

# Europos Sąjungos oficialusis leidinys

# L 254

Leidimas  
lietuvių kalba

## Teisės aktai

51 tomas

2008 m. rugsėjo 20 d.

Turinys

- I Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kuriuos skelbti privaloma

### REGLAMENTAI

#### Komisija

- ★ 2008 m. rugpjūčio 20 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 859/2008, iš dalies keičiantis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 nuostatas dėl bendrųjų techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos, taikomų komerciniam vežimui orlaiviais ..... 1

Kaina: 38 EUR

# LT

Aktai, kurių pavadinimai spausdinami paprastu šriftu, yra susiję su kasdieniu žemės ūkio reikalų valdymu ir paprastai galioja ribotą laikotarpį.  
Visų kitų aktų pavadinimai spausdinami ryškesniu šriftu ir prieš juos dedama žvaigždutė.



### **PASTABA SKAITYTOJUI**

Institucijos nusprendė nedaryti tekstuose nuorodų į juose minimų teisės aktų paskutinius pakeitimus.

Jeigu nenurodyta kitaip, čia skelbiamuose tekstuose nurodyti šiuo metu galiojantys teisės aktai.

## I

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kuriuos skelbti privaloma)

## REGLAMENTAI

## KOMISIJOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 859/2008

2008 m. rugpjūčio 20 d.

**iš dalies keičiantis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 nuostatas dėl bendrųjų techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos, taikomų komerciniam vežimui orlaiviais**

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį,

atsižvelgdama į 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje <sup>(1)</sup>, ypač į jo 11 straipsnio 1 dalį,

kadangi:

(1) Reglamente (EEB) Nr. 3922/91 numatyta, kad Komisija priima to reglamento III priede išvardytų bendrųjų techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos dalinius pakeitimus, kurie reikalingi dėl mokslo ir technikos pažangos.

(2) Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 III priedas grindžiamas Jungtinių aviacijos institucijų (JAI) patvirtintomis suderintomis taisyklėmis „Jungtiniai aviacijos reikalavimai – Komercinis oro susisiekimasis (lėktuvai)“ (JAR-OPS 1).

(3) III priedas atnaujintas Komisijos reglamentu (EB) Nr. 8/2008 <sup>(2)</sup> tam, kad iki to priedo įsigaliojimo dienos (2008 m. liepos 16 d.) būtų atsižvelgta į JAR-OPS pakeitimus, atliktus po 2005 m. sausio 1 d. (pakeitimai 9–12).

(4) Remiantis Europos aviacijos saugos agentūros atliktu tolesniu darbu ir laukiant, kol bus priimtos Reglamente (EB) Nr. 8/2008 numatytos įgyvendinamosios taisyklės, šis priedas turėtų būti vėl iš dalies pakeistas, įtraukiant tam tikrus išsamius techninius ir veiklos reikalavimus, susijusius su svarbiausiais tame priede aptariamais saugos dalykais.

(5) Šie nauji reikalavimai turėtų įsigaliooti nedelsiant. Tačiau, kad įgyvendintų sudėtingas nuostatas, susijusias su skrydžiais bet kokiomis oro sąlygomis ir su keleivių salono įgulos mokymu, pramonei ir valdžios institucijoms reikia pasirengiamojo laiko.

(6) Todėl Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 III priedas turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas.

(7) Šiame reglamente numatytos priemonės atitinka Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 12 straipsniu įsteigto Skrydžių saugos komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Tarybos reglamento (EB) Nr. 3922/91 III priedas pakeičiamas šio reglamento priedu.

2 straipsnis

<sup>(1)</sup> OL L 373, 1991 12 31, p. 4.

<sup>(2)</sup> OL L 10, 2008 1 12, p. 1.

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

2. Šio Reglamento priedo nuostatos dėl OPS 1.1005, OPS 1.1010, OPS 1.1015, 1 priedėlio prie OPS 1.1005, 1 priedėlio prie OPS 1.1010, 1 priedėlio prie OPS 1.1015 ir 3 priedėlio prie OPS 1.1005/1.1010/1.1015 taikomos nuo 2009 m. liepos 16 d.

3. Šio Reglamento priedo nuostatos dėl OPS 1.430, OPS 1.435, OPS 1.440, OPS 1.450, OPS 1.455, OPS 1.460,

1 priedėlio prie OPS 1.430, 1 priedėlio prie OPS 1.440, 1 priedėlio prie OPS 1.450 ir 1 priedėlio prie OPS 1.455 taikomos nuo 2011 m. liepos 16 d.

4. Kol netaikomos šio straipsnio 2 ir 3 dalyje nurodytos nuostatos, toliau taikomos atitinkamos Reglamento (EEB) Nr. 8/2008 priedo nuostatos.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2008 m. rugpjūčio 20 d.

*Komisijos vardu*  
Antonio TAJANI  
*Pirmininko pavaduotojas*

## PRIEDAS

## „III PRIEDAS

Bendrijų techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos taikymas komerciniams vežimams naudojant orlaivius

OPS 1: Komerčinis oro transportas (orlaiviai)

Turinys (Bendras išdėstymas)

A SKIRSNIS	—	Paskirtis ir sąvokų apibrėžtys
B SKIRSNIS	—	Bendrosios nuostatos
C SKIRSNIS	—	Vežėjo sertifikavimas ir priežiūra
D SKIRSNIS	—	Skrydžių procedūros
E SKIRSNIS	—	Skrydžiai bet koku oru
F SKIRSNIS	—	Bendrosios skrydžių galimybės
G SKIRSNIS	—	A klasės skrydžiai
H SKIRSNIS	—	B klasės skrydžiai
I SKIRSNIS	—	C klasės skrydžiai
J SKIRSNIS	—	Masė ir centruotė
K SKIRSNIS	—	Prietaisai ir įranga
L SKIRSNIS	—	Ryšio ir navigacijos įranga
M SKIRSNIS	—	Orlaivių techninė priežiūra
N SKIRSNIS	—	Skrydžio įgula
O SKIRSNIS	—	Keleivių salono įgula
P SKIRSNIS	—	Vadovai, žurnalai ir bylos
Q SKIRSNIS	—	Skrydžio ir darbo laiko apribojimai ir poilsio reikalavimai
R SKIRSNIS	—	Pavojingų krovinių gabenimas oru
S SKIRSNIS	—	Aviacijos saugumas

## A SKIRSNIS

## TAIKYMO SĄLYGOS IR SĄVOKŲ APIBRĖŽTYS

## OPS 1.001

**Taikymo sąlygos**

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

- 1) lėktuvams, kai juos naudoja karo, muitinės ir policijos tarnybos; nei
- 2) parašutinininkų išmetimo ir gaisrų gesinimo skrydžiams bei atitinkamiems siunčiamiesiems ir grįžimo skrydžiams, kurių metu lėktuvu vežami tie asmenys, kurie paprastai dalyvauja parašutinininkų išmetime ar gaisrų gesinime; nei
- 3) skrydžiams, vykdomiems prieš pradėdant specialiuosius aviacijos darbus, jų metu ar tuoj po jų užbaigimo, jeigu šie skrydžiai yra susiję su tais specialiaisiais darbais, ir jų metu vežami, neskaitant įgulos, ne daugiau kaip 6 šiems darbams vykdyti būtini asmenys.

## OPS 1.003

**Sąvokų apibrėžtys**

- a) Šiame priede:
  - 1) pripažinta/priimtina – įgaliotoji institucija nelaiko netinkama numatytam tikslui;
  - 2) patvirtinta (įgaliotosios institucijos) – (įgaliotosios institucijos) dokumentais patvirtinta kaip tinkama numatytam tikslui;
  - 3) pagrindinis minimalios įrangos sąrašas (angl. *Master Minimum Equipment List*, MMEL) – orlaivio tipui tinkamas pagrindinis sąrašas (įskaitant preambulę), kuriame nustatyti tie prietaisai, įrangos dalys ar funkcijos, kurios, nors ir palaiko tokį saugos lygį, koks numatytas galiojančiose tinkamumo skraidyti sertifikavime specifikacijose, gali laikinai neveikti dėl konstrukcijai būdingo dubliavimo ir (arba) konkrečių naudojimo ir techninės priežiūros procedūrų, sąlygų ir apribojimų bei pagal galiojančias tinkamumo skraidyti procedūras;
  - 4) minimalios įrangos sąrašas (angl. *Minimum Equipment List*, MEL) – sąrašas (įskaitant preambulę), pagal kurį, esant konkrečiai apibrėžtomis sąlygoms, leidžiama naudoti orlaivį, kai pradėdant skrydį neveikia tam tikri prietaisai, įrangos dalys ar funkcijos. Šį sąrašą savo konkrečiam orlaiviui įgaliotosios institucijos patvirtinta tvarka parengia naudotojas, atsižvelgdamas į orlaivio paskirtį ir atitinkamas naudojimo bei techninės priežiūros sąlygas.
- b) Šiame priede nurodytos M ir 145 dalys yra tos, kurios nurodytos 2003 m. lapkričio 20 d. Reglamente (EB) Nr. 2042/2003 <sup>(1)</sup>.

(1) OL L 315, 2003 11 28, p. 1.

## B SKIRSNIS

## BENDROSIOS NUOSTATOS

## OPS 1.005

**Bendrosios nuostatos**

- a) Naudotojas negali naudoti lėktuvo komerciniam oro susisiekimui kitaip, nei numatyta OPS 1 dalyje. B klasės lėktuvų naudojimui OPS 1.005 a punkto 1 priedėlyje pateikiami supaprastinti reikalavimai.
- b) Naudotojas laikosi galiojančių grįžtamąją galią turinčių tinkamumo skraidyti reikalavimų, keliamų komerciniam oro susisiekimui naudojamiems lėktuvams.
- c) Kiekvienas lėktuvas naudojamas pagal jo tinkamumo skraidyti pažymėjimo sąlygas ir neviršijant konkretaus lėktuvo pilotavimo taisyklėse nurodytų apribojimų.
- d) Kompleksiniai mokymo prietaisai (angl. Synthetic Training Devices – STD), pavyzdžiui, realaus skrydžio treniruokliai arba pilotavimo treniruočių prietaisai (angl. Flight Training Devices – FTD), pakeičiantys lėktuvą mokymo ir (arba) patikrinimo tikslams, turi atitikti kompleksiniams mokymo prietaisams keliamus reikalavimus. Naudotojas, planuojantis naudoti tokius STD, privalo gauti įgaliosios institucijos pritarimą.

## OPS 1.020

**Įstatymai, taisyklės ir procedūros. Naudotojo pareigos**

Naudotojas privalo užtikrinti, kad:

- 1) visi darbuotojai žinotų, jog jie privalo laikytis tų valstybių, kuriose vykdomi skrydžiai, įstatymų, taisyklių ir procedūrų, susijusių su jų pareigų vykdymu; ir
- 2) visi įgulos nariai būtų susipažinę su įstatymais, taisyklėmis ir procedūromis, susijusiais su jų pareigų vykdymu.

## OPS 1.025

**Bendra kalba**

- a) Naudotojas privalo užtikrinti, kad visi įgulos nariai galėtų bendrauti ta pačia kalba.
- b) Naudotojas privalo užtikrinti, kad visas su skrydžiais susijęs personalas suprastų kalbą, kuria parašytos tos Skrydžių vykdymo vadovo dalys, kurios yra susijusios su jų funkcijomis ir pareigomis.

## OPS 1.030

**Minimalios įrangos sąrašai. Naudotojo pareigos**

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



## OPS 1.035

**Kokybės valdymo sistema**

- a) Naudotojas sukuria vieną kokybės sistemą ir paskiria vieną už kokybę atsakingą darbuotoją, kuris prižiūri privalomų procedūrų, skirtų užtikrinti skrydžių saugą ir lėktuvų tinkamumą skraidyti, laikymąsi ir jų tinkamumą. Procedūrų laikymosi stebėseną privalo apimti ir informacijos teikimą atskaitingam darbuotojui (taip pat žr. OPS 1.175 punkto h papunktį), siekiant užtikrinti, kad prireikus būtų imtasi tinkamų korekcinų veiksmų.
- b) Kokybės sistemoje turi būti kokybės užtikrinimo programa, apimanti procedūras, skirtas patikrinti, ar visi skrydžiai vykdomi pagal jiems taikomus reikalavimus, standartus ir procedūras.
- c) Kokybės sistema ir už kokybę atsakingas darbuotojas turi būti priimtini įgaliotajai institucijai.
- d) Kokybės sistema turi būti aprašyta atitinkamuose dokumentuose.
- e) Nepaisant šio punkto a) papunkčio, įgaliotoji institucija gali pritarti dviejų už kokybę atsakingų darbuotojų paskyrimui, iš kurių vienas būtų atsakingas už skrydžius, kitas – už techninę priežiūrą, su sąlyga, kad naudotojas yra įsteigęs kokybės valdymo skyrių, siekdamas užtikrinti, kad kokybės sistema būtų vienodai taikoma viso skrydžio metu.

## OPS 1.037

**Avarijų prevencijos ir skrydžių saugos programa**

- a) Naudotojas parengia ir prižiūri avarijų prevencijos ir skrydžių saugos programą, kuri gali būti įtraukiama į kokybės sistemą, įskaitant:
  - 1) programas, skirtas pasiekti, kad visi skrydžiuose dalyvaujantys asmenys būtų susipažinę su rizikos veiksniais, ir šias žinias palaikyti; ir
  - 2) pranešimų apie įvykius sistemą, kad būtų galima palyginti ir įvertinti atitinkamus incidentų ir avarijų pranešimus, siekiant skrydžių saugos sumetimais nustatyti neigiamas tendencijas ar pašalinti trūkumus. Sistema turi apsaugoti pranešėjo tapatybę ir sudaryti galimybę pranešimą pateikti anonimiškai; ir
  - 3) svarbios informacijos, susijusios su avarijomis ir incidentais, įvertinimą bei susijusios informacijos platinimą, bet ne kaltės priskyrimą; ir
  - 4) skrydžio duomenų stebėsenos programą lėktuvams, kurių maksimali kilimo masė (MCTOM) viršija 27 000 kg. Skrydžio duomenų stebėseną (FDM) – įprastinių skrydžių metu gautų skaitmeninių skrydžio duomenų naudojimas aktyvus siekiant pagerinti aviacijos saugą. Skrydžio duomenų stebėsenos programa nesiekia skirti bausmių, ir joje numatytos tinkamos duomenų šaltinio (-ių) apsaugos priemonės; ir
  - 5) už programos valdymą atskaitingo asmens paskyrimą.
- b) Teikti korekcinų veiksmų, reikalingų avarijų prevencijos ir skrydžių saugos programai vykdyti, pasiūlymus yra už programos valdymą atskaitingo asmens pareiga.
- c) Pokyčių, kurių reikia pagal pasiūlymus dėl korekcinų veiksmų, ir kuriuos nustato avarijų prevencijos ir skrydžių saugos programa, veiksmingumą kontroliuoja už kokybę atsakingas darbuotojas.

## OPS 1.040

**Igulos nariai**

- a) Naudotojas užtikrina, kad visi dirbantys skrydžio igulos ir keleivių salono igulos nariai būtų tinkamai parengti ir gebėtų vykdyti jiems paskirtas pareigas.

- b) Kai lėktuvo keleivių salone dirba skrydžio įgulos nariai, nepriklausantys keleivių kabinos įgulai, naudotojas užtikrina, kad:
- 1) keleiviai jų nesupainiotų su keleivių salono įgulos nariais;
  - 2) jie neužimtų postų, paskirtų būtinai keleivių salono įgulai;
  - 3) netrukdytų keleivių salono įgulai vykdyti savo pareigas.

OPS 1.050

#### **Paieškos ir gelbėjimo informacija**

Naudotojas užtikrina, kad su numatomu skrydžiu susijusi svarbi informacija apie paieškos ir gelbėjimo tarnybas būtų lengvai prieinama įgulos kabinoje.

OPS 1.055

#### **Informacija apie avarinę ir gelbėjimosi įrangą**

Naudotojas užtikrina, kad visuose jo lėktuvuose būtų sąrašai su informacija apie lėktuve esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą, kuriuos pritekus būtų galima skubiai perduoti gelbėjimo koordinavimo centrams. Šią informaciją, atsižvelgiant į konkretų atvejį, sudaro: gelbėjimosi plaustų ir pirotechnikos priemonių skaičius, spalva ir tipas, išsami informacija apie būtinausių medicininių priemonių ir vandens atsargas bei avarinės nešiojamosios radijo įrangos tipas ir dažniai.

OPS 1.060

#### **Priverstinis tūpimas ant vandens**

Naudotojas skrydžiams virš vandens negali naudoti lėktuvo, kurio patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija viršija 30 krėslų, kai nuotolis nuo avariniam tūpimui tinkančios sausumos yra didesnis nei 120 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu arba 400 jūrmylių, atsižvelgiant į tai, kuris atstumas yra mažesnis, išskyrus atvejus, kai lėktuvas atitinka priverstinio tūpimo ant vandens reikalavimus, nustatytus galiojančiame tinkamumo skraidyti kodekse.

OPS 1.065

#### **Karinių ginklų ir karinės amunicijos vežimas**

- a) Naudotojas negali skraidinti karinių ginklų ir karinės amunicijos, nebent tam gautas visų suinteresuotų valstybių pritarimas.
- b) Naudotojas užtikrina, kad kariniai ginklai ir karinė amunicija:
  - 1) lėktuve būtų sukrauti tokioje vietoje, į kurią skrydžio metu negali patekti keleiviai; ir
  - 2) būtų neužtaisyti, jei tai šaunamieji ginklai;

nebent iki skrydžio pradžios visos suinteresuotos valstybės duotų sutikimą tokiems kariniams ginklams ir karinei amunicijai vežti, esant aplinkybėms, kurios iš dalies arba visiškai skiriasi nuo nurodytųjų šiame papunktyje.

- c) Naudotojas užtikrina, kad iki skrydžio pradžios įgulos vadas būtų išsamiai informuojamas apie planuojamus vežti karinius ginklus ir karinę amuniciją bei jų vietą lėktuve.

## OPS 1.070

**Sportinių ginklų ir amunicijos vežimas**

- a) Naudotojas imasi visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų, jog jam būtų pranešta apie visus planuojamus skraidinti sportinius ginklus.
- b) Sutikdamas vežti sportinius ginklus, naudotojas užtikrina, kad jie:
  - 1) lėktuve būtų sukrauti tokioje vietoje, į kurią skrydžio metu negali patekti keleiviai, nebent įgaliotoji institucija nustato, kad šio reikalavimo laikytis neįmanoma, ir sutinka, kad būtų galima taikyti kitas procedūras; ir
  - 2) būtų neužtaisyti, jei tai šaunamieji ar kiti ginklai, kuriuose gali būti šaudmenų.
- c) Sportinių ginklų šaudmenis galima vežti registruotame keleivių bagaže, atsižvelgiant į tam tikrus apribojimus, pagal technines instrukcijas (žr. OPS 1.1160 punkto b papunkčio 5 dalį), kaip apibrėžta OPS 1.1150 punkto a papunkčio 15 dalyje.

## OPS 1.075

**Asmenų vežimo būdas**

Naudotojas imasi visų priemonių užtikrinti, kad skrydžio metu nė vieno asmens nebūtų tose lėktuvo dalyse, kurios nėra skirtos asmenims, nebent įgulos vadas laikinai leistų patekti į kurią nors lėktuvo dalį:

- 1) siekiant imtis veiksmų, būtinų lėktuvo ar jame esančių asmenų, gyvūnų arba krovinių saugai; arba
- 2) kurioje vežamas krovinyas ar atsargos, ir kuri sukonstruota taip, kad į ją lėktuvui skrendant gali patekti asmuo.

## OPS 1.080

Tuščias

## OPS 1.085

**Įgulos pareigos**

- a) Įgulos narys privalo tinkamai vykdyti savo pareigas:
  - 1) susijusias su lėktuvo ir jame esančiųjų sauga; ir
  - 2) nurodytas Skrydžių vykdymo vadove nustatytose instrukcijose ir procedūrose.
- b) Įgulos narys:
  - 1) praneša įgulos vadui apie visus gedimus, triktis, veikimo sutrikimus ar defektus, kurie, jo nuomone, gali turėti įtakos lėktuvo tinkamumui skraidyti ar lėktuvo naudojimo saugai, įskaitant avarines sistemas;
  - 2) praneša įgulos vadui apie visus incidentus, sukėlusius ar galėjusius sukelti grėsmę skrydžių saugai;
  - 3) taiko naudotojo pranešimo apie įvykį sistemas pagal OPS 1.037 punkto a papunkčio 2 dalį. Tokiais atvejais pranešimų kopija perduodama atitinkamam įgulos vadui.
- c) Nė viena pirmiau pateikto b papunkčio nuostata neįpareigoja įgulos nario pranešti apie įvykį, apie kurį jau pranešė kitas įgulos narys.

- d) Įgulos narys negali dirbti lėktuve:
- 1) jei vartoja vaistus, galinčius paveikti jo gebėjimus tiek, kad tai turėtų neigiamų padarinių saugai;
  - 2) po giluminio nardymo, jei po to dar nepraėjo nustatytas laikas;
  - 3) davęs kraujo, jei po to dar nepraėjo nustatytas laikas;
  - 4) jei nevykdomi taikytini sveikatos reikalavimai arba jei jam kyla abejonės dėl savo pajėgumo atlikti paskirtas funkcijas; arba
  - 5) jei jis žino ar įtaria, kad yra pervargęs, ar jaučiasi taip blogai, kad dėl to gali iškilti pavojus skrydžiui.
- e) Įgulos nariui taikomi tinkami reikalavimai, susiję su alkoholio vartojimu; šiuos reikalavimus nustato naudotojas ir jie turi būti priimtini įgaliotajai institucijai bei negali būti mažiau ribojantys, nei tokie reikalavimai:
- 1) nevertoti alkoholio likus mažiau nei 8 valandoms iki nustatyto atvykimo į darbą laiko prieš skrydį ar budėjimo pradžią;
  - 2) prasidedant tarnybiniam skrydžio laikui alkoholio kiekis kraujyje negali viršyti 0,2 promilės;
  - 3) nevertoti alkoholio tarnybiniu skrydžio laiku ar budėjimo metu.
- f) Įgulos vadas:
- 1) yra atsakingas už visų įgulos narių, keleivių ir lėktuve esančio krovinio saugą nuo tada, kai atvyksta į lėktuvą, iki tada, kai jį palieka skrydžiui pasibaigus;
  - 2) yra atsakingas už lėktuvo veiklą ir saugą nuo tada, kai lėktuvas jau yra parengtas pajudėti, kad pradėtų riedėti prieš kilimą, iki tada, kai jis skrydžio pabaigoje visiškai sustabdomas, ir išjungiami varikliai, naudoti kaip pagrindiniai postūmio agregatai;
  - 3) turi teisę duoti nurodymus, kurie, jo manymu, yra būtini lėktuvo ir jame vežamų asmenų ar turto saugai užtikrinti;
  - 4) turi teisę išlaipinti asmenį ar iškrauti dalį krovinio, kurie, jo nuomone, gali kelti pavojų lėktuvo ar jame esančiųjų saugai;
  - 5) neleidžia lėktuvu vežti asmens, kuris yra tiek apsvaigęs nuo alkoholio ar narkotikų, kad gali kelti grėsmę lėktuvo ar jame esančiųjų saugai;
  - 6) turi teisę atsisakyti vežti neįleistinus keleivius, deportuojamus ar areštuotus asmenis, jei jų vežimas kelia grėsmę lėktuvo ar jame esančiųjų saugai;
  - 7) užtikrina, kad visi keleiviai būtų supažindinami su avarinių išėjimų bei atitinkamos saugos ir avarinės įrangos išdėstymu bei naudojimu;
  - 8) užtikrina, kad būtų laikomasi visų lėktuvo naudojimo procedūrų ir kontrolinių sąrašų pagal Skrydžių vykdymo vadovą;
  - 9) neleidžia įgulos nariams kilimo, pradinio aukštėjimo, galutinio artėjimo tūpti ir tūpimo metu užsiimti jokia kita veikla, išskyrus tas pareigas, kurios būtinos saugiam lėktuvo naudojimui;
- 10) Nebūtina:
- i) skrydžio metu būtų sugadintas ar išjungtas skrydžio duomenų savirašis arba būtų ištrinami jo duomenys; taip pat neleidžia, kad įrašyti duomenys būtų ištrinami po skrydžio tuo atveju, jei įvyksta avarija ar incidentas, apie kuriuos privaloma pranešti;
  - ii) skrydžio metu būtų sugadintas ar išjungtas kabinos pokalbių savirašis, jei mano, kad įrašyti duomenys, kurie paprastai ištrinami automatiškai, turėtų būti išsaugoti incidento ar avarijos tyrimui; taip pat neleidžia, kad įrašyti duomenys būtų ištrinami rankiniu būdu skrydžio metu ar jam pasibaigus tuo atveju, jei įvyksta avarija ar incidentas, apie kuriuos privaloma pranešti;

- 11) nusprendžia, ar priimti lėktuvą, pasižymintį pagal CDL ar MEL leidžiamais neatitikimais; ir
  - 12) įsitikina, kad atliktas priešskrydinis patikrinimas.
- g) Susidarius avarinei padėčiai, kai būtini neatidėliotini sprendimai ir veiksmai, įgulos vadas ar pilotas, kuriam pavesta vadovauti skrydžiui, imasi, jo nuomone, tokiomis aplinkybėmis būtinų veiksmų. Tokiais atvejais saugos sumetimais jis gali nesilaikyti taisyklių, skrydžio procedūrų ir metodų.

OPS 1.090

**Įgulos vado įgaliojimai**

Naudotojas imasi visų pagrįstų priemonių, skirtų užtikrinti, kad visi lėktuvu vežami asmenys paklustų visiems teisėtiems įgulos vado nurodymams, kad būtų užtikrinta lėktuvo ir juo vežamų asmenų ar turto sauga.

OPS 1.095

**Teisė vairuoti lėktuvą žeme**

Naudotojas imasi visų pagrįstų priemonių, skirtų užtikrinti, kad lėktuvo, už kurį jis yra atsakingas, aerodromo judėjimo zonoje nevairuotų skrydžio įgulai nepriklausantis asmuo, išskyrus atvejus, kai minėtas asmuo, sėdintis prie valdymo pulto:

- 1) turi reikiamą naudotojo ar paskirto agento įgaliojimą ir yra kompetentingas:
  - i) vairuoti lėktuvą žeme;
  - ii) naudoti radiotelefoną; ir
- 2) yra įgijęs žinių, susijusių su aerodromo schema, maršrutais, ženklais, ženklinimu, žiburiais, eismo valdymo signalais, taip pat instrukcijomis, terminija ir procedūromis, ir geba laikytis lėktuvo naudojimo standartų, būtinų lėktuvo judėjimo aerodrome saugai užtikrinti.

OPS 1.100

**Leidimas būti įgulos kabinoje**

- a) Naudotojas privalo užtikrinti, kad į įgulos kabiną nebūtų įleistas arba joje nebūtų vežamas joks asmuo, išskyrus paskirtus skrydžio įgulos narius, nebent šis asmuo:
- 1) yra tuo metu dirbančios įgulos narys;
  - 2) yra įgaliotosios institucijos, atsakingos už sertifikavimą, licencijavimą ar patikrinimą, atstovas, jei tai yra būtina jo oficialioms pareigoms atlikti; arba
  - 3) yra gavęs leidimą ir vežamas pagal Skrydžių vykdymo vadove pateiktus nurodymus.
- b) Įgulos vadas užtikrina, kad:
- 1) dėl leidimo būti įgulos kabinoje saugumo sumetimais nebūtų blaškomas dėmesys ir (arba) trukdoma vykdyti skrydį; ir
  - 2) visi įgulos kabinoje vežami asmenys būtų supažindinti su atitinkamomis saugos procedūromis.
- c) Galutinį sprendimą dėl leidimo būti įgulos kabinoje priima įgulos vadas.

## OPS 1.105

**Nesankcionuotas vežimas**

Naudotojas imasi visų pagrįstų priemonių, skirtų užtikrinti, kad lėktuve joks asmuo nepasislėptų ar nepaslėptų krovinio.

## OPS 1.110

**Nešiojamieji elektroniniai prietaisai**

Naudotojas nė vienam asmeniui neleidžia naudotis nešiojamaisiais elektroniniais prietaisais, kurie gali turėti neigiamos įtakos lėktuvo sistemų ir įrangos veikimui, ir imasi visų pagrįstų priemonių, skirtų užtikrinti, kad nė vienas lėktuve esantis asmuo jais nesinaudotų.

## OPS 1.115

**Alkoholis ir narkotikai**

Naudotojas neleidžia patekti į lėktuvą ar jame būti asmenims, kurie yra tiek apsvaigę nuo alkoholio ar narkotikų, kad gali kelti grėsmę lėktuvo ar jame esančiųjų saugai, ir imasi visų pagrįstų priemonių, skirtų užtikrinti, kad tokie asmenys į lėktuvą nepatektų ar jame nebūtų.

## OPS 1.120

**Grėsmė saugai**

Naudotojas imasi visų pagrįstų priemonių, skirtų užtikrinti, kad nė vienas asmuo dėl neatsargių ar nerūpestingų veiksmų arba neveikimo:

- 1) nesukeltų pavojaus lėktuvui ar jame esantiems asmenims;
- 2) sudarytų sąlygas ar leistų, kad lėktuvas imtų kelti pavojų asmenims ar turtui.

## OPS 1.125

**Dokumentai, kuriuos reikia turėti skrydžio metu**

- a) Naudotojas užtikrina, kad kiekvieno skrydžio metu lėktuve būtų šie dokumentai ar jų kopijos:
  - 1) registravimo liudijimas;
  - 2) tinkamumo skraidyti pažymėjimas;
  - 3) triukšmo pažymėjimo (jei taikoma) originalas arba kopija, įskaitant vertimą į anglų kalbą, jei tokį pažymėjimą yra išdavusi už triukšmo pažymėjimų išdavimą atsakinga institucija;
  - 4) vežėjo pažymėjimo originalas arba jo kopija;
  - 5) leidimas naudotis orlaivio radijo stotimi; ir
  - 6) civilinės atsakomybės draudimo liudijimo (-ų) originalas arba kopija.
- b) Visi skrydžio įgulos nariai kiekvieno skrydžio metu privalo turėti galiojančias įgulos nario licencijas su skrydžiui vykdyti reikiama kvalifikacija (kvalifikacijomis).

## OPS 1.130

**Vadovai/taisyklės, kuriuos reikia turėti skrydžio metu**

Naudotojas užtikrina, kad:

- 1) kiekvieno skrydžio metu orlaivyje būtų galiojančios Skrydžių vykdymo vadovo dalys, susijusios su įgulos pareigomis;
- 2) skrydžiui vykdyti būtinos Skrydžių vykdymo vadovo dalys lėktuve būtų lengvai prieinamos įgulai; ir
- 3) lėktuve būtų galiojančios lėktuvo pilotavimo taisyklės, nebent įgaliotoji institucija sutinka, kad OPS 1.1045 punkto 1 priedėlio B dalyje nurodytame Skrydžių vykdymo vadove yra tam lėktuvui tinkama informacija.

## OPS 1.135

**Papildoma informacija ir formos, kurias reikia turėti skrydžio metu**

- a) Naudotojas užtikrina, kad be OPS 1.125 ir OPS 1.130 punktuose nurodytų dokumentų ir taisyklių kiekvieno skrydžio metu orlaivyje būtų ši su skrydžio tipu ir zona susijusi informacija bei formos:
  - 1) skrydžio planas, kuriame pateikta bent OPS 1.1060 punkte reikalaujama informacija;
  - 2) lėktuvo techninės būklės žurnalas, kuriame pateikta bent M dalies M.A. 306 punkte „Naudotojo lėktuvo techninės būklės žurnalas“ reikalaujama informacija;
  - 3) pateikto ATS skrydžio plano duomenys;
  - 4) NOTAM/AIS dokumentų, reikalingų pasirengti skrydžiui;
  - 5) meteorologinės informacijos;
  - 6) J skirsnyje nurodyti masės ir centruotės dokumentai;
  - 7) pranešimas apie ypatingų kategorijų keleivius, pavyzdžiui, apsaugos darbuotojus, jei jie nelaikomi įgulos nariais, neigalius asmenis, neįleistinus keleivius, deportuojamus ir areštuotus asmenis;
  - 8) pranešimas apie ypatingus krovinius, įskaitant pavojingus krovinius ir įgulos vadui skirtą rašytinę informaciją, kaip nurodyta OPS 1.1215 punkto c papunktyje;
  - 9) galiojantys žemėlapiai ir schemas bei su jomis susiję dokumentai, nustatyti OPS 1.290 punkto b papunkčio 7 dalyje;
  - 10) kiti dokumentai, kurių gali reikalauti su šiuo skrydžiu susijusios valstybės, pavyzdžiui, krovinio žiniaraštis, keleivių žiniaraštis ir kt.; ir
  - 11) pranešimų formos, atitinkančios įgaliotosios institucijos ir naudotojo reikalavimus.
- b) Įgaliotoji institucija gali leisti, kad šio punkto a papunktyje pateikta informacija ar jos dalys būtų pateikiamos kitokia forma, nei ant popieriaus. Privalo būti užtikrintas prieinamumo, tinkamumo naudoti ir patikimumo priimtinas lygis.

## OPS 1.140

**Žemėje saugoma informacija**

- a) Naudotojas užtikrina, kad:

bent kiekvieno skrydžio ar skrydžių sekos laikotarpiu:

  - i) žemėje būtų saugoma su skrydžiu susijusi ir skrydžio tipui tinkama informacija; ir
  - ii) ši informacija būtų saugoma tol, kol bus nukopijuota toje vietoje, kur ketinama ją saugoti pagal OPS 1.1065 punktą; arba, jei to neįmanoma padaryti;
  - iii) ta pati informacija būtų laikoma lėktuve, nedegiamame konteineryje.

- b) Šio punkto a papunktyje nurodytą informaciją sudaro:
- 1) skrydžio plano kopija, jei būtina;
  - 2) lėktuvo techninės būklės žurnalo atitinkamos (-ų) dalies (-ių) kopijos;
  - 3) su maršrutu susiję NOTAM dokumentai, jei juos specialiai parengė naudotojas;
  - 4) jei būtina, masės ir centruotės dokumentai (nurodyta OPS 1.625 punkte); ir
  - 5) pranešimai apie ypatingus krovinius.

OPS 1.145

#### **Teisė tikrinti**

Naudotojas užtikrina, kad įgaliotosios institucijos paskirtiems asmenims visada būtų leista įlipti į lėktuvą, naudojamą pagal šios įgaliotosios institucijos išduotą AOC, ir juo skristi, taip pat patekti į įgulos kabiną ir būti joje, nebent leidimo būti kabinoje neduotų įgulos vadas, jei jo nuomone dėl to gali kilti grėsmė lėktuvo saugai.

OPS 1.150

#### **Dokumentų ir įrašų pateikimas**

- a) Naudotojas:
- 1) įgaliotosios institucijos įgaliotam asmeniui suteikia teisę gauti visus dokumentus ir įrašus, susijusius su skrydžių vykdymu ar technine priežiūra; ir
  - 2) tokius dokumentus ir įrašus įgaliotosios institucijos prašymu pateikia per atitinkamą laiką.
- b) Įgulos vadas įgaliotosios institucijos įgaliotam asmeniui pastarojo prašymu per atitinkamą laikotarpį pateikia dokumentus, kurie turi būti lėktuve.

OPS 1.155

#### **Dokumentų saugojimas**

Naudotojas užtikrina, kad:

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

OPS 1.160

#### **Skrydžio duomenų savirašio įrašų saugojimas, pateikimas ir naudojimas**

- a) Įrašų saugojimas:
- 1) Įvykus avarijai, lėktuvo, kuriame įrengtas skrydžio duomenų savirašis, naudotojas, saugo, kiek tai įmanoma, su ta avarija susijusių įrašytų duomenų originalus, užfiksuotus savirašyje, 60 dienų, nebent tyrimą atliekanti institucija nurodytų kitaip.
  - 2) Jei įgaliotoji institucija nėra davusi išankstinio leidimo, įvykus incidentui, apie kurį privaloma pranešti, lėktuvo, kuriame įrengtas skrydžio duomenų savirašis, naudotojas saugo, kiek tai įmanoma, su tuo incidentu susijusių įrašytų duomenų originalus, užfiksuotus savirašyje, 60 dienų, nebent tyrimą atliekanti institucija nurodytų kitaip.



- 3) Be to, įgaliotajai institucijai nurodžius, lėktuvo, kuriame įrengtas skrydžio duomenų savirašis, naudotojas įrašytų duomenų originalus saugo 60 dienų, nebent tyrimą atliekanti institucija nurodytų kitaip.
- 4) Kai lėktuve privaloma turėti skrydžio duomenų savirašį, lėktuvo naudotojas:
  - i) pagal OPS 1.715, 1.720 ir 1.725 punktus saugo įrašus naudojimo laikotarpiu, išskyrus tai, kad siekiant atlikti skrydžio duomenų savirašio bandymą ir techninę priežiūrą bandymo metu galima ištrinti iki vienos valandos trukmės seniausių įrašų; ir
  - ii) saugo dokumentą, kuriame pateikta informacija, būtina norint atkurti ir perkelti inžinerijos įtaisuose saugomus duomenis.
- b) Įrašų pateikimas:

Lėktuvo, kuriame įrengtas skrydžio duomenų savirašis, naudotojas per pagrįstą laiką pateikia turimus arba išsaugotus skrydžio duomenų savirašio įrašus, jei to buvo paprašytas įgaliotosios institucijos.
- c) Įrašų naudojimas:
  - 1) kabinos pokalbių savirašio įrašų negalima naudoti kitokiems tikslams nei avarijos ar incidento, apie kuriuos privaloma pranešti, tyrimui, išskyrus tuos atvejus, kai gautas visų susijusių įgulos narių sutikimas; ir
  - 2) skrydžio duomenų savirašių įrašų negalima naudoti kitokiems tikslams nei avarijos ar incidento, apie kuriuos privaloma pranešti, tyrimas, išskyrus tuos atvejus, kai:
    - i) šiuos įrašus naudotojas naudoja tik su tinkamumu skraidyti ar technine priežiūra susijusiems klausimams; arba
    - ii) šie įrašai laikomi anonimiškais; arba
    - iii) įrašai atskleidžiami laikantis saugių procedūrų.

#### OPS 1.165

#### Nuoma

- a) Sąvokos

Šiame punkte vartojamos sąvokos reiškia:

  - 1) nuoma be įgulos – kai lėktuvas naudojamas pagal nuomininko AOC;
  - 2) nuoma be įgulos – kai lėktuvas naudojamas pagal nuomotojo AOC.
- b) Bendrijos naudotojų lėktuvų nuoma tarpusavyje
  - 1) Išnuomojimas su įgula. Bendrijos naudotojas, teikiantis lėktuvą ir visą įgulą kitam Bendrijos naudotojui pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo <sup>(1)</sup> ir pasiliekančias visas C skirsnyje nustatytas funkcijas ir pareigas, išlieka lėktuvo naudotoju.
  - 2) Visos nuomos formos, išskyrus išnuomojimą su įgula
    - i) Išskyrus tai, kas numatyta b papunkčio 1 dalyje, Bendrijos naudotojas, naudojantis kito Bendrijos naudotojo lėktuvą ar teikiantis lėktuvą kitam Bendrijos naudotojui, privalo iš anksto gauti savo atitinkamos įgaliotosios institucijos pritarimą naudojimui. Visos šio pritarimo sąlygos privalo būti įtraukiamos į nuomos sutartį.

<sup>(1)</sup> OL L 240, 1992 8 24, p. 1.

- ii) Kitos įgaliosios institucijos patvirtintos nuomos sutarčių, išskyrus nuomos sutartis, pagal kurias nuomojamas lėktuvas ir visa įgula, bet nenumatytas funkcijų ir pareigų perdavimas, sąlygos nuomojamo lėktuvo atžvilgiu turi būti vertinamos kaip AOC variantai, pagal kuriuos bus vykdomi skrydžiai.
- c) Bendrijos naudotojo ir kito subjekto, kuris nėra Bendrijos naudotojas, lėktuvų nuoma tarpusavyje
- 1) Išsinuomojimas be įgulos
    - i) Bendrijos naudotojas negali išsinuomoti lėktuvo be įgulos iš kito subjekto, kuris nėra Bendrijos naudotojas, nebent tam būtų pritarusi įgaliojanti institucija. Visos šio pritarimo sąlygos privalo būti įtraukiamos į nuomos sutartį.
    - ii) Bendrijos naudotojas užtikrina, kad, išsinuomojant lėktuvą be įgulos, apie visus K ir L skirsniuose ir (arba) OPS 1.005 punkto b papunktyje nustatytų reikalavimų neatitikimus būtų pranešama įgaliojanti institucijai ir gaunamas jos pritarimas.
  - 2) Išnuomojimas su įgula
    - i) Bendrijos naudotojas be įgaliosios institucijos pritarimo negali išsinuomoti lėktuvo su įgula iš subjekto, kuris nėra kitas Bendrijos naudotojas.
    - ii) Bendrijos naudotojas užtikrina, kad išsinuomavus lėktuvą su įgula:
      - A) nuomotojo naudojimo ir techninės priežiūros saugos standartai prilygtų nustatytiems šiame reglamente;
      - B) nuomotojas būtų naudotojas, turintis Čikagos konvenciją pasirašiusios valstybės išduotą AOC;
      - C) lėktuvas turėtų standartinį tinkamumo skraidyti pažymėjimą, išduotą pagal ICAO 8 priedą. Standartiniai tinkamumo skraidyti pažymėjimai, išduoti kitoje valstybėje narėje, nei ta, kuri yra atsakinga už AOC išdavimą, bus pripažįstami be papildomų įrodymų, jei jie išduoti pagal 21 dalį; ir
      - D) būtų laikomasi nuomininko įgaliosios institucijos taikomų reikalavimų.
  - 3) Išnuomojimas be įgulos

Bendrijos naudotojas komerciniam oro susisiekimui vykdyti gali išnuomoti lėktuvą be įgulos kiekvienam Čikagos konvenciją pasirašiusios valstybės naudotojui, jei įvykdytos tokios sąlygos:

    - A) įgaliojanti institucija atleido naudotoją nuo atitinkamų OPS 1 dalies reikalavimų, prieš tai užsienio administracinei įgaliojanti institucijai raštu prisiėmus atsakomybę už lėktuvo (-ų) naudojimo ir techninės priežiūros kontrolę ir išbraukus lėktuvą iš savo AOC; ir
    - B) lėktuvo techninė priežiūra atliekama pagal patvirtintą techninės priežiūros programą.
  - 4) Išnuomojimas su įgula

Bendrijos naudotojas, teikiantis orlaivį ir visą įgulą kitam subjektui pagal Reglamentą (EEB) Nr. 2407/92, ir pasi-  
liekantis visas C skirsnyje nustatytas teises bei pareigas, išlieka lėktuvo naudotoju.

OPS 1.005 punkto a papunkčio 1 priedėlis

**B klasės skrydžius vykdančios lėktuvai**

- a) Sąvokos
- 1) Skrydžiai iš A į A – kilimas ir tūpimas atliekami toje pačioje vietoje.
  - 2) Skrydžiai iš A į B – kilimas ir tūpimas atliekami skirtingose vietose.
  - 3) Naktis – valandos nuo vakaro pilietinės prieblandos pabaigos iki ryto pilietinės prieblandos pradžios ar kitas panašus laikotarpis nuo saulėlydžio iki saulėtekio, nustatytas atitinkamos institucijos.
- b) Skrydžiai, kuriems taikytinas šis priedėlis, gali būti vykdomi laikantis toliau pateiktų supaprastinimų.
- 1) OPS 1.035 Kokybės valdymo sistema: jei naudotojas yra labai nedidelis, už kokybę atsakingo darbuotojo pareigas gali eiti paskirtas pareigūnas, jeigu auditą atlieka išorės auditoriai. Tai taikoma ir tada, kai atskaitingas darbuotojas eina vienerias ar daugiau iš skiriamų pareigų.
  - 2) Atidėta
  - 3) OPS 1.075 Asmenų vežimo būdas: neprivaloma pagal VFR vykdomiems skrydžiams vieno variklio lėktuvais.
  - 4) OPS 1.100 Leidimas būti įgulos kabinoje:
    - i) naudotojas privalo nustatyti keleivių vežimo piloto krėslė taisykles;
    - ii) įgulos vadas privalo užtikrinti, kad:
      - A) piloto krėslė vežamas keleivis neblaškys dėmesio ir (arba) netrukdytų vykdyti skrydžio; ir
      - B) piloto krėslė sėdintis keleivis būtų supažindintas su atitinkamais apribojimais bei saugos procedūromis.
  - 5) OPS 1.105 Nesankcionuotas vežimas: neprivaloma pagal VFR vykdomiems skrydžiams vieno variklio lėktuvais.
  - 6) OPS 1.135 Papildoma skrydžio metu turėtina informacija ir formos:
    - i) dieną pagal VFR vykdomų skrydžių vieno variklio lėktuvais iš A į A metu lėktuve nebūtina turėti šių dokumentų:
      - A) skrydžio plano;
      - B) lėktuvo techninio žurnalo;
      - C) NOTAM/AIS dokumentų, reikalingų pasirengti skrydžiui;
      - D) meteorologinės informacijos;
      - E) pranešimų apie tam tikrų kategorijų keleivius ... ir t. t.; ir
      - F) pranešimų apie specialius, įskaitant pavojingus, krovinius ... ir t. t.;
    - ii) dieną pagal VFR vykdomų skrydžių vieno variklio lėktuvais iš A į B metu lėktuve nereikia turėti pranešimų apie tam tikrų kategorijų keleivius, kaip apibrėžta OPS 1.135 punkto a papunkčio 7 dalyje;
    - iii) dieną iš A į B pagal VFR vykdomų skrydžių skrydžio planas gali būti supaprastintas ir privalo atitikti skrydžio tipo poreikius.

- 7) OPS 1.215 Naudojimas oro eismo paslaugomis: vieno variklio lėktuvais dieną vykdamas skrydžius pagal VFR, neprivalomas ryšys su ATS turi būti palaikomas tiek, kiek būtina pagal skrydžio pobūdį. Paieškos ir gelbėjimo paslaugos privalo būti užtikrinamos pagal OPS 1.300 punktą.
- 8) OPS 1.225 Aerodromo naudojimo minimumai: vykdamas skrydžius pagal VFR, šis reikalavimas paprastai būna įtrauktas į standartinius skrydžių pagal VFR minimumus. Jei būtina, naudotojas nustato papildomus reikalavimus, atsižvelgdamas į tokius veiksnius kaip radijo ryšio veikimo zona, reljefas, kilimo ir tūpimo vietų pobūdis, skrydžio sąlygos bei ATS pajėgumai.
- 9) OPS 1.235 Triukšmo mažinimo procedūros: netaikoma skrydžiams pagal VFR vieno variklio lėktuvais.
- 10) OPS 1.240 Skrydžių maršrutai ir zonos:  
a papunkčio 1 dalis netaikoma vieno variklio lėktuvais dieną vykdamas VFR skrydžius iš A į A.
- 11) OPS 1.250. Minimalių skrydžio aukščių nustatymas:  
Toliau aprašoma, kaip šis reikalavimas taikomas dieną vykdomiems skrydžiams pagal VFR. Naudotojas užtikrina, kad skrydžiai būtų vykdomi tik tokiais maršrutais ir tokiose zonose, kur įmanoma išlaikyti saugų vietovės perskridimo aukštį, ir atsižvelgia į tokius veiksnius kaip temperatūra, reljefas, nepalankios meteorologinės sąlygos (pvz., stipri turbulencija ir žemėjantys oro srautai, temperatūros duomenų pataisos ir slėgio nukrypimai nuo įprastų dydžių).
- 12) OPS 1.255. Degalų naudojimo tvarka:
- i) Skrydžiams iš A į A – naudotojas nustato minimalų degalų kiekį, kuriam esant skrydis privalo būti baigtas. Šis minimalus kiekis, galutinis degalų likutis, turi būti ne mažesnis už tą, kurio reikia 45 minučių skrydžiui.
- ii) Skrydžiams iš A į B – naudotojas užtikrina, kad į prieš skrydį apskaičiuojamą skrydžiui reikiamą degalų kiekį būtų įtraukti:
- A) degalai riedėjimui – iki kilimo sunaudojami degalai, jei tai didesnis kiekis; ir
- B) degalai kelionei (paskirties vietai pasiekti reikalingi degalai); ir
- C) atsarginiai degalai:
- 1) degalai nenumatytiems atvejams – degalai, kurių kiekis yra ne mažesnis kaip 5 % suplanuoto kelionės degalų kiekio, arba, skrydžio metu pakeitus skrydžio planą, 5 % kelionei skirtų degalų kiekio likusiai skrydžio daliai; ir
- 2) galutinės degalų atsargos – degalai, kurių reikia skristi papildomas 45 minutes (esant stūmokliniams varikliams) arba 30 minučių (esant turbininiams varikliams); ir
- D) degalai skrydžiui į atsarginį paskirties aerodromą – degalai, skirti nusukti į atsarginį aerodromą per paskirties aerodromą, jei būtinas atsarginis paskirties aerodromas; ir
- E) papildomi degalai – degalai, kurių įgulos vadas gali reikalauti papildomai, turėdamas būtiną pagal šio papunkčio A–D dalis degalų kiekį.
- 13) OPS 1.265. Neleistinų keleivių, deportuojamų ar areštuotų asmenų vežimas: skrydžiams pagal VFR vieno variklio lėktuvais ir kai neketinama vežti neleistinų keleivių, deportuojamų ar areštuotų asmenų, naudotojui neprivaloma nustatyti tokių keleivių vežimo procedūrų.
- 14) OPS 1.280. Keleivių krėslų paskirstymas: netaikoma skrydžiams pagal VFR vieno variklio lėktuvais.
- 15) OPS 1.285. Instruktažas keleiviams: demonstracija ir instruktažas keleiviams teikiami atsižvelgiant į vykdomų skrydžių tipą. Kai skrydį vykdo vienas pilotas, jam negalima skirti užduočių, atitraukiančių jį nuo pilotavimo pareigų.
- 16) OPS 1.290. Pasirengimas skrydžiui:
- i) skrydžio planas skrendant iš A į A – neprivalomas;
- ii) dieną pagal VFR vykdomiems skrydžiams iš A į B – naudotojas užtikrina, kad kiekvienam skrydžiui būtų užpildyta supaprastinta skrydžio plano forma, tinkanti tam skrydžio tipui.

- 17) OPS 1.295. Aerodromų parinkimas: Netaikoma pagal VFR vykdomiems skrydžiams. Būtinis aerodromų ir kilimo bei tūpimo vietų naudojimo instrukcijos turi būti parengtos pagal OPS 1.220 punktą.
- 18) OPS 1.310. Įgulos nariai darbo vietose:
- Pagal VFR vykdomiems skrydžiams tokios instrukcijos būtinios tik tuo atveju, kai skrenda du pilotai.
- 19) OPS 1.375. Degalų apskaita skrydžio metu:
- Skrydžiams dieną vieno variklio lėktuvais pagal VFR OPS 1.375 punkto 1 priedėlio taikyti neprivaloma.
- 20) OPS 1.405. Artėjimo tūpti pradžia ir tąsa:
- Netaikoma pagal VFR vykdomiems skrydžiams.
- 21) OPS 1.410. Skrydžio procedūros:
- Netaikoma pagal VFR vykdomiems skrydžiams.
- 22) OPS 1.430–1.460, įskaitant priedėlius:
- Netaikoma pagal VFR vykdomiems skrydžiams.
- 23) OPS 1.530. Kilimas:
- i) a papunktis taikomas su toliau nurodytais papildymais. Įgaliotoji institucija gali, atsižvelgdama į kiekvieną konkretų atvejį, priimti kitus naudotojo pateiktus skrydžio duomenis, pagrįstus akivaizdžiais parodymais ir (arba) dokumentais patvirtinta patirtimi. b ir c papunkčiai taikomi su toliau nurodytais papildymais. Kai šio papunkčio reikalavimų neįmanoma taikyti dėl fizinių apribojimų, susijusių su kilimo ir tūpimo tako ilgiu, tačiau yra aiškus visuomenės interesas ir būtinumas vykdyti skrydžius, įgaliotoji institucija gali, atsižvelgdama į kiekvieną konkretų atvejį, priimti kitus naudotojo pateiktus skrydžio duomenis, pagrįstus akivaizdžiais parodymais ir (arba) dokumentais patvirtinta patirtimi, neprieštaraujančius lėktuvo pilotavimo taisyklėms ir susijusius su konkrečiomis procedūromis;
- ii) naudotojas, norintis vykdyti skrydžius pagal i pastraipą, privalo turėti išankstinį AOC išduodančios institucijos leidimą. Šiame leidime:
- A) tiksliai nurodomas lėktuvo tipas;
- B) tiksliai nurodomas skrydžio tipas;
- C) tiksliai nurodomi aerodromai ir atitinkami kilimo ir tūpimo takai;
- D) nurodomas apribojimas, kad kilimas vyktų tik VMC sąlygomis;
- E) tiksliai nurodoma įgulos kvalifikacija; ir
- F) nurodoma, kad jis taikomas tik tiems lėktuvams, kurių pirmasis tipo pažymėjimas pirmą kartą buvo išduotas iki 2005 m. sausio 1 d.;
- iii) skrydis turi būti pripažįstamas valstybės, kurioje yra aerodromas.
- 24) OPS 1.535. Kliūčių perskridimas kylant. Kelių variklių lėktuvai:
- i) a papunkčio 3, 4 ir 5 dalys, b papunkčio 2 dalis ir c papunkčio 1 ir 2 dalys bei priedėlis netaikomi dieną pagal VFR vykdomiems skrydžiams;
- ii) dieną pagal IFR ar VFR vykdomiems skrydžiams b ir c papunkčiai taikomi su šiais pakeitimais:
- A) vizualioji kurso orientyrų navigacija galima, kai matomumas skrydžio metu yra 1 500 m ar daugiau;
- B) reikiamas maksimalus koridoriaus plotis yra 300 m, kai matomumas skrydžio metu yra 1 500 m ar daugiau.

- 25) OPS 1.545. Tūpimas. Paskirties ir atsarginis aerodromai:
- i) šis punktas taikomas su toliau nurodytais papildymais. Kai šio papunkčio reikalavimų neįmanoma taikyti dėl fizinių apribojimų, susijusių su kilimo ir tūpimo tako ilgiu, tačiau yra aiškus visuomenės interesas ir būtinumas vykdyti skrydžius, įgaliotoji institucija gali, atsižvelgdama į kiekvieną konkretų atvejį, priimti kitus naudotojo pateikiamus skrydžio duomenis, pagrįstus akivaizdžiais parodymais ir (arba) dokumentais patvirtinta patirtimi, neprieštaraujančius lėktuvo pilotavimo taisyklėms ir susijusius su konkrečiomis procedūromis;
  - ii) naudotojas, norintis vykdyti skrydžius pagal I pastraipą, privalo turėti išankstinę įgaliotosios institucijos, išduodančios AOC, leidimą. Šiame leidime:
    - A) tiksliai nurodomas lėktuvo tipas;
    - B) tiksliai nurodomas skrydžio tipas;
    - C) tiksliai nurodomi aerodromai ir atitinkami kilimo ir tūpimo takai;
    - D) nurodomas apribojimas, kad galutinis artėjimas tūpti ir tūpimas būtų vykdomi pagal VMC;
    - E) tiksliai nurodoma įgulos kvalifikacija; ir
    - F) nurodoma, kad jis taikomas tik tiems lėktuvams, kurių tipo pažymėjimas pirmą kartą buvo išduotas iki 2005 m. sausio 1 d.;
  - iii) skrydis turi būti pripažįstamas valstybės, kurioje yra aerodromas.
- 26) OPS 1.550. Tūpimas. Sausi kilimo ir tūpimo takai:
- i) šis punktas taikomas su toliau nurodytais papildymais. Kai šio papunkčio reikalavimų neįmanoma taikyti dėl fizinių apribojimų, susijusių su kilimo ir tūpimo tako ilgiu, tačiau yra aiškus visuomenės interesas ir būtinumas vykdyti skrydžius, įgaliotoji institucija gali, atsižvelgdama į kiekvieną konkretų atvejį, priimti kitus naudotojo pateikiamus skrydžio duomenis, pagrįstus akivaizdžiais parodymais ir (arba) dokumentais patvirtinta patirtimi, neprieštaraujančius lėktuvo pilotavimo taisyklėms ir susijusius su konkrečiomis procedūromis;
  - ii) naudotojas, norintis vykdyti skrydžius pagal I pastraipą, privalo turėti išankstinę įgaliotosios institucijos, išduodančios AOC, leidimą. Šiame leidime:
    - A) tiksliai nurodomas lėktuvo tipas;
    - B) tiksliai nurodomas skrydžio tipas;
    - C) tiksliai nurodomi aerodromai ir atitinkami kilimo ir tūpimo takai;
    - D) nurodomas apribojimas, kad galutinis artėjimas tūpti ir tūpimas būtų vykdomi pagal VMC;
    - E) tiksliai nurodoma įgulos kvalifikacija; ir
    - F) nurodoma, kad jis taikomas tik tiems lėktuvams, kurių tipo pažymėjimas pirmą kartą buvo išduotas iki 2005 m. sausio 1 d.;
  - iii) skrydis turi būti pripažįstamas valstybės, kurioje yra aerodromas.
- 27) Atidėta
- 28) OPS 1.650. Dieną pagal VFR vykdomi skrydžiai:
- 1.650 punktas taikomas su toliau nurodytais papildymais. Įgaliotoji institucija gali leisti netaikyti f, g, h, ir i papunkčių reikalavimų vieno variklio lėktuvams, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas buvo išduotas iki 1995 m. gegužės 22 d., jei jiems įvykdyti reikėtų lėktuvo sandaros modifikacijos.
- 29) M dalis, M.A.704 punktas, nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimo žurnalas.
- Nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimo žurnalą galima pritaikyti planuojamam skrydžiui.

- 30) M dalis, M.A.306 punktas, „Naudotojo lėktuvo techninės būklės žurnalas“:
- Igalioji institucija gali patvirtinti sutrumpintą lėktuvo techninės būklės žurnalo formą, tinkamą vykdomo skrydžio tipui.
- 31) OPS 1.940. Skrydžio įgulos sudėtis:
- a papunkčio 2 ir 4 dalys bei b papunktis netaikomi dieną pagal VFR vykdomiems skrydžiams, išskyrus tai, kad a papunkčio 4 dalis privalo būti taikoma visa, jei pagal OPS 1 būtini 2 pilotai.
- 32) OPS 1.945 Permokymas ir tikrinimas:
- i) a papunkčio 7 dalis – skrydžiai maršrutu su priežiūra (LIFUS) gali būti vykdomi bet koku galiojančios klasės lėktuvu. Reikalaujamas LIFUS kiekis priklauso nuo vykdytinų skrydžių sudėtingumo;
- ii) a papunkčio 8 dalis neprivaloma.
- 33) OPS 1.955. Įgulos vado skyrimas:
- toliau nurodoma tvarka, pagal kurią taikomas b papunktis. Igalioji institucija gali sutikti, kad būtų vykdomi sutrumpinti vadovavimo įgulai kursai, atitinkantys vykdomo skrydžio tipą.
- 34) OPS 1.960. Įgulos vadai, turintys komercinės aviacijos piloto licenciją:
- a papunkčio 1 dalies i pastraipa netaikoma dieną pagal VFR vykdomiems skrydžiams.
- 35) OPS 1.965 Periodinis mokymas ir tikrinimas:
- i) a papunkčio 1 dalis dieną pagal VFR vykdomiems skrydžiams taikoma toliau nurodyta tvarka. Visi mokymai ir tikrinimas turi būti tinkami skrydžio tipui ir lėktuvu, kuriame dirba skrydžio įgula, klasei, deramai atsižvelgiant į visą naudojamą specialią įrangą;
- ii) a papunkčio 3 dalies ii pastraipa taikoma toliau nurodyta tvarka. Mokymą lėktuve gali atlikti klasės kvalifikacijos egzaminuotojas (CRE), skrydžio egzaminuotojas (FE) arba tipo kvalifikacijos egzaminuotojas (TRE);
- iii) a papunkčio 4 dalies i pastraipa taikoma toliau nurodyta tvarka. Naudotojo įgūdžius gali tikrinti tipo kvalifikacijos egzaminuotojas (TRE), klasės kvalifikacijos egzaminuotojas (CRE) arba naudotojo paskirtas ir įgaliojamas institucijai priimtinas įgulos vadas, turintis tinkamą kvalifikaciją ir pasirengimą CRM principų ir CRM įgūdžių vertinimo srityse;
- iv) b papunkčio 2 dalis dieną pagal VFR vykdomiems skrydžiams taikoma toliau nurodyta tvarka. Tais atvejais, kai skrydžiai vykdomi sezonais, kurių trukmė nėra ilgesnė kaip 8 mėnesiai iš eilės, pakanka atlikti 1 naudotojo kvalifikacijos patikrinimą. Šis kvalifikacijos patikrinimas turi būti atliktas prieš pradėdant komercinio oro susisiekimo skrydžius.
- 36) OPS 1.968. Pilotų kvalifikacija skristi bet kurio piloto krėsle
- 1 priedėlis netaikomas dieną pagal VFR vykdomiems skrydžiams vieno variklio lėktuvais.
- 37) OPS 1.975. Žinios apie maršrutą ir aerodromą
- i) b, c ir d papunkčiai netaikomi dieną pagal VFR vykdomiems skrydžiams, išskyrus tai, kad naudotojas turi užtikrinti visų atitinkamų reikalavimų laikymąsi tais atvejais, kai būtinas specialus aerodromo valstybės pritarimas;
- ii) vykdamas skrydžius pagal IFR arba VFR naktį, kaip alternatyva b–d papunkčiams, žinių apie maršrutą ir aerodromą tinkamumas gali būti iš naujo patvirtinamas toliau nurodyta tvarka:
- A) išskyrus skrydžiams į didžiausio sudėtingumo aerodromus, būtiną savarankišką instruktažą turi papildyti mažiausiai 10 sektorių skrydžių vykdymo zonoje atlikimas per paskutinius 12 mėnesių;

- B) skrydžiai į didžiausio sudėtingumo aerodromus gali būti atliekami tik tuo atveju, jei:
- 1) įgulos vadas žinias apie šį aerodromą įgijo per paskutinius 36 mėnesius, lankydamasis jame kaip skrydžio įgulos narys arba kaip stebėtojas;
  - 2) artėjimas tūpti VMC sąlygomis pradedamas nustatytame mažiausiame sektoriaus absoliučiam aukštyje; ir
  - 3) prieš skrydį tinkamai pasirengta savarankiškai.
- 38) OPS 1.980 Skrydžiai daugiau nei vienu tipu ar variantu:
- i) netaikoma, jei skrydžiai vykdomi dieną, pagal VFR, vien stūmoklinių variklių klasės lėktuvais, pilotuojamais vieno piloto;
  - ii) skrydžiams naktį, vykdomiems pagal IFR ar VFR, OPS 1.980 punkto d papunkčio 2 dalies i pastraipos 1 priedėlio reikalavimas, pagal kurį įgulos narys gali pradėti naudotis privilegija, suteikiama pagal 2 įrašus licencijoje, kai yra įgijęs 500 valandų darbo patirtį atitinkamoje įgulos nario darbo vietoje, sumažinamas iki 100 valandų arba sektorių, jei vienas iš įrašų yra susijęs su klase. Prieš paskiriant pilotą įgulos vadu, turi būti atliekamas patikrinamasis skrydis.
- 39) OPS 1.981. Sraigtasparnių ir lėktuvų naudojimas:
- a papunkčio 1 dalis netaikoma, jei skrydžiai vykdomi vien stūmoklinių variklių klasės lėktuvais, pilotuojamais vieno piloto.
- 40) Atidėta
- 41) OPS 1.1060. Skrydžio planas:
- Neprivaloma dieną pagal VFR vykdomiems skrydžiams iš A į A. Šis reikalavimas taikomas dieną pagal VFR vykdomiems skrydžiams iš A į B, tačiau planas gali būti supaprastintos formos, atitinkančios vykdomų skrydžių pobūdį. (Žr. OPS 1.135 punktą.)
- 42) OPS 1.1070. Nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimo žurnalas:
- Nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimo žurnalą galima pritaikyti planuojamam skrydžiui.
- 43) OPS 1.1071. Lėktuvo techninės būklės žurnalas:
- Taikoma kaip nurodyta M dalies M. A. 306 punkte „Naudotojo lėktuvo techninės būklės žurnalas“.
- 44) Atidėta
- 45) Atidėta
- 46) OPS 1.1240. Mokymo programos:
- Mokymo programos pritaikomos prie vykdomų skrydžių pobūdžio. Savarankiško mokymosi programos gali būti priimtinos skrydžiams, vykdomiems pagal VFR.
- 47) OPS 1.1250. Paieškos lėktuve kontrolinis sąrašas:
- Netaikoma dieną pagal VFR vykdomiems skrydžiams.
-



*OPS 1.125 punkto 1 priedėlis*

**Dokumentai, kuriuos reikia turėti skrydžio metu**

Žr. OPS 1.125 punktą.

Jei OPS 1.125 punkte nurodyti dokumentai buvo pamesti ar pavogti, skrydį leidžiama tęsti iki pagrindinio aerodromo arba kitos vietos, kur gali būti išduoti tuos dokumentus pakeičiantys dokumentai.

—

## C SKIRSNIS

## NAUDOTOJO SERTIFIKAVIMAS IR PRIEŽIŪRA

## OPS 1.175

**Bendrosios naudotojo sertifikavimo taisyklės**

1 pastaba: šio punkto 1 priedėlyje pateikiamas AOC turinys ir sąlygos.

2 pastaba: šio punkto 2 priedėlyje pateikiami valdymo ir organizaciniai reikalavimai.

- a) Naudotojas negali naudoti lėktuvo komerciniam oro susisiekimui kitaip nei numatyta vežėjo pažymėjime (AOC) ir pagal šio pažymėjimo nuostatas ir sąlygas.
- b) Naudotojas, siekiantis gauti arba pakeisti AOC, turi leisti įgaliotajai institucijai patikrinti visus planuojamų skrydžių saugos aspektus.
- c) Naudotojas, siekiantis gauti AOC:
  - 1) negali turėti kitos įgaliotosios institucijos išduoto AOC, nebent atitinkamos įgaliotosios institucijos būtų davusios specialų pritarimą;
  - 2) privalo turėti pagrindinę verslo vietą ir prireikus registruotą būstinę už AOC išdavimą atsakingoje valstybėje;
  - 3) įgaliotajai institucijai turi įrodyti, kad geba vykdyti saugius skrydžius.
- d) Jei naudotojas turi ne vienoje valstybėje narėje registruotų lėktuvų, turi būti nustatyta atitinkama tvarka, kad būtų užtikrinta tinkama saugos priežiūra.
- e) Naudotojas leidžia įgaliotajai institucijai lankytis savo organizacijoje ir lėktuvuose bei užtikrina, kad toks leidimas būtų suteiktas ir visoms techninės priežiūros organizacijoms, patvirtintoms pagal 145 dalį, kad būtų galima nustatyti, jog ir toliau laikomasi OPS 1 reikalavimų.
- f) Jei įgaliotoji institucija mano, kad naudotojas nebegali užtikrinti skrydžių saugos, AOC bus pakeistas, jo galiojimas sustabdytas arba jis bus panaikintas.
- g) Naudotojas turi įrodyti įgaliotajai institucijai, kad:
  - 1) jo organizacinė bei valdymo struktūros yra tinkamos ir reikiamai pritaikytos jo veiklos mastui ir apimčiai; ir
  - 2) yra nustatytos jo veiklos priežiūros procedūros.
- h) Naudotojas privalo paskirti įgaliotajai institucijai priimtina atsakingą darbuotoją, turintį bendrus įgaliojimus užtikrinti, kad visi skrydžiai ir techninės priežiūros veikla būtų finansuojama ir vykdoma pagal įgaliotosios institucijos nustatytus standartus.
- i) Naudotojas privalo paskirti įgaliotajai institucijai priimtinius pareigūnus, atsakingus už šių sričių valdymą ir priežiūrą:
  - 1) skrydžių vykdymą;
  - 2) techninės priežiūros sistemą;
  - 3) įgulos mokymą; ir
  - 4) antžeminę veiklą.

- j) Vienas asmuo gali eiti daugiau nei vienerias paskirtas pareigas, jei tai priimtina įgaliotajai institucijai, tačiau naudotojai, turintys 21 ar daugiau visą darbo dieną dirbančių darbuotojų, turi turėti mažiausiai du už šias keturias sritis atsakingus asmenis.
- k) Jei naudotojas turi 20 ar mažiau visą darbo dieną dirbančių darbuotojų, atsakingas darbuotojas gali užimti vienerias ar daugiau skiriamų pareigų, jei tai priimtina įgaliotajai institucijai.
- l) Naudotojas privalo užtikrinti, kad kiekvienas skrydis būtų vykdomas pagal Skrydžių vykdymo vadovo nuostatas.
- m) Naudotojas privalo pasirūpinti tinkama antžeminių paslaugų įranga, kad užtikrintų saugų skrydžių vykdymą.
- n) Naudotojas privalo užtikrinti, kad jo lėktuvuose būtų tokia įranga, o įgula turėtų tokią kvalifikaciją, kokių reikia konkrečiai zonai ir skrydžio tipui.
- o) Naudotojas visiems lėktuvams, naudojamiems pagal jo turimą AOC, privalo taikyti techninės priežiūros reikalavimus pagal M dalį.
- p) Naudotojas privalo pateikti įgaliotajai institucijai Skrydžių vykdymo vadovo kopiją, kaip nurodyta P skirsnyje, taip pat visus jo pakeitimus ar peržiūrėtus ir pataisytus leidimus.
- q) Naudotojas pagrindinėje veiklos vietoje privalo turėti skrydžių tipui ir zonai tinkamus skrydžių aprūpinimo įrenginius.

OPS 1.180

**AOC išdavimas, keitimas ir galiojimo pratęsimas**

- a) Naudotojui neišduodamas AOC arba jo pakeitimas, o išduoto AOC galiojimas nutraukiamas, nebent:
  - 1) naudojami lėktuvai turi standartinį tinkamumo skraidyti pažymėjimą, kurį valstybė narė išdavė pagal 2003 m. rugsejo 24 d. Komisijos reglamentą (EEB) Nr. 1702/2003, nustatantį orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei atitinkamų jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles<sup>(1)</sup>. Standartiniai tinkamumo skraidyti pažymėjimai, išduoti kitoje valstybėje narėje, nei ta, kuri yra atsakinga už AOC išdavimą, bus pripažįstami be papildomų įrodymų, jei jie išduoti pagal 21 dalį;
  - 2) techninės priežiūros sistema yra patvirtinta įgaliotosios institucijos pagal M dalies G skirsnį; ir
  - 3) naudotojas įgaliotajai institucijai įrodo, kad geba:
    - i) sukurti ir užtikrinti tinkamą organizavimą;
    - ii) pagal OPS 1.035 punktą sukurti kokybės sistemą ir užtikrinti jos veikimą;
    - iii) laikytis privalomų mokymo programų;
    - iv) laikytis techninės priežiūros reikalavimų, atitinkančių konkrečių skrydžių pobūdį ir mastą, įskaitant atitinkamas OPS 1.175 punkto g–o papunkčiuose nustatytas sąlygas; ir
    - v) laikytis OPS 1.175 punkto reikalavimų.
- b) Nepaisant OPS 1.185 punkto f papunkčio nuostatų, naudotojas privalo įgaliotajai institucijai kuo skubiau pranešti apie visus pagal OPS 1.185 punkto a papunktį pateiktos informacijos pakeitimus.
- c) Jei įgaliotoji institucija nėra įsitikinusi, kad šio punkto a papunkčio reikalavimai įvykdyti, ji gali reikalauti atlikti vieną ar daugiau parodomųjų skrydžių, atliekamų kaip komercinio oro susisiekimo skrydžiai.

<sup>(1)</sup> OL L 243, 2003 9 27, p. 6.

OPS 1.185

**Administraciniai reikalavimai**

- a) Naudotojas užtikrina, kad į pradinę paraišką AOC pažymėjimui gauti ir, jei būtina, kai teikiama paraiška pakeisti arba pratęsti jo galiojimą, būtų įtraukta tokia informacija:
- 1) naudotojo oficialus pavadinimas ir įmonės pavadinimas bei adresas ir adresas korespondencijai;
  - 2) siūlomos veiklos aprašymas;
  - 3) valdymo organizavimo aprašymas;
  - 4) atsakingo darbuotojo vardas ir pavardė;
  - 5) pagrindines pareigas einančių asmenų vardai ir pavardės, įskaitant tų, kurie yra atsakingi už skrydžių vykdymą, techninės priežiūros sistemą, įgulos narių mokymą ir antžeminę veiklą; taip pat jų kvalifikacija bei patirtis; ir
  - 6) skrydžių vykdymo vadovas.
- b) Vien apie naudotojo techninės priežiūros sistemą, visiems planuojamų naudoti lėktuvų tipams, į pradinę paraišką AOC gauti ir, jei būtina, teikiant paraišką AOC pakeisti ar pratęsti jo galiojimą, privaloma įtraukti šią informaciją:
- 1) naudotojo nepertraukiamo tinkamumo skraidyti užtikrinimo žurnalą;
  - 2) naudotojo lėktuvų techninės priežiūros programą (-as);
  - 3) lėktuvo techninės būklės žurnalą;
  - 4) jei reikia, techninės priežiūros sutarties (-ių), kurią (-ias) naudotojas sudarė su pagal 145 dalį patvirtinta techninės priežiūros organizacija, technines specifikacijas;
  - 5) lėktuvų skaičių.
- c) Paraiška pradiniam AOC gauti turi būti paduodama ne vėliau kaip likus 90 dienų iki planuojamos veiklos pradžios, išskyrus skrydžių vykdymo vadovą, kuris gali būti pateikiamas vėliau, bet ne vėliau kaip likus 60 dienų iki planuojamos veiklos pradžios.
- d) Paraiška AOC pakeisti privalo būti paduodama ne vėliau kaip 30 dienų iki planuojamos veiklos pradžios arba, jei susitarta kitaip, iki numatomos veiklos pradžios.
- e) Paraiška AOC galiojimui pratęsti privalo būti paduodama ne vėliau kaip likus 30 dienų iki nustatyto galiojimo laiko pabaigos, arba, jei susitarta kitaip, iki galiojimo laiko pabaigos.
- f) Išskyrus ypatingas aplinkybes, išankstinis pranešimas apie pasiūlytą paskirtojo pareigūno pakeitimą įgaliotajai institucijai turi būti pateikiamas ne vėliau kaip likus 10 dienų iki pakeitimo.
-

OPS 1.175 punkto 1 priedėlis

### **Vežėjo pažymėjimo turinys ir sąlygos**

AOC nurodoma:

- a) naudotojo pavadinimas ir pagrindinė verslo vieta;
  - b) išdavimo data ir galiojimo trukmė;
  - c) leistų skrydžių tipo aprašymas;
  - d) leistas (-i) naudoti lėktuvo (-ų) tipas (-ai);
  - e) leistų naudoti lėktuvų registravimo ženklai, išskyrus tai, kad naudotojai gali gauti leidimą įdiegti sistemą, skirtą informuoti įgaliotąją instituciją apie lėktuvų, kurie naudojami pagal AOC, registravimo ženklus;
  - f) zonos, kuriose leidžiami skrydžiai;
  - g) tam tikri apribojimai; ir
  - h) specialūs įgaliojimai/leidimai, pvz.:
    - II kategorija/III kategorija (įskaitant patvirtintus minimumus)
    - (MNPS) Minimalūs navigacijos charakteristikų reikalavimai
    - (ETOPS) Pailginto nuotolio skrydžiai dviejų variklių lėktuvais
    - (RNAV) Zonos navigacija
    - (RVSM) Sumažinto Vertikaliojo Skirstymo Minimumai
    - Pavojingų krovinių vežimas
    - Leidimas rengti pirminį saugos mokymą keleivių salono įgulai ir, jei taikytina, išduoti O skirsnysje numatytą liudijimą tiems naudotojams, kurie tiesiogiai ar netiesiogiai užsiima tokiu mokymu.
-

## OPS 1.175 punkto 2 priedėlis

**AOC turėtojo valdymo ir organizacinė struktūra**

## a) Bendrosios nuostatos

Naudotojas privalo turėti patikimą ir veiksmingą valdymo struktūrą, kad galėtų užtikrinti saugų skrydžių vykdymą. Paskirtieji pareigūnai privalo turėti vadovavimo įgūdžių bei tinkamą techninę/skraidymo kvalifikaciją aviacijos srityje.

## b) Paskirtieji pareigūnai

- 1) Paskirtųjų pareigūnų funkcijų ir pareigų aprašymas, taip pat jų pavardės, privalo būti pateikti Skrydžių vykdymo vadove; įgaliotajai institucijai privaloma raštu pranešti apie planuojamus arba atliekamus paskirtųjų pareigūnų ar jų funkcijų pakeitimus.
- 2) Naudotojas privalo nustatyti tvarką, užtikrinančią priežiūros tęstinumą kai nėra paskirtųjų pareigūnų.
- 3) Asmuo, AOC turėtojo paskirtas pareigūnu, negali būti paskirtas pareigūnu ir kito AOC turėtojo, nebent tai būtų priimtina atitinkamoms įgaliotosioms institucijoms.
- 4) Paskirtieji pareigūnai turi būti pasamdyti pakankamam darbo valandų skaičiui, kad galėtų atlikti valdymo funkcijas, susijusias su naudotojo veiklos mastu ir apimtimi.

## c) Personalo tinkamumas ir priežiūra

- 1) Įgulos nariai. Planuojamam skrydžiui naudotojas privalo įdarbinti pakankamai skrydžio bei keleivių salono įgulos narių, kurie būtų pasirengę ir patikrinti atitinkamai pagal N ir O skirsnius.
- 2) Antžeminės tarnybos personalas
  - i) Antžeminės tarnybos personalo skaičius priklauso nuo skrydžių pobūdžio ir apimties. Ypač skrydžių ir antžeminių paslaugų padaliniai privalo turėti parengtą personalą, gerai išmanantį savo pareigas organizacijoje.
  - ii) Naudotojas, pagal sutartį samdantis kitas organizacijas teikti tam tikras paslaugas, išlieka atsakingas už de-ramų standartų laikymąsi. Tokiomis aplinkybėmis paskirtajam pareigūnui privalo būti skiriama užduotis užtikrinti, kad visi rangovai atitiktų privalomus standartus.
- 3) Priežiūra
  - i) Planuojamą paskirti inspektorių skaičių lemia naudotojo struktūra ir jo personalo skaičius.
  - ii) Privalo būti nustatytos inspektorių funkcijos ir pareigos, ir visi su skrydžiu susiję išpareigojimai parengti taip, kad jie galėtų vykdyti savo su priežiūra susijusias pareigas.
  - iii) Įgulos narių ir antžeminės tarnybos personalo veiklos priežiūrą turi vykdyti asmenys, turintys patirties ir asmeninių savybių, leidžiančių užtikrinti Skrydžių vykdymo vadove nustatytą standartų įgyvendinimą.

## d) Patalpos

- 1) Naudotojas privalo užtikrinti, kad su skrydžių sauga susijusiam personalui visose veiklos vietose pakaktų darbui skirtų patalpų. Privalu atsižvelgti į antžeminės tarnybos personalo ir su skrydžio kontrole susijusio personalo poreikius, pagrindinių bylų saugojimą ir pateikimą bei įgulų atliekamą skrydžių planavimą.
- 2) Biuro tarnybos privalo gebėti nedelsdamos visiems susijusiems asmenims išplatinti skrydžio instrukcijas ir kitą informaciją.

## e) Dokumentai

Naudotojas turi nustatyti taisyklių, jų pakeitimų ir kitų dokumentų rengimo tvarką.

## D SKIRSNIS

## SKRYDŽIO PROCEDŪROS

## OPS 1.192

**Sąvokos**

Šiame reglamente vartojami terminai.

- a) Tinkamas aerodromas – aerodromas, kurį naudotojas laiko atitinkančiu keliamus skrydžio reikalavimus, taip pat kilimo ir tūpimo tako charakteristikas; numatyta naudoti laikui aerodromu bus galima naudotis ir jame bus teikiamos būtinos papildomos paslaugos, pavyzdžiui, ATS, pakankamo apšvietimo, komunikacijų, oro sąlygų pranešimo, navigacijos ir avarinės tarnybos paslaugos.
- b) ETOPS (ilgesnio nuotolio skrydžiai dviejų variklių lėktuvais) – įgaliotosios institucijos leidžiami (ETOPS leidimas) skrydžiai dviejų variklių lėktuvais nuo tinkamo aerodromo didesniu nei slenkstiniu atstumu, kuris nustatomas pagal OPS 1.245 punkto a papunktį.
- c) Tinkamas atsarginis ETOPS maršruto aerodromas – tinkamas aerodromas, kuriame numatyta naudoti laikui papildomai yra ATS priemonės ir kuriame nustatyta mažiausiai viena artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra.
- d) Atsarginis maršruto aerodromas (ERA) – tinkamas maršruto aerodromas, kuris gali būti būtinas planavimo etape.
- e) 3 % ERA – atsarginis maršruto aerodromas, parenkamas siekiant sumažinti degalų nenumatytiems atvejams kiekį iki 3 %.
- f) Nuošalus aerodromas. Paskirties aerodromas, laikomas nuošaliu aerodromu, įgaliotajai institucijai sutikus, jei iki artimiausio tinkamo atsarginio paskirties aerodromo nusukti būtinas degalų kiekis (degalai skrydžiui pakeistu maršrutu, pridėjus galutinį degalų kiekį) yra didesnis kaip:  
  
skrendant lėktuvu stūmokliniais varikliais, degalai 45 minučių skrydžiui pridėjus degalus būtinus 15 % planuoto skrydžio laiko kreiseriniame aukštyje arba dviejų valandų skrydžio, atsižvelgiant į tai, kuri iš verčių yra mažesnė; arba  
  
skrendant lėktuvu turbininiais varikliais, degalai dviejų valandų skrydžiui virš paskirties aerodromo sunaudojant įprastą degalų kiekį skrydžiui kreiseriniu greičiu, įskaitant galutines degalų atsargas.
- g) Lygiavertė pozicija – pozicija, kurią galima nustatyti pasinaudojant DME nuotoliu, tinkamoje vietoje esančiu NDB arba VOR, SRE arba PAR punktu arba bet kuriuo kitu punktu, esančiu nuo 3 iki 5 mylių nuo slenkščio, pagal kurį nepriklausomai nustatoma lėktuvo padėtis.
- h) Kritiniai skrydžio etapai – išibėgėjimas kilti, kilimas, galutinis artėjimas tūpti, tūpimas, įskaitant riedėjimą, ir visi kiti skrydžio etapai įgulos vado nuožiūra.
- i) Degalai nenumatytiems atvejams – degalai, būtini degalams, kurie skrendant į paskirties aerodromą gali būti sunaudoti iškilus nenumatytiems veiksniams (pavyzdžiui, lėktuvui nukrypus nuo numatytų sunaudoti degalų kiekio, pasikeitus prognozuotoms meteorologinėms sąlygoms, numatytam maršrutui ir (arba) kreiseriniam lygiui (aukščiui)), kompensuoti.
- j) Atskiri kilimo ir tūpimo takai – to paties aerodromo kilimo ir tūpimo takai, kurių paviršiai yra atskiri. Šie kilimo ir tūpimo takai gali persidengti arba kirstis taip, kad užblokavus vieną iš tų takų nebūtų trukdoma vykdyti planuotus skrydžius kitu kilimo ir tūpimo taku. Kiekvienam iš kilimo ir tūpimo takų nustatyta atskira artėjimo tūpti procedūra, pagrįsta atskiromis navigacijos priemonėmis.
- k) Leistinas kreiserinis greitis, kai neveikia vienas variklis. Vykdamas ETOPS skrydžius leistinas kreiserinis greitis numatytame skrydžių rajone, kai neveikia vienas variklis, yra sertifikuotas lėktuvo ribas atitinkantis greitis, kurį parenka naudotojas ir patvirtina administracinė institucija.
- l) ETOPS rajonas – rajonas, į kurį patenka oro erdvė, kurioje ETOPS skrydžiams patvirtintas lėktuvas skrisdamas nuo tinkamo ETOPS maršruto atsarginio aerodromo leistinu kreiseriniu greičiu ramiu oru (standartinėmis sąlygomis) lieka ilgiau nei nustatytas skrydžio laikas.
- m) Išvykimas. ETOPS planavimo minimumai taikomi iki išvykimo. Išvykimu laikomas momentas, kai lėktuvas savo galia pajuda pirmą kartą tam, kad pakiltų.

OPS 1.195

**Skrydžių kontrolė**

Naudotojas:

- a) parengia ir taiko įgaliotosios institucijos patvirtintą skrydžių vykdymo kontrolės metodą; ir
- b) atlieka visų skrydžių, vykdomų pagal jo turimo AOC nuostatas, kontrolę.

OPS 1.200

**Skrydžių vykdymo vadovas**

Naudotojas Skrydžių vykdymo vadovą, kuriuo naudojasi ir vadovaujasi skrydžių vykdymo personalas, parengia pagal P skirsnį.

OPS 1.205

**Skrydžių vykdymo personalo kompetencija**

Naudotojas užtikrina, kad visas paskirtas ar tiesiogiai antžeminių paslaugų teikimo ir skrydžių vykdymo veikloje dalyvaujantis personalas būtų tinkamai parengtas, turėtų konkrečioms jų pareigoms reikalingų gebėjimų ir gerai suprastų savo pareigas bei jų ryšį su visa veikla apskritai.

OPS 1.210

**Procedūrų nustatymas**

- a) Naudotojas nustato kiekvieno lėktuvų tipo procedūras ir instrukcijas, kuriose nurodomos antžeminio personalo ir įgulos narių pareigos visoms antžeminės bei skrydžių metu vykdomos veiklos užduotims.
- b) Siekdamas užtikrinti, kad būtų laikomasi Skrydžių vykdymo vadove nustatytų procedūrų, naudotojas įdiegia kontrolinių sąrašų sistemą, kurią įgulos nariai naudoja visuose lėktuvo skrydžio etapuose, atitinkamai esant įprastoms, neįprastoms ir avarinėms sąlygoms.
- c) Naudotojas negali reikalauti, kad įgulos narys kritinių skrydžio etapų metu vykdytų kitą veiklą nei ta, kuri yra būtina saugiam lėktuvo skrydžiui (žr. OPS 1.192).

OPS 1.215

**Naudojimasis oro eismo paslaugomis**

Naudotojas užtikrina, kad visų skrydžių metu būtų naudojamos oro eismo paslaugomis, jei jos teikiamos.

OPS 1.216

**Instrukcijos skrydžio metu**

Naudotojas užtikrina, kad skrydžio metu jo duodamos instrukcijos, susijusios su oro eismo skrydžių plano pakeitimu, prieš perduodant jas į lėktuvą būtų, kai tai įmanoma, suderinamos su atitinkamu oro eismo tarnybos skyriumi.

OPS 1.220

**Naudotojo leidimas naudotis aerodromais**

(Žr. OPS 1.192)

Naudotojas leidžia naudotis tik tais aerodromais, kurie tinka konkrečioms lėktuvų tipams ir skrydžiams.



## OPS 1.225

**Aerodromo naudojimo minimumai**

- a) Naudotojas pagal OPS 1.430 punktą nustato kiekvieno išskridimo, paskirties ar atsarginio aerodromų, kuriais leidžiama naudotis pagal OPS 1.220 punktą, naudojimo minimumus.
- b) Jei įgaliotoji institucija nustato didesnius minimumus, atitinkamai turi būti keičiami pagal šio punkto a papunktį nustatyti minimumai.
- c) Minimumai specialiems artėjimo tūpti ir tūpimo procedūrų tipams laikomi taikytinai, jei:
  - 1) veikia atitinkamoje schemoje nurodyta antžeminė įranga, reikalinga numatomi procedūrai atlikti;
  - 2) veikia konkrečiam artėjimo tūpti tipui reikalingos lėktuvo sistemos;
  - 3) laikomasi nustatytų lėktuvo skrydžio kriterijų; ir
  - 4) įgula turi atitinkamą kvalifikaciją.

## OPS 1.230

**Išskridimo ir artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros**

- a) Naudotojas užtikrina, kad būtų taikomos išskridimo ir artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros, nustatytos tos valstybės, kurioje yra aerodromas.
- b) Nepaisant šio punkto a papunkčio, įgulos vadas gali priimti skrydžių valdymo (ATC) tarnybų leidimą nukrypti nuo paskelbto išskridimo ar atskridimo maršruto, jei laikomasi kliūčių perskridimo kriterijų ir įvertinamos visos skrydžio sąlygos. Galutinis priartėjimas tūpti privalo būti vizualusis arba pagal nustatytą artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą.
- c) Kitokias procedūras nei nustatytos šio punkto a papunktyje naudotojas gali įgyvendinti tik su sąlyga, kad jas prireikus patvirtino valstybė, kurioje yra aerodromas, ir jos yra priimtinos įgaliotajai institucijai.

## OPS 1.235

**Triukšmo mažinimo procedūros**

(Žr. OPS 1.192)

Laikydamasis toliau išvardytų dalykų naudotojas kiekvienam lėktuvo tipui nustato atitinkamas skrydžių išvykimo ir atvykimo arba artėjimo tūpti procedūras:

- a) naudotojas užtikrina, kad saugos užtikrinimui būtų teikiama pirmenybė prieš triukšmo mažinimą; ir
- b) šios procedūros kuriamos taip, kad skrydžių vykdymas būtų paprastas ir saugus, o įgulos darbo krūvis kritiniais skrydžio etapais žymiai nepadidėtų; ir
- c) kiekvienam lėktuvo tipui nustatomos dvi išvykimo procedūros pagal ICAO dokumentą Nr. 8168 (Oro navigacijos tarnybų procedūros, „PANS-OPS“), I tomas:
  - 1) pirmoji išvykimo triukšmo mažinimo procedūra (NADP 1), sukurta siekiant mažinti triukšmą artimojoje zonoje; ir
  - 2) antroji išvykimo triukšmo mažinimo procedūra (NADP 2), sukurta siekiant mažinti triukšmą tolimojoje zonoje; ir
  - 3) be to, kiekvienam NADP aukštėjimo profiliui gali būti nustatyta tik viena veiksmų seka.

## OPS 1.240

**Skrydžių maršrutai ir zonos**

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

## OPS 1.241

**Skrydžiai nustatytoje sumažinto vertikaliojo skirstymo minimumo (RVSM) oro erdvėje (RVSM)**

Naudotojas negali naudoti lėktuvo tam tikrose oro erdvės dalyse, kuriose pagal Regioninius oro navigacijos susitarimus taikomas 300 m (1 000 pėdų) vertikaliojo skirstymo minimumas, nebent tai daryti leistų įgaliotoji institucija (RVSM patvirtinimas). (žr. OPS 1,872 punktą).

## OPS 1.243

**Skrydžiai zonos, kurioms numatyti navigacijos reikalavimai**

- a) Naudotojas užtikrina, kad lėktuvas, eksploatuojamas zonos, oro erdvės dalyje ar maršrutuose, kuriuose numatyti navigacijos reikalavimai, yra sertifikuotas laikantis šių reikalavimų, ir kad, reikalui esant, įgaliotoji institucija yra suteikusi reikalingą skrydžio leidimą. (žr. OPS 1.865 punkto c papunkčio 2 dalį, OPS 1.870 punktą ir OPS 1.872 punktą.)
- b) Naudotojas, eksploatuojantis lėktuvą a punkte minimose zonos, užtikrina, kad nenumatytų atvejų procedūros, kurias nustatė už atitinkamą oro erdvę atsakinga įgaliotoji institucija, yra įtrauktos į Skrydžių vykdymo vadovą.

## OPS 1.245

**Maksimalus nuotolis nuo tinkamo aerodromo dviejų variklių lėktuvams, neturintiems ETOPS leidimo**

(žr. OPS 1.192)

- a) Be specialaus pagal OPS 1.246 punkto a papunktį (ETOPS leidimas) išduoto įgaliotosios institucijos leidimo naudotojas dviejų variklių lėktuvu skrydžių nevykdo maršrutu, kurio taškas yra labiau nutolęs nuo tinkamo aerodromo (standartinėmis sąlygomis ramiu oru), šiais atvejais:
- 1) A klasės skrydžiams – lėktuvų, kurių:
    - i) maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra 20 ar daugiau krėslų; arba
    - ii) maksimali kilimo masė yra 45 360 kg ar daugiau,

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

- 2) A klasės skrydžiams – lėktuvų, kurių:
- maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra 19 ar mažiau krėslų; ir
  - maksimali kilimo masė yra 45 360 kg ar mažiau,
- maršrutams, kuriuose yra taškų, esančių didesniu atstumu iki tinkamo aerodromo, nei tas, kurį galima nusukti per 120 minučių, o turboreaktyviniams lėktuvams, įgaliotajai institucijai leidus, – per 180 minučių, kreiseriniu greičiu, nustatyta pagal šio punkto b papunktį, kai neveikia vienas variklis;
- 3) B ar C klasės skrydžiams – lėktuvų:
- maršrutams, kuriuose yra taškų, iki tinkamo aerodromo esančių didesniu atstumu nei tas, kurį galima nusukti per 120 minučių kreiseriniu greičiu, nustatyta pagal šio punkto b papunktį, kai neveikia vienas variklis; arba
  - esančių didesniu kaip 300 jūrmylių atstumu, atsižvelgiant į tai, kuris atstumas yra mažesnis.
- b) Naudotojas nustato greitį, reikalingą apskaičiuoti maksimalų nuotolį iki tinkamo aerodromo minėtiems dviem dviejų variklių lėktuvų tipams arba variantams, kuris neviršytų VMO, pagrindu laikant tikrąjį oro greitį, kurį lėktuvas gali išlaikyti, kai neveikia vienas variklis.
- c) Naudotojas užtikrina, kad į Skrydžių vykdymo vadovą būtų įtraukti šie kiekvienam tipui ar variantui būdingi duomenys:
- pagal šio punkto b papunktį nustatytas skrydžio kreiserinis greitis, kai neveikia vienas variklis; ir
  - pagal šio punkto a ir b papunkčius nustatytas maksimalus nuotolis nuo tinkamo aerodromo.

*Pastaba:* pirmiau nurodyti greičiai yra naudotini tik nustatant maksimalų nuotolį nuo tinkamo aerodromo.

#### OPS 1.246

#### **Padidinto nuotolio skrydžiai dviejų variklių lėktuvais (ETOPS)**

(Žr. OPS 1.192)

- Naudotojas negali vykdyti skrydžių, viršijančių slenksčio atstumą, nustatytą pagal OPS 1.245 punktą, nebent tai daryti leistų įgaliotoji institucija (ETOPS leidimas).
- Prieš vykdydamas ETOPS skrydį, naudotojas užtikrina, kad yra reikalavimus atitinkantis atsarginis ETOPS maršruto aerodromas, kurį įmanoma pasiekti arba per naudotojo patvirtintą skrydžio pakeistu maršrutu laiką, arba per skrydžio pakeistu maršrutu laiką, apskaičiuotą pagal MEL sudarytą lėktuvo tinkamumo skraidyti būklę, atsižvelgiant į tai, kuris iš šių laiko tarpų yra trumpesnis. (Žr. OPS 1.297 punkto d papunktį).

#### OPS 1.250

#### **Minimalių skrydžio aukščių nustatymas**

- Naudotojas visiems maršruto segmentams nustato minimalius skrydžio aukščius ir jų nustatymo metodus, kurie nurodyti vietovės perskridimo aukštį, atsižvelgiant į F-I skirsnį reikalavimus.
- Visi minimalių skrydžio aukščių nustatymo metodai privalo būti patvirtinti įgaliotosios institucijos.
- Jeigu valstybės, per kurias skrendama, yra nustačiusios didesnius minimalius skrydžio aukščius, nei yra nustatę naudotojas, turi būti taikomi didesnieji dydžiai.
- Nustatydamas minimalius skrydžio aukščius, naudotojas atsižvelgia į šiuos veiksnius:
  - lėktuvo buvimo vietos nustatymo tikslumą;

- 2) galimas naudojamų aukščiamųjų parodymų paklaidas;
  - 3) maršrutų arba zonų, kuriuose ketinama vykdyti skrydžius, vietovės reljefą (pvz., staigius vietos aukščių pasikeitimus);
  - 4) tikimybę pakliūti į nepalankias meteorologines sąlygas (pvz., stiprią turbulenciją ir žemėjančius oro srautus); ir
  - 5) galimus aviacijos schemų netikslumus.
- e) Vykdamas šio punkto d papunktyje nustatytus reikalavimus, atsižvelgiama į:
- 1) temperatūros ir slėgio parodymų nukrypimus nuo standartinių dydžių;
  - 2) ATC reikalavimus; ir
  - 3) galinčius įvykti nukrypimus nuo suplanuoto maršruto.

OPS 1.255

**Degalų naudojimo tvarka**

(Žr. OPS 1.255 punkto 1 ir 2 priedėlių)

- a) Naudotojas privalo parengti degalų naudojimo tvarką, skirtą skrydžių planavimui ir planų koregavimui skrydžio metu, kad būtų užtikrinta, jog pakaks degalų kiekvienam planuojamam skrydžiui atlikti ir atsarginių degalų, jei prireiktų nukrypti nuo suplanuoto skrydžio.
- b) Naudotojas užtikrina, kad planuojant skrydžius, būtų vadovaujamas bent pateiktomis šio papunkčio 1 ir 2 dalimis.
  - 1) Skrydžių vykdymo vadove pateiktomis procedūromis ir tokiais duomenimis:
    - i) lėktuvo gamintojo pateiktais duomenimis; arba
    - ii) naujausiais konkretais lėktuvo duomenimis, kuriuos pateikia degalų sunaudojimo kontrolės sistema.
  - 2) Sąlygomis, kuriomis turės būti vykdomas skrydis, įskaitant:
    - i) faktinius lėktuvo degalų sunaudojimo duomenis;
    - ii) numatomas mases;
    - iii) numatomas meteorologines sąlygas; ir
    - iv) oro navigacijos paslaugų teikėjo (-ų) procedūras ir apribojimus.
- c) Naudotojas užtikrina, kad prieš skrydį apskaičiuojamas skrydžiui reikalingas degalų kiekis apimtų:
  - 1) degalus riedėjimui; ir
  - 2) degalus kelionei; ir
  - 3) degalus atsargai, kuriuos sudaro:
    - i) degalai nenumatytiems atvejams (žr. OPS 1.192 punktą); ir
    - ii) degalai skrydžiui į atsarginį aerodromą, jei būtinas paskirties atsarginis aerodromas. (Tai netrukdo parinkti išvykimo aerodromo paskirties atsarginiu aerodromu.); ir
    - iii) galutinės degalų atsargos; ir
    - iv) papildomi degalai, jei jie būtini pagal skrydžio tipą (pvz., ETOPS); ir
  - 4) papildomi degalai, jei įgulos vado nuomone jie yra būtini.

- d) Naudotojas užtikrina, kad plano keitimo skrydžio metu procedūros, naudojamos apskaičiuoti sunaudotinų degalų kiekį, kurio reikia skrydį tęsti kitu maršrutu arba į kitą paskirties aerodromą, nei planuota iš pradžių, apimtų:
- 1) kelionės degalus likusiam skrydžiui; ir
  - 2) degalus atsargai, kuriuos sudaro:
    - i) degalai nenumatytiems atvejams; ir
    - ii) degalai skrydžiui į atsarginį aerodromą, jei būtinas paskirties atsarginis aerodromas. (Tai netrukdo pasirinkti išvykimo aerodromo paskirties atsarginiu aerodromu); ir
    - iii) galutinės degalų atsargos; ir
    - iv) papildomi degalai, jei jie būtini pagal skrydžio tipą (pvz., ETOPS); ir
  - 3) papildomi degalai, jei įgulos vado nuomone jie yra būtini.

OPS 1.260

**Riboto judrumo asmenų vežimas**

- a) Naudotojas nustato riboto judrumo asmenų vežimo procedūras.
- b) Naudotojas užtikrina, kad riboto judrumo asmenims nebūtų paskiriamos tokios vietos ir jie neužimtų tokių vietų, kuriose šių asmenų buvimas:
  - 1) trukdytų įgulai vykdyti savo pareigas;
  - 2) kliudytų prieiti prie avarinės įrangos; arba
  - 3) apsunkintų avarinę evakuaciją iš lėktuvo.
- c) Įgulos vadui turi būti pranešama, kai lėktuvu ketinama vežti riboto judrumo asmenis.

OPS 1.265

**Neįleistinių keleivių, deportuojamų ar areštuotų asmenų vežimas**

Naudotojas nustato neįleistinių keleivių, deportuojamų ar areštuotų asmenų vežimo procedūras, kad būtų užtikrinta lėktuvo ir jame esančiųjų sauga. Įgulos vadui turi būti pranešama, kai lėktuvu ketinama vežti pirmiau nurodytus asmenis.

OPS 1.270

**Bagažo ir krovinių laikymas**

OPS 1.270 punkto 1 priedėli)

- a) Naudotojas nustato procedūras, užtikrinančias, kad į keleivių saloną būtų leidžiama paimti tik tokį rankinį bagažą, kurį galima tinkamai ir saugiai laikyti.
- b) Naudotojas nustato procedūras, užtikrinančias, kad visas lėktuve esantis bagažas ir kroviniai, kurie pasislinkę iš laikymo vietos galėtų sužeisti, sugadinti ar užtvirti praėjimus bei išėjimus, būtų laikomi specialiose vietose, neleidžiančiose bagažui ir kroviniams judėti.

OPS 1.275

Tuščias

OPS 1.280

### Keleivių kėslai

Naudotojas nustato procedūras, skirtas užtikrinti, kad keleiviai būtų susodinami taip, kad avarinės evakuacijos atveju jie galėtų padėti vykdyti evakuaciją iš lėktuvo ir jai netrukdytų.

OPS 1.285

### Instruktažas keleiviams

Naudotojas užtikrina, kad:

- a) Bendrosios nuostatos
  - 1) Keleiviams būtų pateiktas žodinis instruktažas saugos tema. Instruktažas arba jo dalys gali būti pateikiami naudojant audiovizualines priemones.
  - 2) Keleiviams pateikiamos saugos instruktažo kortelės, kuriose piešiniais paaiškinama, kaip veikia avarinė įranga ir nurodyti išėjimai, kuriais keleiviams gali prireikti pasinaudoti.
- b) Prieš kilimą
  - 1) keleiviai trumpai informuojami apie tokius dalykus, jei jie taikytini:
    - i) rūkymo taisyklės;
    - ii) kad kėslų atlošas būtų atlenktas statmenai, o atlenkiamas staliukas užlenktas;
    - iii) avarinių išėjimų išdėstymą;
    - iv) evakuacijos tako ženklavimo prie grindų išdėstymą ir naudojimą;
    - v) rankinio bagažo laikymą;
    - vi) nešiojamųjų elektroninių prietaisų naudojimo apribojimai; ir
    - vii) saugos instruktažo kortelių vietą ir jų turinį; ir
  - 2) keleiviams parodoma:
    - i) kaip naudotis saugos diržu ir (arba) saugos diržų komplektu, kaip užsegamas ir atsegamas saugos diržas ir (arba) saugos diržų komplektas;
    - ii) kur yra deguonies įranga ir kaip prireikus ja naudotis (nurodyta OPS 1.770 ir OPS 1.775 punktuose). Keleiviai taip pat turi būti informuojami, kad būtina užgesinti visus rūkalus, kai naudojamas deguonis; ir
    - iii) kur yra gelbėjimosi liemenės ir kaip prireikus jomis naudotis (nurodyta OPS 1.825 punkte).
- c) Pakilus
  - 1) keleiviams primenama tokia informacija (jei taikoma):
    - i) rūkymo taisyklės; ir
    - ii) saugos diržų ir (arba) saugos diržų komplektų naudojimas; taip pat saugos privalumai sėdint užsegtais saugos diržais, net kai nešviečia informacinis ženklas, rodantis būtinybę užsisėgti saugos diržus.

- d) Prieš tūpimą
- 1) keleiviams primenama tokia informacija (jei taikoma):
    - i) rūkymo taisyklės;
    - ii) saugos diržų ir (arba) saugos diržų komplektų naudojimas;
    - iii) kad krėslas atlošas būtų atlenktas statmenai, o atlenkiamas stotelis užlenktas;
    - iv) kad rankinį bagažą būtina padėti į jo laikymo vietą; ir
    - v) nešiojamųjų elektroninių prietaisų naudojimo apribojimai.
- e) Nusileidus
- 1) keleiviams primenama tokia informacija (jei taikoma):
    - i) rūkymo taisyklės; ir
    - ii) saugos diržų ir (arba) saugos diržų komplektų naudojimas.
- f) Susidarius avarinei padėčiai skrydžio metu, keleiviams pateikiamas instruktažas apie tokiomis aplinkybėmis tinkamiausius veiksmus.

OPS 1.290

**Pasirengimas skrydžiui**

- a) Naudotojas užtikrina, kad kiekvienam numatytam skrydžiui būtų parengiamas skrydžio planas.
- b) Įgulos vadas nepradeda skrydžio, kol neįsitikina kad:
- 1) lėktuvas yra tinkamas skristi;
  - 2) lėktuvas naudojamas nepažeidžiant konfigūracijos nukrypimų sąrašo (CDL);
  - 3) yra prietaisai ir įranga, būtini skrydžiui atlikti pagal K ir L skirsnius;
  - 4) prietaisai ir įranga veikia, išskyrus kaip numatyta MEL;
  - 5) yra skrydžiui vykdyti būtinos Skrydžių vykdymo vadovo dalys;
  - 6) lėktuve yra dokumentai, papildoma informacija ir formos, kuriuos turėti būtina pagal OPS 1.125 ir OPS 1.135 punktus;
  - 7) yra galiojantys žemėlapiai, schemas ir su jais susiję dokumentai arba lygiaverčiai duomenys, reikalingi numatytam lėktuvo skrydžiui, įskaitant nukrypimus, kurių galima pagrįstai tikėtis. Tai apima visas perskaičiavimo lenteles, būtinas skrydžiams, kai turi būti naudojami aukščių, absoliučių aukščių ir skrydžio lygių duomenys metrais;
  - 8) yra suplanuotam skrydžiui reikalingi tinkami antžeminiai įrenginiai ir paslaugos;
  - 9) suplanuotas skrydis atitinka Skrydžių vykdymo vadove nustatytas sąlygas, susijusias su degalų, tepalų ir deguonies, minimalių saugių aukščių, aerodromo naudojimo minimumų ir atsarginių aerodromų, jei jie reikalingi, reikalavimus;
  - 10) krovins yra tinkamai išdėstytas ir saugiai pritvirtintas;
  - 11) lėktuvo masė pradėjus kilimo riedą bus tokia, kad skrydis galės būti vykdomas pagal F–I skirsnius; ir
  - 12) įmanoma laikytis šio papunkčio 9 ir 11 dalyse numatytų skrydžio apribojimų bei visų papildomų skrydžio apribojimų.

## OPS 1.295

**Aerodromų parinkimas**

- a) Naudotojas nustato procedūras, pagal kurias planuojant skrydį parenkamas paskirties ir (arba) atsarginis aerodromas pagal OPS 1.220 punktą.
- b) Naudotojas privalo parinkti ir skrydžio plane nurodyti kilimo atsarginį aerodromą, jei į išvykimo aerodromą būtų neįmanoma grįžti dėl meteorologinių ar skrydžio sąlygų. Kilimo atsarginis aerodromas išvykimo aerodromo atžvilgiu turi būti pasiekiamas:
- 1) dviejų variklių lėktuvais:
    - i) arba per vieną skrydžio valandą Lėktuvo pilotavimo taisyklėse (AFM) nustatytu kreiseriniu greičiu, kai neveikia vienas variklis, ramaus oro standartinėmis sąlygomis atsižvelgiant į faktinę kilimo masę; arba
    - ii) per naudotojo patvirtintą ETOPS skrydžio pakeistu maršrutu laiką, atsižvelgiant į visus MEL apribojimus, iki dviejų valandų, ETOPS patvirtintiems lėktuvams ir įguloms pagal faktinę kilimo masę apskaičiuotu kreiseriniu greičiu pagal AFM, kai neveikia vienas variklis, ramaus oro standartinėmis sąlygomis; arba
  - 2) per dvi skrydžio valandas pagal faktinę kilimo masę trijų ar keturių variklių lėktuvams apskaičiuotu kreiseriniu greičiu pagal AFM, kai neveikia vienas variklis, ramaus oro standartinėmis sąlygomis; ir
  - 3) jei AFM nenurodytas skrydžio su vienu neveikiančiu varikliu kreiserinis greitis, skaičiavimui turi būti naudojamas greitis, pasiektas su likusiu varikliu (-iais), veikiančiu (-iais) maksimaliu pastoviu galingumu.
- c) Naudotojas skrydžiams pagal IFR privalo parinkti bent vieną paskirties atsarginį aerodromą, nebent:
- 1) tiek:
    - i) planuojamo skrydžio trukmė nuo kilimo iki tūpimo arba iki paskirties aerodromo likęs skrydžio laikas, jei skrydžio metu planas keičiamas pagal OPS 1.255 punkto d papunktį, neviršija 6 valandų; tiek
    - ii) paskirties aerodrome yra įrengti ir galimi naudoti du atskiri kilimo ir tūpimo takai (žr. OPS 1.192 punktą); be to, jame, remiantis atitinkamais oro sąlygų pranešimais, prognozėmis arba jų deriniu, numatoma, kad vieną valandą iki numatyto atvykimo laiko ir vieną valandą po numatyto atvykimo laiko apatinė debesų riba bus mažiausiai 2 000 pėdų arba artėjimo tūpti ratu aukštis plius 500 pėdų – žiūrint, kuris iš šių dydžių didesnis, o matomumas bus mažiausiai 5 km,arba
  - 2) paskirties aerodromas yra nuošalus.
- d) Naudotojas privalo parinkti du paskirties atsarginius aerodromus, kai:
- 1) pagal atitinkamus oro sąlygų pranešimus, prognozes ar jų derinį numatoma, kad paskirties aerodrome vieną valandą iki numatyto atvykimo laiko ir vieną valandą po numatyto atvykimo laiko oro sąlygos bus prastesnės nei taikytini planavimo minimai (žr. OPS 1.297 punkto b papunktį); arba
  - 2) nėra jokios meteorologinės informacijos.
- e) Naudotojas skrydžio plane nurodo visus reikiamus atsarginius aerodromus.



## OPS 1.297

**Skrydžių pagal IFR planavimo minimumai**

- a) Kilimo atsarginio aerodromo planavimo minimumai. Naudotojas aerodromą parenka kilimo atsarginiu aerodromu tik tada, jei tame aerodrome pagal atitinkamus oro sąlygų pranešimus, prognozes ar jų derinį vieną valandą iki numatyto atvykimo laiko ir vieną valandą po numatyto atvykimo laiko oro sąlygos atitiks taikomus tūpimo minimumus, nustatytus pagal OPS 1.225 punktą, arba bus geresnės. Jei galimas tik netikslusis artėjimas tūpti arba ir (arba) artėjimas tūpti ratu, reikia atsižvelgti į apatinę debesų ribą. Privaloma atsižvelgti į visus apribojimus, susijusius su skrydžiais, kai neveikia vienas variklis.
- b) Paskirties aerodromo planavimo minimumai, išskyrus nuošalius paskirties aerodromus. Paskirties aerodromą naudo- tojas parenka tik tada, jei:
- 1) pagal atitinkamus oro sąlygų pranešimus, prognozes ar jų derinį numatoma, kad aerodrome vieną valandą iki nu- matyto atvykimo laiko ir vieną valandą po numatyto atvykimo į aerodromą laiko oro sąlygos bus geresnės arba tokios pačios kaip šie taikytini planavimo minimumai:
    - i) RVR/matomumas nustatyti pagal OPS 1.225 punktą; ir
    - ii) jei atliekamas netikslusis artėjimas tūpti ar artėjama tūpti ratu, apatinė debesų riba yra lygi MDH arba aukš- tesnė; arba
  - 2) pagal OPS 1.295 punkto d papunktį parinkti du paskirties atsarginiai aerodromai.
- c) Planavimo minimumai, skirti:
- paskirties atsarginiam aerodromui, arba
- nuošaliam aerodromui, arba
- 3 % ERA aerodromui, arba
- planavimo etape būtinam atsarginiam maršruto aerodromui
- Naudotojas parenka aerodromą vienam iš pirmiau minėtų tikslų tik tada, jei tame aerodrome pagal atitinkamus oro sąlygų pranešimus, oro prognozes arba jų derinį numatoma, kad vieną valandą iki numatyto atvykimo laiko ir vieną valandą po numatyto atvykimo į aerodromą laiko oro sąlygos atitiks 1 lentelėje nustatytus planavimo minimumus arba bus geresnės.

1 lentelė

**Planavimo minimumai – Paskirties atsarginis aerodromas, nuošalus paskirties aerodromas, 3 % ERA ir atsarginis maršruto aerodromas**

Artėjimo tūpti tipas	Planavimo minimumai
II ir III kategorijos	I kategorija (1 pastaba)
I kategorija	Netikslus (1 ir 2 pastabos)
Netikslus	Netikslus (1 ir 2 pastabos) plius 200 pėdų / 1 000 m
Artėjimas tūpti ratu	Artėjimas tūpti ratu

1 pastaba: RVR.  
2 pastaba: Apatinė debesų riba turi būti lygi MDH arba didesnė.

- d) Planavimo minimumai atsarginiam ETOPS maršruto aerodromui. Naudotojas parenka aerodromą atsarginiu ETOPS maršruto aerodromu tik tada, jei tame aerodrome pagal atitinkamus oro sąlygų pranešimus, oro prognozes arba jų de- rinį numatoma, kad vieną valandą iki numatyto tūpimo laiko ir vieną valandą po vėliausio galimo tūpimo laiko oro sąlygos bus tokios, kokios apskaičiuojamos pridėdant 2 lentelėje patetas papildomas ribas. Į Skrydžių vykdymo vadovą naudotojas įtraukia metodą, kuriuo nustatomi numatyto ETOPS maršruto atsarginio aerodromo naudojimo minimumai.

## 2 lentelė

**Planavimo minimumai – ETOPS**

Artėjimo tūpti priemonės	Apatinė debesų riba atsarginiame aerodrome	Oro minimumai Matomumas/RVR
Tikslaus artėjimo tūpti procedūra	Leidžiamas DH/DA plius 200 pėdų priedas	Leidžiamas matomumas plius 800 m priedas
Netikslus artėjimas tūpti arba artėjimas tūpti ratu	Leidžiamas MDH/MDA plius 400 pėdų priedas	Leidžiamas matomumas plius 1 500 m priedas

## OPS 1.300

**ATS skrydžio plano pateikimas**

Naudotojas užtikrina, kad skrydis būtų pradėdamas tik tada, kai yra pateikiamas ATS skrydžio planas arba atitinkama informacija, kad prireikus galėtų pradėti veikti avarijos informacijos tarnybos.

## OPS 1.305

**Degalų papildymas/pašalinimas keleiviams lipant į lėktuvą, esant jame arba išlipant iš jo (Žr.**

OPS 1.305 punkto 1 priedėlį)

Naudotojas užtikrina, kad nebūtų papildomos/pašalinamos lėktuvo degalų atsargos Avgas ar plataus diapazono degalais (pvz., Jet-B ar lygiaverčiais) arba naudojamas šių degalų tipų mišinys, kai keleiviai lipa į lėktuvą, yra jame ar išlipa iš jo. Visais kitais atvejais privaloma taikyti būtinas atsargos priemones, o lėktuve turi būti reikiamos kvalifikacijos personalas, pasirenkęs pačiomis praktiškiausiomis ir skubiausiomis turimomis priemonėmis pradėti evakuaciją iš lėktuvo ir jai vadovauti.

## OPS 1.307

**Papildymas plataus diapazono degalais ir jų pašalinimas**

Jei reikia, naudotojas nustato papildymo plataus diapazono degalais (pvz., Jet-B ar lygiaverčių) ir jų pašalinimo procedūras.

## OPS 1.308

**Stūmimas atgal ir vilkimas**

- a) Naudotojas užtikrina, kas stūmimo atgal ir vilkimo procedūros atitiktų atitinkamus aviacijos standartus ir procedūras.
- b) Naudotojas užtikrina, kad lėktuvai iki riedėjimo ar po jo nebūtų velkami vilkiku be gražulo, nebent:
  - 1) priekinio vairaračio vairavimo sistemą nuo apgadinimo velkant lėktuvą vilkiku be gražulo apsaugo paties lėktuvo konstrukcija; arba
  - 2) esama sistemos/procedūros, kuri skirta įspėti įgulą, kad toks apgadinimas galėjo įvykti ar įvyko; arba
  - 3) vilkikas be gražulo yra sukonstruotas taip, kad būtų išvengta konkretaus tipo lėktuvo apgadinimų.

## OPS 1.310

**Igulos nariai darbo vietose**

- a) Skrydžio igulos nariai
- 1) Kilimo ir tūpimo metu visi skrydžio igulos nariai, turintys eiti pareigas skrydžio kabinoje, turi būti savo darbo vietose.
  - 2) Visais kitais skrydžio etapais skrydžio igulos nariai, turintys eiti pareigas skrydžio kabinoje, turi likti savo darbo vietose, nebent jiems pasišalinti yra būtina dėl su skrydžiu susijusių pareigų arba dėl fiziologinių poreikių, tačiau tokiais atvejais prie lėktuvo valdymo prietaisų turi likti bent vienas tinkamą kvalifikaciją turintis pilotas.
  - 3) Visuose skrydžio etapuose visi skrydžio igulos nariai, turintys eiti pareigas skrydžio kabinoje, turi išlikti budrūs. Jei budrumas sumažėja, naudojamos atitinkamos priemonės. Pajutus netikėtą nuovargį, gali būti taikoma, jei leidžia darbo krūvis, kontroliuojamo poilsio procedūra, kurią organizuoja igulos vadas. Poilsis šiuo būdu niekuomet nėra laikomas poilsio laiko dalimi apskaičiuojant skrydžio laiko apribojimus, taip pat juo negalima pagrįsti darbo laiko.
- b) Keleivių salono igulos nariai. Keleivių salono igulos nariai kritiniais skrydžio etapais visuose lėktuvo salonuose, kuriuose yra keleiviai, turi sėdėti jiems nustatytoje darbo vietose.

## OPS 1.311

**Minimalus keleivių salono igulos narių, kurie turi būti lėktuve aptarnaujant keleivius žemėje, skaičius**

(Žr. OPS 1.311 punkto 1 priedėlį)

Kai lėktuve yra keleivių, naudotojas užtikrina minimalų pagal OPS 1.990 punkto a, b, c, ir d papunkčius reikalaujamą keleivių salono igulos narių skaičių keleivių salone, išskyrus:

- a) Jei lėktuvas yra ant žemės stovėjimo vietoje, keleivių salone esančių keleivių salono igulos narių skaičius gali būti mažesnis kaip OPS 1.990 punkto a, b ir c papunkčiuose nustatytas skaičius. Tokiais atvejais minimalus būtinas keleivių salono igulos narių skaičius yra vienas igulos narys kiekvienai grindų lygio avarinių išėjimų porai kiekviename keleivių aukšte arba vienas igulos narys kiekvienai 50-ies lėktuve esančių keleivių grupei arba mažiau kaip 50-ies lėktuve esančių keleivių grupei, atsižvelgiant į tai, kuris skaičius yra didesnis, jei:
- 1) naudotojas nustatė procedūrą evakuoti keleivius esant mažesniai keleivių salono igulos narių skaičiui, kurią, kaip užtikrinančią lygiavertį saugumą, patvirtino įgaliotoji institucija; ir
  - 2) nevyksta degalų papildymas arba pašalinimas; ir
  - 3) prieš įlaipinimą vyresnysis keleivių salono igulos narys atliko saugos instruktažą keleivių salono igulai; ir
  - 4) vyresnysis keleivių salono igulos narys yra keleivių salone; ir
  - 5) prieš įlaipinimą atliekami keleivių salono patikrinimai yra baigti.

Kai keleivių salono igulos narių skaičius nustatomas pagal OPS 1.990 punkto d papunktį, draudžiama mažinti keleivių salono igulos narių skaičių.

- b) Išlaipinimo metu, kai lėktuve lieka mažiau kaip 20 keleivių, minimalus keleivių salone esančių keleivių salono igulos narių skaičius gali būti mažesnis už OPS 1.990 punkto a, b, c ir d papunkčiuose reikalaujamą minimalų keleivių salono igulos narių skaičių, jei:
- 1) naudotojas nustatė procedūrą evakuoti keleivius esant mažesniai keleivių salono igulos narių skaičiui, kurią, kaip užtikrinančią lygiavertį saugumą, patvirtino įgaliotoji institucija; ir
  - 2) vyresnysis keleivių salono igulos narys yra keleivių salone.

## OPS 1.313

**Ausinių naudojimas**

- a) Kiekvienas įgulos kabinoje pareigas atliekantis skrydžio įgulos narys dėvi ausines su gerviniu mikrofonu arba lygiaverčiu įrenginiu, kaip reikalaujama OPS 1.650 punkto p papunktyje ir (arba) OPS 1.652 punkto s papunktyje, ir naudoja jas kaip pagrindinį įrenginį balso ryšiui su skrydžių valdymo tarnybomis (ATC):
- ant žemės:
  - kai balso ryšiu gauna ATC leidimą išskristi,
  - kai dirba varikliai,
  - kai skrendama žemiau pereinamojo aukščio arba 10 000 pėdų, atsižvelgiant į tai, kuris iš aukščių yra didesnis, ir
  - visais atvejais, kai tai būtina įgulos vado nuomone.
- b) Esant 1 dalyje nurodytoms sąlygoms, gervinis arba analogiškas mikrofonas nustatomas į tokią padėtį, kad galėtų būti naudojamas dvikrypčiam radijo ryšiui.

## OPS 1.315

**Avarinės evakuacijos pagalbinės priemonės**

Naudotojas nustato procedūras, užtikrinančias, kad prieš lėktuvui riedant, kylant ir tupiant būtų įjungtos automatiškai suveikiančios avarinės evakuacijos pagalbinės priemonės, jei tai daryti yra saugu bei įmanoma.

## OPS 1.320

**Krėslai, saugos diržai ir saugos diržų komplektai**

- a) Įgulos nariai
- 1) Kilimo ir tūpimo metu, taip pat kai įgulos vado nuomone tai būtina, saugos sumetimais, visi įgulos nariai turi būti tinkamai prisisėgę esamais saugos diržais ar saugos diržų komplektais.
  - 2) Visais kitais skrydžių etapais skrydžio kabinoje esantys skrydžio įgulos nariai, būdami savo darbo vietose turi būti užsisėgę saugos diržus.
- b) Keleiviai
- 1) Prieš kylant ir tupiant, taip pat riedant, ir kai būtina saugos sumetimais, įgulos vadas užtikrina, kad visi keleiviai lėktuve sėdėtų krėsluose arba vietose su saugos diržais arba saugos diržų komplektais, jei jie įrengti, ir būtų tinkamai juos užsisėgę.
  - 2) Naudotojas sudaro sąlygas, o įgulos vadas užtikrina, kad lėktuve viename krėsele sėdėtų daugiau kaip vienas keleivis tik tam tikruose krėsluose, bet ne daugiau nei vienas suaugęs ir vienas kūdikis, kuris yra tinkamai pritvirtintas papildomu diržu ar kita pririšamąja įranga.

## OPS 1.325

**Keleivių salono ir virtuvės (-ių) sauga**

- a) Naudotojas nustato procedūras, užtikrinančias, kad prieš riedėjimą, kilimą ir tūpimą visi išėjimai ir gelbėjimosi takai nebūtų užgriozdinti.
- b) Įgulos vadas užtikrina, kad prieš lėktuvui riedant, kylant ir tupiant, taip pat kai tai būtina saugos sumetimais, visa įranga ir bagažas būtų tinkamai pritvirtinti.

## OPS 1.330

**Avarinės įrangos prieinamumas**

Igulos vadas užtikrina, kad reikiama avarinė įranga būtų lengvai prieinama, kad ja būtų galima nedelsiant pasinaudoti.

## OPS 1.335

**Rūkymas lėktuve**

- a) Igulos vadas užtikrina, kad lėktuve nebūtų leidžiama rūkyti:
- 1) kai tai būtina dėl saugos;
  - 2) kai lėktuvas stovi ant žemės, nebent pagal Skrydžių vykdymo vadove nustatytas procedūras tam yra konkretus leidimas;
  - 3) ne rūkymui skirtose vietose, tarpuose tarp eilių ir tualetuose;
  - 4) krovinių skyriuje ir (arba) kitose krovinių vežimo vietose, kai krovinyje nėra patalpintas į ugniai atsparius konteinerius ar uždengtas ugniai atspariu audeklu; ir
  - 5) tose salono vietose, į kurias yra tiekiamas deguonis.

## OPS 1.340

**Meteorologinės sąlygos**

- a) Vykdamas skrydį pagal IFR, igulos vadas gali tik:
- 1) pradėti kilimą; arba
  - 2) skrydžio metu pakeitus planą, tęsti skrydį už taško, nuo kurio galioja pakeistas skrydžio planas, kai turima informacijos, kad paskirties ir (arba) būtiname atsarginiame aerodrome (-uose), nustatytame (-uose) OPS 1.295 punkte, tikėtinos oro sąlygos atvykimo laiku atitinka OPS 1.297 punkte nurodytus planavimo minimumus arba yra geresnės.
- b) Vykdamas skrydį pagal IFR, igulos vadas tęsia skrydį į planuotą paskirties aerodromą tik tada, jei iš paskutinės gautos informacijos matyti, kad paskirties aerodrome ar bent viename iš atsarginių paskirties aerodromų numatytu atvykimo laiku oro sąlygos atitiks taikomus aerodromo naudojimo minimumus arba bus geresnės.
- c) Skrydį pagal IFR igulos vadas gali tęsti:
- 1) už apsisprendimo taško, tik kai vykdo Skrydžio su mažesniu nenumatytiems atvejams skirtų degalų kiekiu procedūrą (žr. OPS 1.255 punkto 1 priedėlį); arba
  - 2) už anksto nustatyto taško, kai vykdo iš anksto nustatyto taško procedūrą (žr. OPS 1.255 punkto 1 priedėlį),
- kai turima informacijos, kad paskirties ir (arba) atitinkamame būtiname atsarginiame aerodrome (-uose), nustatytame (-uose) OPS 1.295 punkte, tikėtinos oro sąlygos atvykimo laiku atitinka OPS 1.225 punkte nustatytus aerodromo naudojimo minimumus arba yra geresnės.
- d) Vykdamas skrydį pagal VFR, igulos vadas kilimą pradeda tik tada, jei pagal atitinkamus oro sąlygų pranešimus, prognozes ar jų derinį meteorologinės sąlygos maršrute ar toje maršruto dalyje, kur skrendama pagal VFR, atitinkamu laiku bus tokios, kad būtų įmanoma laikytis šių taisyklių.

## OPS 1.345

**Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros**

- a) Naudotojas nustato procedūras, vykdytinas, kai būtina atlikti antžeminės ledo šalinimo ir antiledodaros procedūras bei atitinkamus lėktuvo (-ų) patikrinimus.
- b) Įgulos vadas nepradeda kilimo tol, kol nuo išorinių paviršių nepašalinamos apnašos, kurios gali turėti neigiamos įtakos skrydžiui ir (arba) lėktuvo valdymui, išskyrus tuos atvejus, kai kilti leidžiama pagal lėktuvo pilotavimo taisykles.

## OPS 1.346

**Ledas ir kiti teršalai. Skrydžio procedūros**

- a) Naudotojas nustato procedūras skrydžiams esamomis arba numatomomis apledėjimo sąlygomis.
- b) Įgulos vadas nepradeda skrydžio ir sąmoningai neskraidina lėktuvo ten, kur numatomos arba yra apledėjimo sąlygos, nebent lėktuvas yra sertifikuotas ir turi skrydžiui tokiomis sąlygomis reikalingą įrangą.

## OPS 1.350

**Aprūpinimas degalais ir tepalais**

Įgulos vadas skrydį pradeda arba, skrydžio metu pakeitus planą, skrydį tęsia tik įsitikinęs, kad lėktuvas yra aprūpintas bent suplanuotu degalų ir tepalų kiekiu, kad būtų galima saugiai atlikti skrydį atsižvelgiant į numatomas skrydžio sąlygas.

## OPS 1.355

**Kilimo sąlygos**

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

## OPS 1.360

**Kilimo minimumų taikymas**

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

## OPS 1.365

**Minimalūs skrydžio aukščiai**

Įgulos vadas arba pilotas, kuriam buvo suteikta teisė vadovauti skrydžiui, negali skristi žemiau nustatytų minimalių aukščių, išskyrus tuomet, kai kylama arba tupiama.

## OPS 1.370

**Neįprastų situacijų imitavimas skrydžio metu**

Naudotojas nustato procedūras, užtikrinančias, kad komercinio skrydžio metu nebūtų imituojamos neįprastos ar avarinės situacijos, reikalaujančios taikyti neįprastas ar avarines procedūras arba jų dalį, ir dirbtinėmis priemonėmis neimituojamas IMC.

## OPS 1.375

**Degalų apskaita skrydžio metu**

Naudotojas nustato procedūrą, kuria užtikrina, kad skrydžio metu degalai būtų tikrinami ir kontroliuojami pagal šiuos kriterijus.

- a) Degalų tikrinimas skrydžio metu.
- 1) Įgulos vadas privalo užtikrinti, kad skrydžio metu būtų reguliariai tikrinami degalai. Sunaudotinių degalų likutis turi būti registruojamas ir įvertinamas, siekiant:
    - i) palyginti faktinį sunaudojimą su planuotu;
    - ii) patikrinti, ar degalų likučio pakanka skrydžiui užbaigti pagal šio punkto b papunktį „Degalų apskaita skrydžio metu“; ir
    - iii) nustatyti tikėtiną sunaudotinių degalų likutį po atvykimo į paskirties aerodromą.
  - 2) Atitinkami degalų duomenys turi būti registruojami.
- b) Degalų apskaita skrydžio metu.
- 1) Skrydis turi būti vykdomas taip, kad tikėtinas sunaudotinių degalų likutis atvykus į paskirties aerodromą būtų ne mažesnis kaip:
    - i) degalų skrydžiui į atsarginį aerodromą kiekis plus galutinės degalų atsargos; arba
    - ii) galutinės degalų atsargos, jei atsarginis aerodromas.
  - 2) Tačiau jei skrydžio metu patikrinus degalus paaiškėja, kad tikėtinas sunaudotinių degalų likutis atvykus į paskirties aerodromą bus mažesnis kaip:
    - i) degalų skrydžiui į atsarginį aerodromą reikiamas kiekis plus galutinės degalų atsargos, įgulos vadas privalo įvertinti esamas eismo ir skrydžių sąlygas paskirties aerodrome, paskirties atsarginiame aerodrome ir bet kuriame kitame tinkamame aerodrome, kad nuspręstų, ar tęsti skrydį į paskirties aerodromą, ar pakeisti maršrutą, kad galėtų atlikti saugų tūpimą su ne mažesniu degalų kiekiu kaip galutinės degalų atsargos; arba
    - ii) galutinės degalų atsargos, jei nereikia atsarginio aerodromo, įgulos vadas turi imtis tinkamų veiksmų ir tęsti skrydį į tinkamą aerodromą, kad galėtų atlikti saugų tūpimą su ne mažesniu degalų kiekiu kaip galutinės degalų atsargos.
  - 3) Įgulos vadas skelbia avarinę padėtį, jei apskaičiuotas tūpimui skirtų degalų kiekis artimiausiame tinkamame aerodrome, kuriame galima saugiai tūpti, yra mažesnis kaip galutinės degalų atsargos.
  - 4) Papildomos konkrečių procedūrų sąlygos.
    - i) Kai skrydžio metu taikoma RCF procedūra, skrydžiui į 1 paskirties aerodromą tęsti įgulos vadas privalo užtikrinti, kad sunaudotinių degalų likutis apsisprendimo taške jokių būdu yra ne mažesnis kaip šių dydžių suma:

kelionės degalų nuo apsisprendimo taško iki 1 paskirties aerodromo kiekis; ir

degalų nenumatytiems atvejams, kurių kiekis lygus 5 % kelionės degalų nuo apsisprendimo taško iki 1 paskirties aerodromo kiekiui, kiekis; ir

degalų skrydžiui į 1 paskirties atsarginį aerodromą, jei 1 paskirties atsarginis aerodromas būtinas; ir

galutinės degalų atsargos.

- ii) Kai skrydžio metu taikoma PDP procedūra, skrydžiui į paskirties aerodromą tęsti įgulos vadas privalo užtikrinti, kad sunaudotinų degalų likutis PDP taške jokiū būdu yra ne mažesnis kaip šių dydžių suma:

kelionės degalų iš PDP taško iki paskirties aerodromo kiekis; ir

degalų nenumatytiems atvejams iš PDP taško iki paskirties aerodromo kiekis, apskaičiuojamas pagal OPS 1.255 punkto 1.3 papunkčio 1 priedėlį; ir

degalų, kurių reikia pagal OPS 1.255 punkto 3.1.d papunkčio 1 priedėlį, kiekis.

OPS 1.380

Tuščias

OPS 1.385

#### **Papildomo deguonies naudojimas**

Įgulos vadas užtikrina, kad skrydžio įgulos nariai, einantys pareigas, kurios yra būtinos siekiant saugiai atlikti skrydį, skrydžio metu nuolat naudotų papildomą deguonį, kai lėktuvas ilgiau nei 30 minučių skrenda didesniame nei 10 000 pėdų aukštyje ir visada, kai lėktuvas skrenda didesniame nei 13 000 pėdų aukštyje.

OPS 1.390

#### **Kosminė spinduliuotė**

- a) Naudotojas atsižvelgia į kosminės spinduliuotės poveikį visiems įgulos nariams skrydžio metu (taip pat ir perskridimo metu) ir toms įguloms, kurioms tenkanti apšvita yra galimai didesnė kaip 1 mSv per metus, taiko toliau nurodytas priemones:
- 1) įvertina jiems tenkančią apšvitą;
  - 2) atsižvelgia į įvertintą apšvitą sudarydamas darbo tvarkaraščius, kad būtų sumažintos jos dozės dažniausiai spinduliuotės veikiamiems įgulos nariams;
  - 3) informuoja įgulos narius apie su jų atliekamu darbu susijusį pavojų sveikatai;
  - 4) užtikrina, kad moterų įgulos narių darbo tvarkaraštis, kai jos praneša naudotojui apie tai, kad yra nėščios, būtų sudarytas taip, kad vaisiui tenkanti atitinkama apšvitos dozė būtų mažiausia, kokią įmanoma pasiekti, ir visais atvejais užtikrina, kad ši dozė neviršytų 1 mSv per likusį nėštumo laikotarpį;
  - 5) užtikrina, kad būtų vedamos individualios tų įgulos narių, kuriems gali tekti didžiausias apšvitos kiekis, bylos. Šie apšvitos kiekiai konkrečiam asmeniui turi būti pranešami kasmet, taip pat išeinant iš darbo.
- b) 1) Naudotojas negali vykdyti skrydžių aukščiau kaip 15 000m (49 000 pėdų), jeigu nėra OPS 1.680 punkto a papunkčio 1 dalyje nurodytos įrangos, arba nevykdoma OPS 1.680 punkto a papunkčio 2 dalyje nustatyta procedūra.
- 2) Įgulos vadas arba pilotas, kuriam pavesta vadovauti skrydžiui, kai viršijama Skrydžių vykdymo vadove nustatyta kosminės radiacijos dozės riba, kaip įmanoma greičiau pradeda žemėjimą.

OPS 1.395

#### **Žemės artumo nustatymas**

Kai skrydžio įgulos narys arba žemės artumo išpėjimo sistema nustato neleistiną priartėjimą prie žemės, įgulos vadas ar pilotas, kuriam pavesta vadovauti skrydžiui, užtikrina, kad nedelsiant būtų imamas korekcinis veiksmas saugioms skrydžio sąlygoms atkurti.



## OPS 1.398

**Susidūrimų ore vengimo sistemos (ACAS) naudojimas**

Naudotojas nustato procedūras, užtikrinančias, kad:

- a) Kai lėktuve yra įrengta ir veikia ACAS, skrydžio metu ji turi būti naudojama tokiu režimu, kad teiktų sprendžiamuosius patarimus (RA), nebent tuo metu esančiomis sąlygomis tai nebūtų tinkama.
- b) Kai ACAS nustato per didelį kito orlaivio artumą (RA), įgulos vadas arba pilotas, kuriam pavesta vadovauti skrydžiui, privalo užtikrinti, kad nedelsiant būtų imamasi korekcinio veiksmo pagal RA rodmenis, išskyrus atvejus, kai tokie veiksmai sukeltų grėsmę lėktuvo saugai.

Korekcinis veiksmas:

- i) niekada nėra priešingas veiksmui pagal RA rodmenis;
  - ii) yra atliekamas pagal RA rodmenis, net jei tai prieštarauja Skrydžių valdymo tarnybos nurodymo vertikaliajam elementui;
  - iii) įgyvendina RA rodmenis mažiausiomis sąnaudomis.
- c) Nustatomi nurodyti ryšiai su ACAS ATC.
  - d) Pašalinus avarines aplinkybes, skrydis nedelsiant tęsiamas pagal ATC nurodymų ir leidimo sąlygas.

## OPS 1.400

**Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos**

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti, įgulos vadas privalo įsitikinti, kad pagal jo turimą informaciją oro sąlygos aerodrome ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako būklė nesutrukdytų artėti tūpti, tūpti ar nutraukti tūpimą saugiai, atsižvelgiant į Skrydžių vykdymo vadove pateiktą skrydžio informaciją.

## OPS 1.405

**Artėjimo tūpti pradžia ir jo tęsimas**

- a) Įgulos vadas ar pilotas, kuriam pavesta vadovauti skrydžiui, gali pradėti artėjimą tūpti pagal prietaisus, neatsižvelgdamas į praneštą RVR/matomumą; tačiau artėjimo tūpti negalima tęsti už tolimojo ženklinamojo radijo švyturio ar jam lygiavertės vietos, jei praneštas RVR/matomumas yra prastesnis nei taikytini minimumai (žr. OPS 1.192 punktą).
- b) Kai nėra RVR, RVR dydžius galima apskaičiuoti konvertuojant praneštą matomumą pagal OPS 1.430 punkto 1 priedėlio h papunktį.
- c) Jei, praskridus tolimąjį ženklinamąjį radijo švyturį ar jo atitikmenį, kaip nurodyta šio punkto a papunktyje, praneštas RVR/matomumas nukrenta žemiau taikomų minimumų, artėjimą tūpti galima tęsti iki DA/H arba MDA/H.
- d) Kai nėra tolimojo ženklinamojo radijo švyturio ar jo atitikmens, įgulos vadas ar pilotas, kuriam pavesta vadovauti skrydžiui, sprendimą tęsti ar nutraukti artėjimą tūpti turi priimti prieš nusileisdamas žemiau 1 000 pėdų virš aerodromo, galutinėje artėjimo tūpti atkarpoje. Jeigu MDA/H yra 1 000 pėdų virš aerodromo arba aukščiau, naudotojas nustato kiekvienos artėjimo tūpti procedūros aukštį, žemiau kurio artėjimas tūpti neturi būti vykdomas, jeigu RVR/matomumas mažesnis nei taikytini minimumai.
- e) Artėjimą tūpti galima tęsti žemiau DA/H ar MDA/H ir tūpimą galima baigti, jei būtinas vizualusis orientyras yra pamatomas DA/H ar MDA/H aukštyje ir išlaikomas.

- f) Tūpimo zonos RVR visada yra kontrolinis. Jeigu praneštas ir tinkamas, viduriniojo taško ir tolimojo tūpimo tako galo RVR taip pat yra kontrolinis. Minimalus RVR viduriniajam taškui yra 125 m arba, jei jis mažesnis – privalomas tūpimo zonos RVR, ir 75 m – tolimajam tūpimo tako galui. Lėktuvams, kuriuose įrengta riedėjimo orientavimo ar valdymo sistema, minimalus RVR viduriniajame taške yra 75 m.

*Pastaba.* „Tinkamas“ šiame kontekste reiškia kilimo ir tūpimo tako dalį, naudojamą tūpimo dideliu greičiu etape, kuris yra iki apytikriai 60 mazgų.

#### OPS 1.410

### Skrydžio procedūros. Slenksčio perskridimo aukštis

Naudotojas privalo nustatyti skrydžio procedūras, užtikrinančias, kad lėktuvas, kuriuo atliekami tikslūs artėjimai tūpti, perskristų slenksčių saugiam aukštyje, kai lėktuvas yra tūpimo konfigūracijoje ir padėtyje.

#### OPS 1.415

### Skrydžio žurnalas

Įgulos vadas užtikrina, kad būtų pildomas kelionės žurnalas.

#### OPS 1.420

### Pranešimas apie įvykį

- a) Sąvokos
- 1) Incidentas. Su orlaivio naudojimu susijęs įvykis, išskyrus avariją, kurio metu iškyla arba galėjo iškilti pavojus skrydžio saugai.
  - 2) Pavojingas incidentas. Incidentas tokiomis aplinkybėmis, kurios rodo, kad beveik galėjo įvykti avarija.
  - 3) Avarija. Su orlaivio naudojimu susijęs įvykis, atsitikęs nuo tada, kai į orlaivį įlipo bent vienas ketinantis juo skristi asmuo, iki tada, kai visi orlaivyje buvę asmenys išlipo iš jo, ir kurio metu:
    - i) asmuo yra mirtinai arba sunkiai sužeistas dėl to, kad:
      - A) buvo šiame orlaivyje;
      - B) turėjo tiesioginį kontaktą su kuria nors orlaivio dalimi, įskaitant nuo jo atitrūkusias dalis; arba
      - C) buvo tiesiogiai paveiktas reaktyvinio variklio išmetamųjų dujų srovės;išskyrus atvejus, kai susižeista dėl natūralių priežasčių, asmuo tyčia susižeidžia pats, jį sužeidžia kiti asmenys, arba jei susižeidžia lėktuve paprastai keleiviams ir įgulos nariams neprieinamose vietose pasislėpę asmenys arba
    - ii) orlavis apgadinamas arba pakenkiama jo konstrukcijai tiek, kad pablogėja konstrukcijos tvirtumas ir techninės arba aerodinaminės orlaivio savybės, ir dėl to yra reikalingas apgadintos dalies kapitalinis remontas arba būtina ją pakeisti, išskyrus tuos atvejus, kai sugenda ar yra sugadinamas variklis, jo dangčiai ar pagalbinių įtaisai; arba sugadinti tik oro sraigčiai, sparno galai, antenos, padangos, stabdžiai, aptakas, arba jei orlaivio paviršiuje padaryti nedideli įlenkimai ar išmuštos skylės; arba
    - iii) orlavis dingsta be žinios arba yra visiškai nepasiekiamas.

- b) Pranešimas apie incidentą. Naudotojas nustato pranešimo apie incidentus procedūras, atsižvelgdamas į toliau apibrėžtas pareigas ir d papunktyje aprašytas aplinkybes.
- 1) OPS 1.085 punkto b papunktyje išsamiai nustatytos įgulos narių pareigos pranešti apie incidentus, kurie kelia ar gali sukelti grėsmę skrydžio saugai.
  - 2) Įgulos vadas ar lėktuvo naudotojas įgaliotajai institucijai pateikia pranešimą apie visus incidentus, kurie kelia ar gali sukelti grėsmę skrydžio saugai.
  - 3) Pranešimai privalo būti išsiunčiami per 72 val. po to, kai nustatytas incidentas, nebent to padaryti nebūtų įmanoma dėl išimtinių aplinkybių.
  - 4) Įgulos vadas užtikrina, kad visi žinomi ar įtariami techniniai defektai ir techninių normų viršijimas, paaiškėję tuo metu, kai jis buvo atsakingas už skrydį, būtų registruojami orlaivio techninės būklės žurnale. Jeigu trūkumai ar techninių normų viršijimas kelia ar gali kelti grėsmę skrydžio saugai, įgulos vadas taip pat privalo imtis veiksmų, kad būtų pateiktas pranešimas įgaliotajai institucijai pagal šio punkto b papunkčio 2 dalį.
  - 5) Kai apie incidentus, kilusius dėl lėktuvo, jo įrangos arba antžeminės įrangos gedimo, netinkamo veikimo ar defekto, taip pat apie incidentus, susijusius su šiomis priežastimis, arba apie tuos incidentus, kurie turi ar gali turėti neigiamos įtakos lėktuvo tinkamumui skraidyti, pranešama pagal šio punkto b papunkčio 1–3 dalis, naudotojas tuo pačiu metu, kai pranešimas teikiamas įgaliotajai institucijai, taip pat privalo informuoti už konstrukciją atsakingą organizaciją ar tiekėją, arba, jei taikoma, organizaciją, atsakingą už tęstinį tinkamumą skraidyti.

- c) Pranešimai apie avarijas ir pavojingus incidentus.

Naudotojas nustato pranešimų apie avarijas ir pavojingus incidentus procedūras, atsižvelgdamas į toliau nustatytas pareigas ir d papunktyje aprašytas aplinkybes.

- 1) Įgulos vadas naudotojui praneša apie visas avarijas ar pavojingus incidentus, kurie įvyko skrydžio, už kurį jis buvo atsakingas, metu. Tuo atveju, kai įgulos vadas nėra pajėgus pateikti tokią informaciją, šią užduotį turi atlikti kitas įgulos narys, jei jis tai daryti gali pagal naudotojo nustatytą pareigų perėmimo eiliškumą.
- 2) Naudotojas užtikrina, kad naudotojo valstybėje esanti įgaliotoji institucija, artimiausia atitinkama įgaliotoji institucija (jeigu tai nėra naudotojo valstybėje esanti įgaliotoji institucija) ir bet kuri kita organizacija, kurią naudotojo valstybė reikalauja informuoti, būtų greičiausiomis turimomis priemonėmis informuojamos apie visas avarijas ar pavojingus incidentus ir – tik avarijos atveju – bent jau prieš orlaivio pašalinimą iš avarijos vietos, nebent tai nebūtų įmanoma dėl ypatingų aplinkybių.
- 3) Įgulos vadas arba naudotojas pateikia pranešimą naudotojo valstybėje esančiai įgaliotajai institucijai per 72 val. nuo to, kai įvyko avarija ar pavojingas incidentas.

- d) Specialieji pranešimai.

Įvykiai, apie kuriuos pranešti turi būti naudojami specialūs pranešimo metodai, yra apibrėžti toliau:

- 1) Oro eismo incidentai. Įgulos vadas nedelsdamas praneša atitinkamai oro eismo tarnybai apie incidentą ir informuoja ją apie ketinimą po skrydžio pateikti pranešimą apie oro eismo incidentą, jei skrendančiam orlaiviui kilo grėsmė dėl:
  - i) galimo susidūrimo su kitu skraidančiu objektu;
  - ii) klaidingų oro eismo procedūrų arba dėl to, kad oro eismo paslaugų tarnybos arba skrydžio įgula nesilaiko taikytinų procedūrų;
  - iii) oro eismo paslaugų tarnybų įrangos gedimo.

Be to, apie incidentą įgulos vadas praneša įgaliotajai institucijai.

- 2) Susidūrimų ore vengimo sistemos sprendžiamasis patarimas. Įgulos vadas informuoja atitinkamą oro eismo paslaugų tarnybą ir pateikia įgaliotajai institucijai ACAS ataskaitą, jei skrendantis orlaivis atliko manevrą reaguodamas į ACAS sprendžiamąjį patarimą.

- 3) Paukščių grėsmė ir susidūrimai su jais:
  - i) Įgulos vadas, pastebėjęs potencialią paukščių grėsmę, turi nedelsdamas apie tai pranešti vietinei oro eismo paslaugų tarnybai.
  - ii) Jeigu įgulos vadas žino, kad įvyko susidūrimas su paukščiu, lėktuvui nutūpus, jis įgaliotajai institucijai pateikia rašytinį pranešimą apie susidūrimą su paukščiu, jei orlaivis, už kurį jis yra atsakingas, dėl susidūrimo su paukščiu buvo smarkiai apgadintas, prarado kokią nors įrangą arba sutriko jos veikimas. Jeigu susidūrimas su paukščiu nustatomas tuomet, kai įgulos vado nėra, už pranešimo pateikimą atsakingas naudotojas.
- 4) Pranešimai apie incidentus ir avarijas su pavojingais krovinių Kaip numatyta OPS 1.1225 punkto 1 priedėlyje, naudotojas praneša apie incidentus ir avarijas su pavojingais krovinių įgaliotajai institucijai ir atitinkamai įgaliotajai institucijai toje valstybėje, kurioje įvyko avarija ar incidentas. Pirmas pranešimas su tuo metu žinomais duomenimis išsiunčiamas per 72 valandas po įvykio, nebent to padaryti nebūtų įmanoma dėl išimtinių aplinkybių. Jei reikia, nedelsiant turi būti parengtas pranešimas, kuriame pateikiama visa išsiaiškinta papildoma informacija (žr. OPS 1.1225 punktą).
- 5) Neteisėtas įsikišimas. Orlaivyje įvykus neteisėto įsikišimo aktui, įgulos vadas arba, jei jo nėra, naudotojas kuo skubiau praneša apie tai vietos ir naudotojo valstybėje esančiai įgaliotajai institucijai (žr. OPS 1.1245 punktą);
- 6) Susidūrimas su potencialiai pavojingomis sąlygomis. Jei skrydžio metu netikėtai susiduriama su potencialiai pavojingomis sąlygomis, pavyzdžiui, netvarkinga antžeminė ar navigacinė įranga, meteorologiniais reiškiniais ar ugnikalnių pelenų debesimis, įgulos vadas apie tai kuo skubiau praneša atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai.

OPS 1.425

Atidėta

---

## OPS 1.255 punkto 1 priedėlis

**Degalų naudojimo tvarka**

Bendrovės degalų naudojimo tvarką, įskaitant, degalų kiekio, kuris turi būti lėktuve išskrendant, apskaičiavimą, naudotojas grindžia toliau išvardytais planavimo kriterijais.

## 1. Pagrindinė procedūra

Lėktuve esančių sunaudotinių degalų kiekį išskridimui turi sudaryti toliau išvardytų dalykų suma:

1.1. Degalai riedėjimui, kurių turi būti nemažiau kaip kiekis, kurį numatyta sunaudoti iki pakilimo. Turi būti atsižvelgiama į vietos sąlygas išvykimo aerodrome ir į APU suvartojimą.

1.2. Kelionės degalai, kuriuos sudaro:

- a) degalai pakilimui ir aukštėjimui nuo aerodromo aukščio iki pradinio kreiserinio santykinio/absoliutaus aukščio atsižvelgiant į numatomą išvykimo maršrutą; ir
- b) degalai nuo aukščiausio aukštėjimo taško iki aukščiausio žemėjimo taško, įskaitant pakopinį aukštėjimą arba žemėjimą; ir
- c) degalai nuo žemėjimo aukščiausio taško iki taško kuriame pradedamas artėjimas tūpti, atsižvelgiant į numatytą atvykimo procedūrą; ir
- d) degalai artėjimui tūpti ir tūpimui paskirties aerodrome.

1.3. Degalų nenumatytiems atvejams kiekis, išskyrus kaip numatyta 2 dalyje „Mažesnis degalų nenumatytiems atvejams kiekis“, yra didesnis iš a arba b kiekių:

- a) Arba:
  - i) 5 % suplanuoto kelionės degalų kiekio arba, skrydžio metu pakeitus skrydžio planą, 5 % kelionei skirtų degalų kiekio likusiai skrydžio daliai; arba
  - ii) ne mažiau kaip 3 % suplanuoto kelionės degalų kiekio arba, skrydžio metu pakeitus planą, 3 % kelionei skirtų degalų kiekio likusiai skrydžio daliai, jei maršrute yra atsarginis aerodromas, kaip nurodyta OPS 1.255 punkto 2 priedėlyje; arba
  - iii) degalų kiekis, kurio užtenka 20 min. skrydžio laikui remiantis suplanuotu kelionei skirtų degalų suvartojimu, jei naudotojas atskiriems lėktuvams yra nustatęs degalų sunaudojimo stebėjimo programą ir naudojami galiojančiais duomenimis, kurie gaunami laikantis tokios programos degalų kiekiui apskaičiuoti; arba
  - iv) degalų kiekis, pagrįstas įgaliotosios institucijos patvirtintu statistiniu metodu, kurio laikantis užtikrinama tinkama nuokrypio nuo suplanuoto degalų kiekio ir faktinio kelionės degalų kiekio statistinė aprėptis. Šis metodas taikomas kontroliuoti degalų sunaudojimą kiekvienos miestų poros ir lėktuvo deriniui, naudotojas šiuos duomenis naudoja statistinei analizei, kad apskaičiuotų nenumatytiems atvejams skirtų degalų kiekį kiekvienam miestų poros ir lėktuvo deriniui.
- b) Kiekis, būtinas skristi 5 minutes laukimo greičiu 1 500 pėdų (450 m) aukštyje virš paskirties aerodromo standartinėmis sąlygomis.

1.4. Degalai skrydžiui į atsarginį aerodromą, kuriuos:

- a) Sudaro:
  - i) degalai nutrauktajam artėjimui tūpti iš taikomo MDA/DH paskirties aerodrome iki nutrauktojo artėjimo tūpti aukščio, atsižvelgiant į visą nutrauktojo artėjimo tūpti procedūrą; ir
  - ii) degalai aukštėjimui iš nutrauktojo artėjimo tūpti aukščio iki kreiserinio lygio (aukščio), atsižvelgiant į numatytą išvykimo maršrutą; ir
  - iii) degalai kreiseriniam skrydžiui iš aukščiausio aukštėjimo taško iki aukščiausio žemėjimo taško atsižvelgiant į numatytą maršrutą; ir
  - iv) degalai žemėjimui iš galutinio žemėjimo ruožo iki taško kuriame pradedamas artėjimas tūpti, atsižvelgiant į numatytą atvykimo procedūrą; ir

- v) degalai artėjimui tūpti ir nusileidimui pagal OPS 1.295 punktą parinktame atsarginiame paskirties aerodrome;
- b) Degalai, kurių užtenka tęsti skrydį iki atsarginio aerodromo, kuriam reikia daugiau degalų skrydžiui į atsarginį aerodromą, jei pagal OPS 1.295 punkto d papunktį reikia dviejų atsarginių paskirties aerodromų.
- 1.5. Galutinės degalų atsargos, kurias sudaro:
- a) 45 minučių skrydžiui būtini degalai lėktuvų su stūmokliniais varikliais atveju; arba
- b) lėktuvų turbininiais varikliais atveju degalai, būtini 30 minučių skrydžiui laukimo greičiu 1 500 pėdų (450 m) aukštyje virš aerodromo aukščio standartinėmis sąlygomis, kurių (degalų) kiekis apskaičiuojamas su planuojama mase atvykus į atsarginį paskirties aerodromą arba į paskirties aerodromą, kai atsarginis paskirties aerodromas nebūtinas.
- 1.6. Mažiausias papildomų degalų kiekis, kurio užteks:
- a) Lėktuvui žemėti, kaip būtina, ir tęsti skrydį į tinkamą atsarginį aerodromą variklio gedimo arba išsihermetinimo atveju, priklausomai nuo to, kam reikia daugiau degalų remiantis prielaida, kad toks gedimas įvyksta labiausiai kritiškame maršruto taške; ir
- i) toliau skristi 15 minučių 1 500 pėdų (450 m) aukštyje virš aerodromo aukščio standartinėmis sąlygomis; ir
- ii) artėjimui tūpti ir tūpimui;
- išskyrus tai, kad papildomų degalų reikės tik, jei pagal pirmiau esančių pastraipų reikalavimus apskaičiuoto degalų kiekio neužteks tokiam atveju; ir
- b) Toliau skristi 15 minučių 1 500 pėdų (450 m) aukštyje virš aerodromo aukščio standartinėmis sąlygomis, kai skrydis vykdomas be paskirties atsarginio aerodromo.
- 1.7. Įgulos vado nuožiūra naudojami papildomi degalai.
2. Procedūra su mažesniu degalų nenumatytiems atvejams (RCF) kiekiu
- Jei naudotojo degalų tvarkoje numatytas planavimas prieš skrydį į paskirties 1 aerodromą (komercinė paskirties vieta) laikantis procedūros su mažesniu degalų nenumatytiems atvejams kiekiu, kai maršrute naudojamas apsisprendimo taškas ir paskirties 2 aerodromas (nebūtina paskirties vieta degalams papildyti), lėktuve esančių sunaudotinių degalų kiekis išskridimui yra didesnis kaip nurodyta 2.1 arba 2.2 papunkčiuose toliau:
- 2.1. Suma, kurių sudaro:
- a) degalai riedėjimui; ir
- b) kelionės degalai iki paskirties 1 aerodromo per apsisprendimo tašką; ir
- c) degalai nenumatytiems atvejams, kurių yra ne mažiau kaip 5 % numatytų sunaudoti degalų nuo apsisprendimo taško iki paskirties 1 aerodromo; ir
- d) degalai skrydžiui į atsarginį aerodromą arba be degalų skrydžiui į atsarginį aerodromą, jei nuo apsisprendimo taško paskirties 1 aerodromą galima pasiekti mažiau kaip per šešias valandas ir jei įvykdyti OPS 1.295 punkto c papunkčio 1 dalies ii pastraipos reikalavimai; ir
- e) galutinės degalų atsargos; ir
- f) papildomi degalai; ir
- g) papildomi degalai, jei įgulos vado nuomone jie yra būtini.
- 2.2. Suma, kurių sudaro:
- a) degalai riedėjimui; ir
- b) kelionės degalai iki paskirties 2 aerodromo per apsisprendimo tašką; ir
- c) Nenumatytiems atvejams skirtų degalų kiekis, kuris yra nemažesnis kaip kiekis, apskaičiuotas pagal pirmiau esančią 1.3 papunktį, skrydžiui iš išvykimo aerodromo iki paskirties 2 aerodromo; ir
- d) degalai skrydžiui į atsarginį aerodromą, jei būtinas 2 paskirties atsarginis aerodromas; ir

- e) galutinės degalų atsargos; ir
- f) papildomi degalai; ir
- g) papildomi degalai, jei įgulos vado nuomone jie yra būtini.

### 3. Procedūra su iš anksto nustatyto tašku (PDP)

Jei naudotojo degalų naudojimo tvarkoje numatytas skrydžio į paskirties atsarginį aerodromą planavimas, kai atstumas nuo paskirties aerodromo iki paskirties atsarginio aerodromo yra toks, kad skrydį į vieną iš tų aerodromų galima vykdyti tik per iš anksto nustatytą tašką, lėktuve esančių sunaudotinių degalų kiekis išskridimui yra didesnis kaip nurodyta 3.1 arba 3.2 papunkčiuose toliau:

#### 3.1 Suma, kurią sudaro:

- a) degalai riedėjimui; ir
- b) kelionės degalai skrydžiui iš išvykimo aerodromo į paskirties aerodromą per iš anksto nustatytą tašką; ir
- c) nenumatytiems atvejams skirti degalai, kurių kiekis apskaičiuojamas pagal pirmiau esantį 1.3 papunktį; ir
- d) papildomi degalai, jei būtina, bet ne mažiau kaip:
  - i) lėktų su stūmokliniais varikliais atveju, degalai 45 minučių skrydžiui plus 15 % planuoto skrydžio laiko kreiseriniame aukštyje arba dviejų valandų skrydžio, atsižvelgiant į tai, kuris kiekis yra mažesnis arba
  - ii) lėktuvų su turbininiais varikliais atveju, degalai dviejų valandų trukmės skrydžiui virš paskirties aerodromo, suvartojant įprastą degalų kiekį skrydžiui kreiseriniu greičiu.

Šis kiekis nebus mažesnis kaip galutinės degalų atsargos; ir

- e) papildomi degalai, jei įgulos vado nuomone jie yra būtini; arba

#### 3.2. Suma, kurią sudaro:

- a) degalai riedėjimui; ir
- b) Kelionės degalai skrydžiui iš išvykimo aerodromo į paskirties atsarginį aerodromą per iš anksto nustatytą tašką; ir
- c) nenumatytiems atvejams skirti degalai, kurių kiekis apskaičiuojamas pagal pirmiau esantį 1.3 papunktį; ir
- d) papildomi degalai, jei būtina, bet ne mažiau kaip:
  - i) lėktuvų su stūmokliniais varikliais atveju: degalai 45 minučių skrydžiui; arba
  - ii) lėktuvų su turbininiais varikliais atveju: degalai, būtini skristi 30 minutes laukimo greičiu 1 500 pėdų (450 m) aukštyje virš paskirties atsarginio aerodromo aukščio standartinėmis sąlygomis.

Šis kiekis nebus mažesnis kaip galutinės degalų atsargos; ir

- e) papildomi degalai, jei įgulos vado nuomone jie yra būtini.

### 4. Nuošalaus aerodromo procedūra

Jei naudotojo degalų naudojimo tvarkoje numatytas skrydžio į nuošalų aerodromą planavimas, paskutinis skrydžio nukreipimo į atsarginį maršruto aerodromą taškas bus naudojamas kaip iš anksto nustatytas taškas. Žr. šio punkto 3 dalį.

OPS 1.255 punkto 2 priedėlis

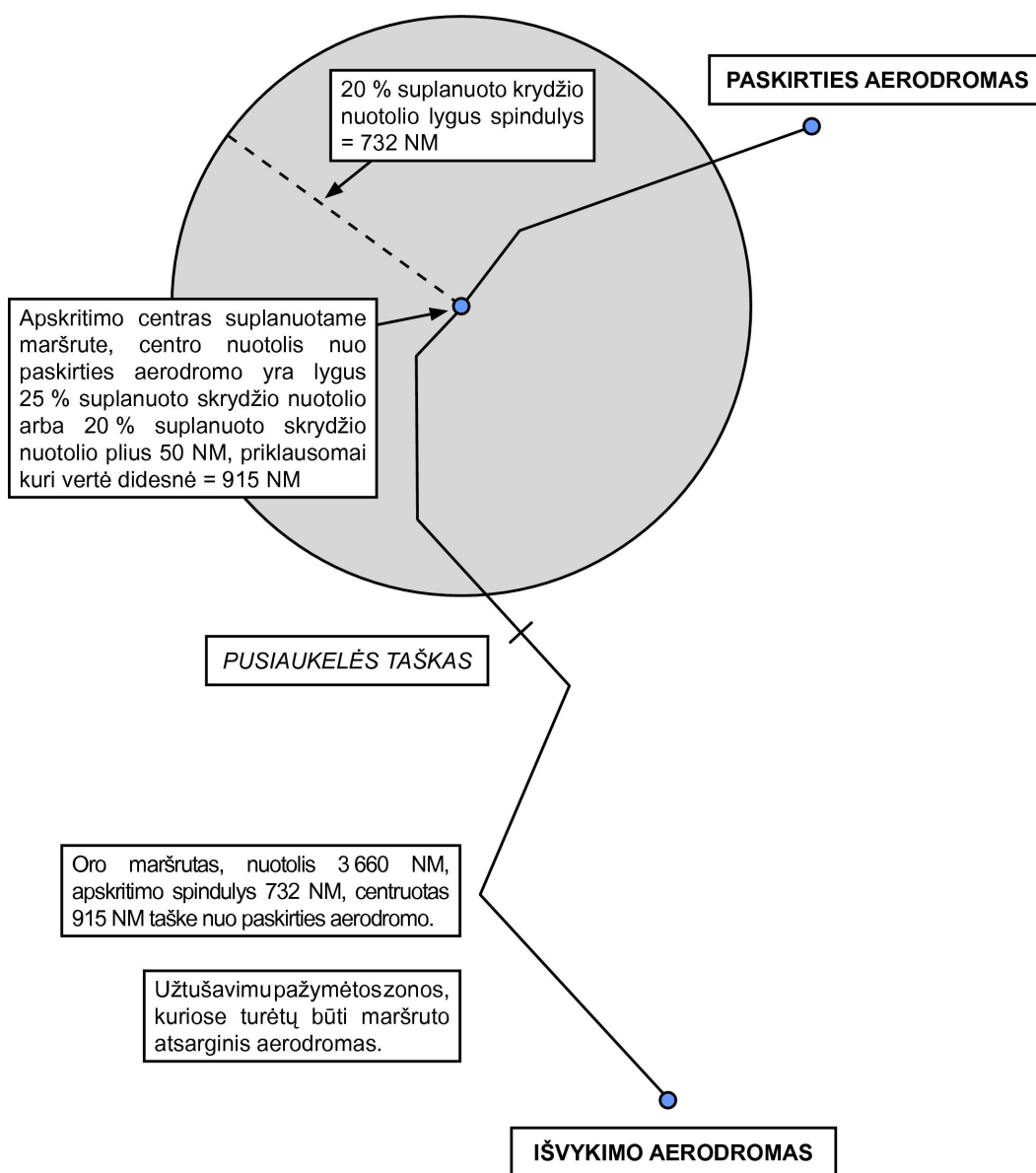
### Degalų naudojimo tvarka

3 % maršruto atsarginio aerodromo (3 % ERA) vieta, kai degalų nenumatytiems atvejams kiekį reikia sumažinti iki 3 % (žr. OPS 1.255 punkto 1.3 papunkčio a dalies ii pastraipą ir OPS 1.192 punktą).

3 % ERA aerodromas yra apskritime, kurio spindulys yra lygus 20 % skrydžio plane numatyto viso nuotolio ir kurio centras yra suplanuotame maršrute, o to centro nuotolis nuo paskirties aerodromo yra 25 % skrydžio plane numatyto viso nuotolio arba mažiausiai 20 % skrydžio plane numatyto viso nuotolio plus 50 jūrmylių, priklausomai nuo to, kuris iš nurodytų nuotolių yra didesnis; visi nuotoliai skaičiuojami ramaus oro sąlygomis (žr. 1 pav.).

1 pav.

**3 % maršruto atsarginio aerodromo (3 % ERA) vieta, kai degalų nenumatytiems atvejams kiekį reikia sumažinti iki 3 %**





OPS 1.270 punkto 1 priedėlis

### **Bagažo ir krovinių laikymas**

Naudotojo nustatytoje procedūroje, užtikrinančioje tinkamą ir saugų rankinio bagažo ir krovinių laikymą, turi būti atsižvelgta į šiuos veiksnius:

- 1) visi keleivių salone vežami daiktai privalo būti laikomi tik tokioje vietoje, kur jie nejudėtų;
  - 2) nebūtų viršyti prie lentynų ar šalia jų pritvirtintose lentelėse nurodyti masės apribojimai;
  - 3) negali būti naudojamos po krėslais esančios erdmės, nebent po krėslu yra įtaisytas laikantis užtvaras, ir bagažas yra tokio dydžio, kad jį ši įranga galės sulaikyti;
  - 4) daiktai negali būti laikomi tualetuose ir prie pertvarų, kurios negali sulaikyti daiktų nuo judėjimo į priekį, į šoną ar aukštyn, nebent ant pertvarų yra lentelė, nurodanti didžiausią masę, kurią galima ten padėti;
  - 5) į spinteles padėtas bagažas ir krovinyms negali būti tokio dydžio, kad trukdytų saugiai uždaryti jų užrakinamas duris;
  - 6) bagažas ir krovinyms negali būti dedami ten, kur jie trukdytų prieiti prie avarinės įrangos; ir
  - 7) prieš kylant, tupiant ir kai įjungiami ženklai „Užsisekite saugos diržus“ arba kitaip įsakoma tai padaryti, privalo būti patikrinta, kaip dera atitinkamam skrydžio etapui, kad bagažas būtų laikomas tose vietose, kur jis netrukdytų evakuotis iš orlaivio, arba nesužeis krisdamas (arba kitaip judėdamas).
-

## OPS 1.305 punkto 1 priedėlis

**Degalų papildymas/pašalinimas keleiviams lipant į lėktuvą, esant jame arba išlipant iš jo**

Naudotojas privalo nustatyti procedūras, taikomas papildant/pašalinant degalus, kai keleiviai lipa į lėktuvą, yra jame ar išlipa iš jo, užtikrinančias, kad būtų vykdomos šios atsargumo priemonės:

- 1) papildant degalų atsargas vienas tinkamą pasirengimą turintis asmuo privalo likti su keleiviais lėktuve, nustatytoje vietoje. Šis asmuo privalo gebėti vykdyti avarines procedūras, susijusias su priešgaisrine sauga ir gaisro gesinimu, ryšio palaikymu ir evakavimo organizavimu bei vadovavimu jam;
- 2) turi būti nustatomas dvipusis ryšys, kuriuo per lėktuvo vidaus ryšio sistemą ar kitomis tinkamomis priemonėmis galėtų naudotis degalų papildymą prižiūrinti antžeminė įgula ir lėktuve esantis kvalifikuotas personalas;
- 3) įgula, personalas ir keleiviai turi būti išpėjami apie planuojamą atlikti degalų papildymą/pašalinimą;
- 4) turi būti išjungiami ženklai „Užsisėkite saugos diržus“;
- 5) turi būti įjungti ženklai „Nerūkyti“ ir avarinius išėjimus nurodantis vidaus apšvietimas;
- 6) keleiviams privaloma nurodyti atsisegti saugos diržus ir nerūkyti;
- 7) minimalus keleivių salono įgulos narių, kurie pagal OPS 1.990 turi būti lėktuve ir turi būti pasirengę skubiai avarinei evakuacijai, skaičius;
- 8) jei papildant/pašalinant degalus lėktuve aptinkama degalų garų ar kyla kitoks pavojus, degalų papildymas/pašalinimas turi būti nedelsiant nutraukiamas;
- 9) ant žemės po išėjimais, skirtais avarinei evakuacijai, ir avarinių slydžių išleidimo vietose privalo būti tuščia; ir
- 10) pasirūpinta saugiai ir skubiai evakuacijai būtinomis priemonėmis.

*OPS 1.311 punkto 1 priedėlis***Minimalus skaičius keleivių salono įgulos narių, kurie turi būti lėktuve aptarnaujant keleivius žemėje**

Vykdydamas skrydžius pagal OPS 1.311 punktą naudotojas nustato skrydžio procedūras, kuriomis užtikrinama, kad:

- 1) lėktuve tiekama elektros energija;
  - 2) vyresnysis keleivių salono įgulos narys turi priemonės evakuacijai pradėti arba mažiausiai vienas skrydžio įgulos narys yra įgulos kabinoje;
  - 3) keleivių salono įgulos narių darbo vietos ir susijusios pareigos yra nurodytos skrydžių vykdymo vadove; ir
  - 4) keleivių salono įgulos nariai žino, kur ties išėjimais ir netoli jų yra aptarnavimo ir krovos transporto priemonės.
-

## E SKIRSNIS

## SKRYDŽIAI BET KOKIU ORU

## OPS 1.430

**Aerodromo naudojimo minimumai. Bendrosios nuostatos**

(Žr. OPS. 1.430 punkto 1 priedėlį (senąjį) ir 1 priedėlį (naująjį))

- a) 1) Naudotojas nustato visų planuojamų naudoti aerodromų naudojimo minimumus, kurie negali būti mažesni už pateiktuosius 1 priedėlyje (senajame) arba 1 priedėlyje (naujajame), atsižvelgiant į tai, kuris iš jų taikytinas. Šių minimumų nustatymo metodas turi būti priimtinas įgaliotajai institucijai. Šie minimumai negali būti mažesni už tuos, kuriuos tokiems aerodromams yra nustačiusi valstybė, kurioje yra aerodromas, išskyrus tuos atvejus, kai ši valstybė duoda specialų leidimą. Naudojant HUD, HUDLS arba EVS, gali būti vykdomi skrydžiai esant prastesniam matomumui nei paprastai su aerodromo naudojimo minimumais siejamas matomumas. Aerodromų naudojimo minimumus skelbiančios valstybės gali taip pat skelbti riboto matomumo minimumų, susijusių su HUD arba EVS naudojimu, taisykles.
- a) 2) Nepaisant šio punkto a) papunkčio 1 dalies, skrydžio metu apskaičiuoti minimumai, taikytini atsarginiuose aerodromuose ir (arba) artėjimams tūpti naudojant EVS, yra vykdomi pagal įgaliotai institucijai priimtina metodą.
- b) Nustatant aerodromo naudojimo minimumus, kurie bus taikomi konkreitiems skrydžiams, naudotojas turi visapusiškai atsižvelgti į:
  - 1) lėktuvo tipą ir jo naudojimo bei valdymo charakteristikas;
  - 2) skrydžio įgulos sudėtį, kompetenciją ir patirtį;
  - 3) kilimo ir tūpimo takų, kurie gali būti pasirinkti naudoti, matmenis ir charakteristikas;
  - 4) turimų vizualiųjų ir nevizualiųjų antžeminių priemonių pakankumą ir charakteristikas (žr. OPS 1.430 punkto 6a lentelės 1 priedą (naująjį));
  - 5) lėktuve esančią navigacijai ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolei skirtą įrangą, reikalingą kilimui, artėjimui tūpti, išlyginimui, tūpimui, kilimo ir tūpimo tako palikimui ir tūpimo nutraukimui;
  - 6) kliūtis, esančias artėjimo tūpti, tūpimo nutraukimo ir pradinio kilimo zonose, dėl kurių būtina atlikti nenumatytų atvejų ir reikiamas kliūčių perskridimo procedūras;
  - 7) kliūčių perskridimo absoliutųjį aukštį/aukštį artėjimui tūpti pagal prietaisus procedūroms;
  - 8) meteorologinių sąlygų nustatymo ir pranešimo apie jas priemones; ir
  - 9) skrydžio pilotavimo technika, kurios bus laikomasi galutinio artėjimo tūpti metu.
- c) Šiame skirsnyje nurodytos lėktuvų kategorijos privalo būti nustatomos pagal OPS 1.430 punkto c) papunkčio 2 priedėlyje pateiktą metodą.
- d) 1) Jei konkrečiam artėjimui tūpti konkrečiu kilimo ir tūpimo taku įgaliotoji institucija nepatvirtina kitų reikalavimų, visi artėjimai tūpti vykdomi kaip stabilizuoti artėjimai tūpti (SAP).
- d) 2) Jei konkrečiam artėjimui tūpti konkrečiu kilimo ir tūpimo taku įgaliotoji institucija nepatvirtina kitų reikalavimų, visi netikslieji artėjimai tūpti pilotuojami laikantis galutinio artėjimo tūpti nuolat žemėjant (CDFA) technikos. Pagal 1 priedėlį (naująjį) apskaičiuodamas minimumus, naudotojas užtikrina, kad A ir B kategorijų lėktuvams taikomas mažiausias RVR būtų padidinamas 200 metrų (m) ir 400 m C ir D kategorijų lėktuvams, kai pilotuojant artėjimus tūpti nesilaikoma CDFA technikos, jei tik gauta RVR/CMV vertė neviršija 5 000 m.
- d) 3) Nepaisant šio punkto d) papunkčio 2 dalyje išdėstytų reikalavimų, įgaliotoji institucija gali atleisti naudotoją nuo reikalavimo didinti RVR, kai nesilaikoma CDFA technikos.

- d) 4) d papunkčio 3 dalyje nurodytos išimtys turi būti taikomos tik tose vietovėse, kuriose esamus skydžius būtina išlaikyti dėl aiškaus viešojo intereso. Išimtys turi būti pagrįstos naudotojo patirtimi, mokymo programa ir skrydžio įgulos kvalifikacija. Išimtys turi būti reguliariai persvarstomos, jų taikymas turi būti nutrauktas, kai tik infrastruktūra pagerinama tiek, kad būtų galima laikytis CDFA technikos.
- e) 1) Naudotojas turi užtikrinti, kad būtų taikomas OPS 1.430 punkto arba 1 priedas (senasis), arba 1 priedas (naujasis). Tačiau naudotojas turi užtikrinti, kad OPS 1.430 punkto 1 priedėlis (naujasis) būtų taikomas ne vėliau kaip po trejų metų nuo jo paskelbimo.
- e) 2) Nepaisant šio punkto e papunkčio 1 dalyje išdėstytų reikalavimų, įgaliotoji institucija gali atleisti naudotoją nuo reikalavimo padidinti RVR virš 1 500 m (A ir B kategorijų lėktuvams) arba virš 2 400 m (C ir D kategorijų lėktuvams) tvirtindama skrydį į konkretų kilimo ir tūpimo taką, kai neįmanoma artėjimo tūpti vykdyti laikantis CDFA technikos arba kai negalima laikytis OPS 1.430 punkto 1 priedėlio (naujojo) c dalyje nustatytų reikalavimų.
- e) 3) e papunkčio 2 dalyje nurodytos išimtys turi būti taikomos tik tose vietovėse, kuriose esamus skydžius būtina išlaikyti dėl aiškaus viešojo intereso. Išimtys turi būti pagrįstos naudotojo patirtimi, mokymo programa ir skrydžio įgulos kvalifikacija. Išimtys turi būti reguliariai persvarstomos, jų taikymas turi būti nutrauktas, kai tik infrastruktūra pagerinama tiek, kad būtų galima laikytis CDFA technikos.

#### OPS 1.435

#### Sąvokos

Šiame skirsnyje vartojamos tokios sąvokos:

- 1) Artėjimas tūpti ratu. Artėjimo tūpti pagal prietaisus vizualusis etapas, kurio metu lėktuvas parengiamas tūpimui ant kilimo ir tūpimo tako, kuris nėra tinkamas artėjimui tūpti tiese.
- 2) Prasto matomumo procedūros (LVP). Procedūros, taikomos aerodrome, siekiant užtikrinti skrydžio saugą vykdant I kategorijos artėjimus tūpti, esant mažesniai RVR, II kategorijos artėjimus tūpti nestandartinėmis sąlygomis, II ir III kategorijos artėjimus tūpti, taip pat kylant prasto matomumo sąlygomis.
- 3) Kilimas prasto matomumo sąlygomis (LVTO). Kilimas, kai matomumas ant kilimo ir tūpimo tako (RVR) yra mažesnis nei 400 m.
- 4) Skrydžio valdymo sistema. Sistema, kurią sudaro automatinė ir (arba) mišri tūpimo sistema.
- 5) Mažo patikimumo skrydžio valdymo sistema. Skrydžio valdymo sistema yra mažo patikimumo, jei gedimo atveju nėra ryškaus išsibalansavimo arba nukrypimo nuo skrydžio trajektorijos ar aukščio, bet tūpimas nebaigiamas automatinio būdu. Kai automatinio skrydžio valdymo sistema yra mažo patikimumo, įvykus gedimui, lėktuvo valdymą perima pilotas.
- 6) Didelio patikimumo skrydžio valdymo sistema. Skrydžio valdymo sistema yra didelio patikimumo, jei gedimo atveju, esant žemiau pavojingo aukščio, artėjimą tūpti, išlyginimą ir tūpimą galima baigti automatiškai. Gedimo atveju automatinė tūpimo sistema veiks kaip mažo patikimumo sistema.
- 7) Didelio patikimumo mišri tūpimo sistema. Sistema, kurią sudaro pagrindinė mažo patikimumo automatinė tūpimo sistema ir antrinė nepriklausoma patariamoji sistema, leidžianti pilotui baigti tūpimą rankiniu būdu, kai sugenda pagrindinė sistema.
- 8) Vizualusis artėjimas tūpti. Artėjimas tūpti, kai dalis ar visa artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra nėra baigta ir artėjama tūpti pagal vizualiuosius žemės orientyrus.
- 9) Galutinis artėjimas tūpti nuolat žemėjant (CDFA). Tam tikra technika, kurios laikantis netiksliojo artėjimo tūpti procedūros galutinio artėjimo tūpti atkarpa pilotuojama nuolat žemėjant, be išlyginimo, iš aukščio, kuriame pradėdamas galutinis artėjimas tūpti, arba iš aukščiau iki taško, esančio apytiksliai 15 m (50 pėdų) virš kilimo ir tūpimo tako, kuriuo ruošiamasi tūpti, slenksčio, arba iki taško, kuriame turėtų būti pradėtas išlyginimo manevras tam lėktuvo tipui, kuriuo vykdomas skrydis.
- 10) Stabilizuotas artėjimas tūpti (SAP). Atsižvelgiant į konfiguraciją, energiją ir skrydžio trajektorijos kontrolę valdomai ir tinkamai pilotuojamas artėjimas tūpti nuo iš anksto nustatyto taško arba aukščio iki 50 pėdų virš slenksčio esančio taško arba iki taško, kuriame pradėdamas išlyginimo manevras, jei tas taškas yra aukščiau.
- 11) Prietaisų rodmenų projekcija priekiniame stikle (HUD). Indikacijos sistema, kuria skrydžio informacija pateikiama į priekinį išorinio matymo lauką ir kuri gerokai neapriboja išorinio vaizdo.

- 12) Tūpimo valdymo sistemos rodmenų projekcija priekiniame stikle (HUDLS). Visa skrydžio valdymo sistema, kurios duomenys, projektuojami priekiniame stikle, padeda pilotui artėjant tūpti ir (arba) nutraukiant tūpimą. Ją sudaro visi davikliai, kompiuteriai, elektros maitinimas, indikatoriai ir valdikliai. Paprastai HUDLS naudojama nukreipimui artėjant tūpti iki 50 pėdų apsisprendimo aukščių.
- 13) Hibridinė tūpimo sistemos rodmenų projekcija priekiniame stikle (HUDLS). Sistema, kurią sudaro pagrindinė mažo patikimumo automatinio tūpimo sistema ir antrinė nepriklausoma HUD/HUDLS sistema, leidžianti pilotui baigti tūpimą rankiniu būdu, kai sugenda pagrindinė sistema.  
*Pastaba.* Paprastai antrine nepriklausoma HUD/HUDLS sistema patarimai teikiami kaip komandinė informacija, tačiau kaip alternatyva gali būti teikiama situacijos (ar maršruto nukrypimo) informacija.
- 14) Sustiprinto matymo sistema (EVS). Elektroninė priemonė išorės vaizdui rodyti realiu laiku naudojant vaizdo daviklius.
- 15) Paverstasis meteorologinis matomumas (CMV). Iš meteorologinio matomumo orų suvestinės duomenimis gaunama vertė (lygiavertė RVR), apskaičiuojama pagal šiame skirsnyje nustatytus reikalavimus.
- 16) I kategorijos skrydžiai, esant mažesniai RVR. I kategorijos artėjimas tūpti pagal prietaisus ir tūpimas taikant I kategorijos DH, kai RVR yra mažesnis nei paprastai su taikomu DH siejamas RVR.
- 17) II kategorijos skrydžiai nestandartinėmis sąlygomis. II kategorijos artėjimas tūpti pagal prietaisus ir tūpimas kilimo ir tūpimo taku, kuriame nėra kai kurių arba visų žiburių sistemos elementų pagal ICAO 14 priedą „II kategorijos tikslusis artėjimas tūpti pagal prietaisus“.
- 18) GNSS tūpimo sistema (GLS). Artėjimas tūpti naudojantis platesne GNSS informacija lėktuvui nukreipti, remiantis jo šonine ir vertikalia GNSS padėtimi. (Galutinio artėjimo tūptinei sistemoje naudojamos geometrinės aukščio nuorodos.)

## OPS 1.440

**Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Bendrosios skrydžių taisyklės**

(Žr. OPS 1.440 punkto 1 priedėlių)

- a) Naudotojas nevykdo II kategorijos skrydžių, II kategorijos skrydžių nestandartinėmis sąlygomis arba III kategorijos skrydžių, nebent:
  - 1) visi atitinkami lėktuvai būtų sertifikuoti skrydžiams, kuriuos vykdant apsisprendimo aukštis yra mažesnis nei 200 pėdų arba apsisprendimo aukštis netaikomas, ir turi įrangą pagal CS-AWO skrydžiams bet kokiu oru ar įgaliotosios institucijos patvirtintą atitikmenį;
  - 2) sėkmingam ar nepavykusiam artėjimui tūpti ir (arba) automatiniam tūpimui įrašyti būtų sumontuota ir palaikoma tinkama sistema, kad būtų galima stebėti bendrą skrydžio saugą;
  - 3) šie skrydžiai būtų patvirtinti įgaliotosios institucijos;
  - 4) skrydžio įgulą sudarytų mažiausiai 2 pilotai; ir
  - 5) apsisprendimo aukštis būtų nustatomas radijo aukščiaučiu.
- b) Naudotojas neleidžia kilti prasto matomumo sąlygomis, jei RVR yra mažiau nei 150 m (A, B ir C kategorijų lėktuvams) arba RVR 200 m (D kategorijos lėktuvams), nebent tai leistų įgaliotoji institucija.
- c) Be įgaliotosios institucijos leidimo naudotojas nevykdo I kategorijos skrydžių esant mažesniai RVR.

## OPS 1.445

**Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Aerodromo įvertinimas**

- a) Naudotojas nenaudoja aerodromo II ar III kategorijų skrydžiams, nebent tokiems skrydžiams jį yra patvirtinusi valstybė, kurioje aerodromas yra.
- b) Naudotojas patikrina, ar yra nustatytos ir bus taikomos prasto matomumo procedūros (LVP) tuose aerodromuose, kuriuose ketinama vykdyti skrydžius prasto matomumo sąlygomis.

## OPS 1.450

**Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Mokymas ir kvalifikacija**

(Žr. OPS 1.450 punkto 1 priedėlį)

Naudotojas užtikrina, kad prieš kylant prasto matomumo sąlygomis, vykdant I kategorijos skrydžius, esant mažesniai RVR, II skrydžius nestandartinėmis sąlygomis, II ir III kategorijos skrydžius arba artėjimus tūpti naudojant EVS:

- 1) visi skrydžio įgulos nariai:
  - i) atitiktų 1 priedėlyje išdėstytus mokymo ir tikrinimo reikalavimus, įskaitant mokymą naudojant realaus skrydžio treniruoklius, kai nustatytos ribinės RVR/CMV ir apsisprendimo aukščių vertės, atitinkančios naudotojo leidimą; ir
  - ii) turėtų kvalifikaciją pagal 1 priedėlį;
- 2) mokymas ir tikrinimas būtų organizuojami pagal išsamią įgaliotosios institucijos patvirtintą ir į Skrydžių vykdymo vadovą įtrauktą mokymo programą. Šis mokymas papildo N skirsnyje nurodytą mokymą; ir
- 3) skrydžio įgulos kvalifikacija būtų reikiama skrydžio ir lėktuvo tipui.

## OPS 1.455

**Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Skrydžių procedūros**

(Žr. OPS 1.455 punkto 1 priedėlį)

- a) Naudotojas privalo nustatyti procedūras ir instrukcijas, kurios taikomos kylant prasto matomumo, artėjant tūpti naudojant EVS, vykdant I kategorijos skrydžius, esant mažesniai RVR, II kategorijos skrydžius nestandartinėmis sąlygomis, II ir III kategorijos skrydžius. Šios procedūros privalo būti įtrauktos į Skrydžių vykdymo vadovą ir jose turi būti nurodytos skrydžio įgulos narių pareigos, vykdytinios riedėjimo, kilimo, artėjimo tūpti, išlyginimo, išriedėjimo ir nutraukto tūpimo metu.
- b) Įgulos vadas įsitikina, kad:
  - 1) vizualiosios ir nevizualiosios įrangos būklė yra pakankama, kad būtų pradėtas kilimas prasto matomumo sąlygomis, artėjimas tūpti naudojant EVS, I kategorijos artėjimas tūpti, esant mažesniai RVR, II kategorijos artėjimas tūpti nestandartinėmis sąlygomis arba II ar III kategorijos artėjimas tūpti;
  - 2) pagal iš oro eismo tarnybų gautą informaciją galioja atitinkamos LVP procedūros, prieš pradėdant kilimą prasto matomumo sąlygomis, I kategorijos artėjimą tūpti, esant mažesniai RVR, II kategorijos artėjimą tūpti nestandartinėmis sąlygomis arba II ar III kategorijos artėjimą tūpti; ir
  - 3) įgulos nariai turi reikiamą kvalifikaciją, prieš pradėdant kilimą prasto matomumo sąlygomis, kai RVR yra mažiau kaip 150 m (A, B ir C kategorijų lėktuvams) arba 200 m (D kategorijos lėktuvams), artėjimą tūpti naudojant EVS, I kategorijos artėjimą tūpti, esant mažesniai RVR, II kategorijos artėjimą tūpti nestandartinėmis sąlygomis arba II ar III kategorijos artėjimą tūpti.

## OPS 1.460

**Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Minimali įranga**

- a) Skrydžių vykdymo vadove naudotojas privalo nurodyti minimalią įrangą, kuri turi būti veikianti pradėdant kilimą esant prastam matomumui, I kategorijos artėjimą tūpti, esant mažesniai RVR, II kategorijos artėjimą tūpti nestandartinėmis sąlygomis, artėjimą tūpti naudojant EVS arba II ar III kategorijos artėjimą tūpti pagal AFM ar kitą patvirtintą dokumentą.
- b) Įgulos vadas turi įsitikinti, kad lėktuvo ir atitinkamų skrydžio sistemų būklė yra tinkama konkrečiam numatomam vykdyti skrydžiui.

OPS 1.465

**VFR skrydžio minimumai**

(Žr. OPS 1.465 punkto 1 priedėlių)

Naudotojas užtikrina, kad:

- 1) Skrydžiai pagal VFR būtų vykdomi pagal vizualiųjų skrydžių taisykles ir OPS 1.465 punkto 1 priedėlyje esančią lentelę.
- 2) Specialieji skrydžiai pagal VFR nebūtų pradedami, kai matomumas yra mažesnis nei 3 km ir nevykdomi, kai matomumas yra mažesnis nei 1,5 km.

\_\_\_\_\_



## OPS 1.430 punkto 1 priedėlis (senasis)

**Aerodromo naudojimo minimumai**

- a) Kilimo minimumai
- 1) Bendrosios nuostatos
    - i) Naudotojo nustatyti kilimo minimumai turi būti išreiškiami matomumo ar RVR ribomis, atsižvelgiant į visus atitinkamus veiksnius visuose aerodromuose, kuriuos planuojama naudoti, ir lėktuvo charakteristikas. Kai yra konkretus poreikis matyti kliūtis ir jų saugotis išskrendant ir (arba) priverstinai tupiant, privalo būti nustatytos papildomos sąlygos (pvz., apatinė debesų riba).
    - ii) Įgulos vadas gali pradėti kilti tik tada, kai išvykimo aerodrome oro sąlygos atitinka tame aerodrome tūpimui taikomus minimumus arba yra geresnės, nebent yra tinkamas atsarginis kilimo aerodromas.
    - iii) Kai praneštas meteorologinis matomumas yra prastesnis nei būtina kilimui ir RVR nėra praneštas, kilimą galima pradėti tik tuo atveju, jei įgulos vadas gali nustatyti, kad RVR/matomumas kilimo take atitinka privalomus minimumus arba yra geresnis.
    - iv) Kai nėra pranešimo apie meteorologinį matomumą arba RVR, kilimą galima pradėti tik tada, jei įgulos vadas gali nustatyti, kad RVR/matomumas kilimo take atitinka privalomus minimumus arba yra geresnis.
  - 2) Vizualusis orientyras. Privaloma parinkti kilimo minimumus, kad būtų užtikrinta pakankamai orientyrų lėktuvui valdyti, kai kilimas nutraukiamas pavojingomis aplinkybėmis ir kai kilimas pratęsiamas kritinio variklio gedimo atveju.
  - 3) Būtinasis RVR/matomumas
    - i) Naudotojo nustatyti kilimo minimumai kelių variklių lėktuvams, kurių naudojimo savybės yra tokios, kad bet kuriame kilimo taške sugedus kritiniam varikliui, lėktuvas gali arba nutraukti kilimą, arba jį tęsti iki 1 500 pėdų aukščio virš aerodromo, perskridamas kliūtis nustatytame aukštyje, turi būti išreiškiami RVR/matomumo dydžiais, ne mažesniais nei pateikti šio priedėlio 1 lentelėje, išskyrus šio punkto 4 dalyje numatytus atvejus:

1 lentelė

**Kilimo RVR/matomumas**

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

1 pastaba: didesnieji dydžiai taikomi D kategorijos lėktuvams.

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

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

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

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

## 2 lentelė

**Numanomas variklio gedimo aukštis virš kilimo ir tūpimo tako priklausomai nuo RVR/matomumo**

Kilimo RVR/matomumas – skrydžio trajektorija	
Numanomas variklio gedimo aukštis virš kilimo ir tūpimo tako	RVR/matomumas (2 pastaba)
< 50 pėdų	200 m
51–100 pėdų	300 m
101–150 pėdų	400 m
151–200 pėdų	500 m
201–300 pėdų	1 000 m
> 300 pėdų	1 500 m (1 pastaba)

1 pastaba: 1 500 m taip pat taikoma, jei negalima sudaryti teigiamos kilimo skrydžio trajektorijos.  
2 pastaba: praneštą RVR/matomumo dydį, atitinkantį kilimo riedos pradinį etapą, galima pakeisti piloto įvertinimu.

- iii) Kai nėra pranešto RVR ar duomenų apie meteorologinį matomumą, įgulos vadas negali pradėti kilti, nebent jis gali nustatyti, kad faktinės sąlygos atitinka taikomus kilimo minimumus.
- 4) a papunkčio 3 dalies i pastraipos išimtys:
- i) Gavęs įgaliotosios institucijos leidimą, taip pat jei įvykdyti A–E dalių reikalavimai, naudotojas gali sumažinti kilimo minimumus iki 125 m RVR (A, B ir C kategorijų lėktuvams) arba 150 m RVR (D kategorijos lėktuvams), kai:
- A) galioja prasto matomumo procedūros;
- B) veikia aukšto intensyvumo kilimo ir tūpimo tako ašinės linijos žiburiai, išdėstyti kas 15 m ar tankiau, ir aukšto intensyvumo šoniniai žiburiai, išdėstyti kas 60 m ar rečiau;
- C) skrydžio įgulos nariai yra sėkmingai baigę mokymą realaus skrydžio treniruokliu;
- D) pradėdant kilimo riedą iš piloto kabinos matosi 90 m atkarpa; ir
- E) visuose atitinkamuose RVR pranešimo taškuose buvo privalomas RVR.
- ii) Gavęs įgaliotosios institucijos leidimą, lėktuvo naudotojas, kilimui naudodamas patvirtintą šoninių orientyrų sistemą, gali sumažinti kilimo minimumus iki mažiau kaip 125 m RVR (A, B ir C kategorijų lėktuvams) arba 150 m RVR (D kategorijos lėktuvams), bet ne mažiau kaip 75 m, su sąlyga, kad yra kilimo ir tūpimo tako apsauga ir įranga, atitinkanti III kategorijos tūpimą.
- b) Netikslusis artėjimas tūpti
- 1) Sistemos minimumai
- i) Naudotojas privalo užtikrinti, kad sistemos minimumai netiksliojo artėjimo tūpti procedūroms, kurios grindžiamos ILS naudojimu be tūptinės (tik LLZ), VOR, NDB, SRA ir VDF yra ne mažesni kaip šio priedėlio 3 lentelėje pateikti MDH dydžiai.

## 3 lentelė

**Netiksliojo artėjimo tūpti priemonių sistemos minimumai**

Sistemos minimumai	
Prietaisai	Mažiausias MDH
ILS (be tūptinės – LLZ)	250 pėdų
SRA (baigiant ties 1/2 NM)	250 pėdų
SRA (baigiant ties 1 NM)	300 pėdų
SRA (baigiant ties 2 NM)	350 pėdų
VOR	300 pėdų
VOR/DME	250 pėdų
NDB	300 pėdų
VDF (QDM ir QGH)	300 pėdų

- 2) Minimalus žemėjimo aukštis. Naudotojas privalo užtikrinti, kad minimalus žemėjimo aukštis netiksliajam artėjimui tūpti nebūtų mažesnis kaip:
- i) OCH/OCL lėktuvo kategorijai; arba
  - ii) sistemos minimumas.
- 3) Vizualusis orientyras. Pilotas negali tęsti artėjimo tūpti žemiau MDA/MDH, nebent jis aiškiai mato ir atpažįsta vieną iš toliau nurodytų vizualiųjų orientyrų numatomam kilimo ir tūpimo takui:
- i) artėjimo tūpti žiburių sistemos elementų;
  - ii) slenksčio;
  - iii) slenksčio ženklų;
  - iv) slenksčio žiburių;
  - v) slenksčio atpažinimo žiburių;
  - vi) vizualiojo tūptinės indikatoriaus;
  - vii) tūpimo zonos ar tūpimo zonos ženklų;
  - viii) tūpimo zonos žiburių;
  - ix) kilimo ir tūpimo tako šoninius žiburius; arba
  - x) kitus įgaliotosios institucijos patvirtintus vizualiuosius orientyrus.
- 4) Būtinai RVR. Mažiausieji netikslojo artėjimo tūpti minimumai, kuriuos turi naudoti naudotojas, yra šie:

4a lentelė

**Netikslojo artėjimo tūpti RVR. Visi prietaisai**

Netikslojo artėjimo tūpti minimumai Visi prietaisai (1, 5, 6 ir 7 pastabos)				
MDH	RVR/lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
250–299 pėdų	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300–449 pėdų	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450–649 pėdų	1 000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 pėdų ir daugiau	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

4b lentelė

**Netikslojo artėjimo tūpti RVR. Tarpiniai prietaisai**

Netikslojo artėjimo tūpti minimumai Tarpiniai prietaisai (2, 5, 6 ir 7 pastabos)				
MDH	RVR/lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
250–299 pėdų	1 000 m	1 100 m	1 200 m	1 400 m
300–449 pėdų	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
450–649 pėdų	1 400 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
650 pėdų ir daugiau	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

## 4c lentelė

## Netiksliojo artėjimo tūpti RVR. Pagrindiniai prietaisai

Netiksliojo artėjimo tūpti minimumai Pagrindiniai prietaisai (3, 5, 6 ir 7 pastabos)				
MDH	RVR/lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
250–299 pėdų	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
300–449 pėdų	1 300 m	1 400 m	1 600 m	1 800 m
450–649 pėdų	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
650 pėdų ir daugiau	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

## 4d lentelė

## Netiksliojo artėjimo tūpti RVR nesinaudojant artėjimo tūpti šviesos prietaisais

Netiksliojo artėjimo tūpti minimumai Netiksliojo artėjimo tūpti minimumai Be artėjimo tūpti šviesos prietaisų (4, 5, 6 ir 7 pastabos)				
MDH	RVR/lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
250–299 pėdų	1 500 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
300–449 pėdų	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
450–649 pėdų	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m
650 pėdų ir daugiau	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

- 1 pastaba: visus prietaisus sudaro kilimo ir tūpimo tako (KTT) ženklai, HI/MI artėjimo tūpti žiburiai, matomi 720 m ar didesniu atstumu, KTT tako šoniniai žiburiai, slenksčio žiburiai bei KTT galo žiburiai. Žiburiai turi būti įjungti.
- 2 pastaba: tarpinius prietaisus sudaro KTT ženklai, HI/MI artėjimo tūpti žiburiai 420–719 m atstumu, KTT šoniniai žiburiai, slenksčio žiburiai ir KTT galo žiburiai. Žiburiai turi būti įjungti.
- 3 pastaba: pagrindinius prietaisus sudaro KTT ženklai, HI/MI artėjimo tūpti žiburiai < 420 m atstumu, LI artėjimo tūpti žiburiai bet koku atstumu, KTT šoniniai žiburiai, slenksčio žiburiai ir KTT galo žiburiai. Žiburiai turi būti įjungti.
- 4 pastaba: įrangą be artėjimo tūpti šviesos prietaisų sudaro KTT ženklai, KTT šoniniai žiburiai, slenksčio žiburiai ir KTT galo žiburiai arba KTT visiškai be žiburių.
- 5 pastaba: lentelės naudojamos tik įprastiniams artėjimams tūpti, kai nominalus žemėjimo gradientas yra ne didesnis kaip 4°. Didiesiems žemėjimo gradientams paprastai reikia, kad mažiausiame santykiname žemėjimo aukštyje būtų matomi ir tūptinės kampo žiburiai (pvz., PAPI).
- 6 pastaba: pirmiau pateikti skaičiai yra praneštas RVR arba meteorologinis matomumas, paverstas į RVR pagal toliau pateiktą h papunktį.
- 7 pastaba: 4a, 4b, 4c ir 4d lentelėse nurodytas MDH nurodo pirminį MDH skaičiavimą. Atrenkant atitinkamą RVR, nebūtina suapvalinti iki artimiausių 10 pėdų, ką galima atlikti skrydžių tikslais, pvz., pereinant į MDA.

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

## c) Tikslusis artėjimas tūpti: I kategorijos skrydžiai

- 1) Bendrosios nuostatos. I kategorija – tai tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus, naudojantis ILS, MLS ar PAR, kai apsisprendimo aukštis (DH) yra ne mažesnis kaip 200 pėdų, o KTT matomumo nuotolis – ne mažesnis kaip 550 m.
- 2) Apsisprendimo aukštis. Naudotojas privalo užtikrinti, kad apsisprendimo aukštis, naudotinas I kategorijos tiksliajam artėjimui tūpti būtų ne mažesnis nei:
  - i) lėktuvo pilotavimo taisyklėse (AFM) nurodytas mažiausias santykinis apsisprendimo aukštis, jei jis nurodomas;
  - ii) minimalus aukštis, iki kurio galima naudoti tikslojo artėjimo tūpti priemones, jei nėra reikiamo vizualiojo orientyro;
  - iii) OCH/OCL lėktuvo kategorijai; arba
  - iv) 200 pėdų.

- 3) Vizualusis orientyras. Pilotas negali tęsti artėjimo tūpti žemiau I kategorijos apsisprendimo aukščio, nustatyto pagal šio punkto c papunkčio 2 dalį, jeigu pilotas aiškiai nemato ir neatpažįsta bent vieno iš šių KTT vizualiųjų orientyrų:
- i) artėjimo tūpti žiburių sistemos elementų;
  - ii) slenksčio;
  - iii) slenksčio ženklų;
  - iv) slenksčio žiburių;
  - v) slenksčio atpažinimo žiburių;
  - vi) vizualiojo tūptinės indikatoriaus;
  - vii) tūpimo zonos ar tūpimo zonos ženklų;
  - viii) tūpimo zonos žiburių; arba
  - ix) KTT šoninių žiburių.
- 4) Būtinai RVR. Žemiausi minimumai, kuriuos naudotojas turi naudoti I kategorijos skrydžiams, yra šie:

## 5 lentelė

## I kategorijos artėjimo tūpti RVR vs prietaisai ir DH

I kategorijos minimumai				
Apsisprendimo aukštis (7 pastaba)	Prietaisai/RVR (5 pastaba)			
	Visi (1 ir 6 pastabos)	Tarpiniai (2 ir 6 pastabos)	Pagrindiniai (3 ir 6 pastabos)	Nesinaudojant prietaisais (4 ir 6 pastabos)
200 pėdų	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201–250 pėdų	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251–300 pėdų	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 pėda ir daugiau	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

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

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

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

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

5 pastaba: pirmiau pateikti skaičiai yra praneštas RVR arba meteorologinis matomumas, paverstas į RVR pagal h papunktį.

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

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

- 5) Vieno piloto vykdomi skrydžiai. Vieno piloto vykdomų skrydžių atveju visiems artėjimams tūpti naudotojas privalo apskaičiuoti minimalų RVR pagal OPS 1.430 punktą ir šį priedėlį. Mažesnis nei 800 m RVR nėra leidžiamas, išskyrus tuos atvejus, kai naudojamas tinkamas autopilotas kartu su ILS ar MLS; pastaruju atveju taikomi įprasti minimumai. Taikomas apsisprendimo aukštis neturi būti mažesnis už dydį, gautą minimalų aukštį, kuriame galima naudoti autopilotą, padauginus iš 1,25.
- 6) Skrydžiai naktį. Vykdamas skrydžius naktį, turi būti įjungiami bent jau KTT šoniniai, slenksčio ir galo žiburiai.
- d) Tikslusis artėjimas tūpti: II kategorijos skrydžiai
- 1) Bendrosios nuostatos. II kategorija – tai tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus, naudojantis ILS ar MLS, kai:
- i) apsisprendimo aukštis yra žemesnis nei 200 pėdų, bet ne žemesnis nei 100 pėdų; ir
- ii) kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis yra ne mažesnis nei 300 m.
- 2) Apsisprendimo aukštis. Naudotojas turi užtikrinti, kad apsisprendimo aukštis II kategorijos skrydžiui būtų ne mažesnis nei:
- i) AFM nurodytas mažiausias santykinis apsisprendimo aukštis, jei nurodoma;
- ii) minimalus aukštis, iki kurio galima naudoti tiksliojo artėjimo tūpti priemones, jei nėra reikiamo vizualiojo orientyro;
- iii) OCH/OCL lėktuvo kategorijai;
- iv) apsisprendimo aukštis, iki kurio skrydžio įgulai leidžiama skristi; arba
- v) 100 pėdų.
- 3) Vizualusis orientyras. Pilotas negali tęsti artėjimo tūpti žemiau II kategorijos apsisprendimo aukščio, nustatyto pagal šio punkto d papunkčio 2 dalį, išskyrus atvejus, kai galima matyti vizualųjį orientyrą, sudarytą iš mažiausiai 3 paeilui einančių žiburių segmento, į kurį įeina artėjimo tūpti žiburių vidurio linija arba tūpimo zonos žiburiai, ar KTT ašinės linijos žiburiai, KTT šoniniai žiburiai, ar jų derinys. Į šį vizualųjį orientyrą turi įeiti antžeminiai šoniniai elementai, t. y. artėjimo tūpti linijos žiburiai ar tūpimo slenksčio arba tūpimo zonos žiburiai.
- 4) Būtinai RVR. Žemiausi minimumai, kuriuos naudotojas turi naudoti II kategorijos skrydžiams, yra šie:

## 6 lentelė

## II kategorijos artėjimo tūpti RVR vs DH

II kategorijos minimumai		
Apsisprendimo aukštis	Automatinis artėjimas tūpti žemiau DH (žr. 1 pastabą)	
	RVR/lėktuvo kategorija A, B ir C	RVR/lėktuvo kategorija D
100–120 pėdų	300 m	300 m (2 pastaba)/350 m
121–140 pėdų	400 m	400 m
141 pėda ir daugiau	450 m	450 m

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

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

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

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

  - 2) Apsisprendimo aukštis. Skrydžių, kai apsisprendimo aukštis naudojamas, metu naudotojas turi užtikrinti, kad apsisprendimo aukštis būtų ne žemesnis nei:
    - i) AFM nurodytas mažiausias santykinis apsisprendimo aukštis, jei nurodoma;
    - ii) minimalus aukštis, iki kurio galima naudoti tiksliojo artėjimo tūpti priemonės, jei nėra reikiamo vizualiojo orientyro; arba
    - iii) apsisprendimo aukštis, iki kurio skrydžio įgulai leidžiama skristi.
  - 3) Skrydžiai, kurių metu apsisprendimo aukštis neribojamas. Skrydžius neribojant apsisprendimo aukščio galima vykdyti tik tada, jei:
    - i) skrydžiai neribojant apsisprendimo aukščio leidžiami AFM;
    - ii) artėjimo tūpti prietaisai ir aerodromo įrenginiai gali aprūpinti skrydžius, kurių metu apsisprendimo aukštis neribojamas; ir
    - iii) naudotojas turi leidimą vykdyti III kategorijos skrydžius, kurių metu apsisprendimo aukštis neribojamas.

*Pastaba.* III kategorijos kilimo ir tūpimo tako atveju galima daryti prielaidą, kad skrydžiai neribojant apsisprendimo aukščio galimi, išskyrus atvejus, kai juos konkrečiai riboja AIP arba NOTAM.
  - 4) Vizualusis orientyras.
    - i) III A kategorijos skrydžių ir III B kategorijos skrydžių su mažo patikimumo skrydžio valdymo sistemomis metu pilotas negali tęsti artėjimo tūpti žemiau apsisprendimo aukščio, nustatyto pagal e papunkčio 2 dalį, išskyrus atvejus, kai galima matyti vizualųjį orientyrą, sudarytą iš mažiausiai 3 paeiliui einančių žiburių segmento, į kurį įeina artėjimo tūpti žiburių vidurio linija arba tūpimo zonos žiburiai, ar KTT ašinės linijos žiburiai, KTT šoniniai žiburiai, ar jų derinys.
    - ii) III B kategorijos skrydžių su mažo patikimumo skrydžio valdymo sistemomis naudojant apsisprendimo aukštį metu pilotas negali tęsti artėjimo tūpti žemiau apsisprendimo aukščio, nustatyto pagal e papunkčio 2 dalį, išskyrus atvejus, kai galima matyti vizualųjį orientyrą, sudarytą bent iš vieno vidurio linijos žiburio.
    - iii) III kategorijos skrydžiams, kurių metu apsisprendimo aukštis neribojamas, reikalavimas vizualiai matyti KTT prieš nutupiant nekeliamas.

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

7 lentelė

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

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

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

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

- f) Artėjimas tūpti ratu

- 1) Naudotojo artėjimui tūpti ratu taikytini žemiausi minimumai yra šie:

8 lentelė

**Matomumas ir MDH artėjimui tūpti ratu vs lėktuvo kategorija**

	Lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
MDH	400 pėdų	500 pėdų	600 pėdų	700 pėdų
Minimalus meteorologinis matomumas	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

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

- g) Vizualusis artėjimas tūpti. Naudotojas vizualiajam artėjimui tūpti nenaudoja mažesnio nei 800 m RVR.

- h) Pranešto meteorologinio matomumo pavertimas į RVR

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

Pastaba: jei pranešama, kad RVR yra didesnis nei aerodromo naudotojo apskaičiuotas maksimalus dydis, pvz., „RVR yra didesnis nei 1 500 metrų“, šiame kontekste jis nelaikomas praneštuoju RVR, todėl galima naudoti konversijos lentelę.

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

9 lentelė

**Matomumo vertimas į RVR**

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



OPS 1.430 punkto 1 priedėlis (naujas)

### Aerodromo naudojimo minimumai

- a) Kilimo minimumai
- 1) Bendrosios nuostatos
    - i) Naudotojo nustatyti kilimo minimumai turi būti išreikšiami matomumo ar RVR ribomis, atsižvelgiant į visus atitinkamus veiksnius visuose aerodromuose, kuriuos planuojama naudoti, ir lėktuvo charakteristikas. Kai yra konkretus poreikis matyti kliūtis ir jų saugotis išskrendant ir (arba) priverstinai tupiant, privalo būti nustatytos papildomos sąlygos (pvz., apatinė debesų riba).
    - ii) Įgulos vadas gali pradėti kilti tik tada, kai išvykimo aerodrome oro sąlygos atitinka tame aerodrome tūpimui taikomus minimumus arba yra geresnės, nebent yra tinkamas atsarginis kilimo aerodromas.
    - iii) Kai praneštas meteorologinis matomumas yra prastesnis nei būtina kilimui ir RVR nėra praneštas, kilimą galima pradėti tik tuo atveju, jei įgulos vadas gali nustatyti, kad RVR/matomumas kilimo take atitinka privalomus minimumus arba yra geresnis.
    - iv) Kai nėra pranešimo apie meteorologinį matomumą arba RVR, kilimą galima pradėti tik tada, jei įgulos vadas gali nustatyti, kad RVR/matomumas kilimo take atitinka privalomus minimumus arba yra geresnis.
  - 2) Vizualusis orientyras. Privaloma parinkti kilimo minimumus, kad būtų užtikrinta pakankamai orientyrų lėktuvui valdyti, kai kilimas nutraukiamas pavojingomis aplinkybėmis ir kai kilimas pratęsimas kritinio variklio gedimo atveju.
  - 3) Būtinis RVR/matomumas
    - i) Naudotojo nustatyti kilimo minimumai kelių variklių lėktuvams, kurių naudojimo savybės yra tokios, kad bet kuriame kilimo taške sugedus kritiniam varikliui, lėktuvas gali arba nutraukti kilimą, arba jį tęsti iki 1 500 pėdų aukščio virš aerodromo, perskridamas kliūtis nustatytame aukštyje, turi būti išreikšiami RVR/matomumo dydžiais, ne mažesniais nei pateikti šio priedėlio 1 lentelėje, išskyrus šio punkto 4 dalyje numatytus atvejus:

1 lentelė

#### Kilimo RVR/matomumas

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

1 pastaba: didesnieji dydžiai taikomi D kategorijos lėktuvams.

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

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

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

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

## 2 lentelė

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

Kilimo RVR/matomumas	
Numanomas variklio gedimo aukštis virš kilimo ir tūpimo tako	RVR/matomumas (2 pastaba)
< 50 pėdų	200 m
51–100 pėdų	300 m
101–150 pėdų	400 m
151–200 pėdų	500 m
201–300 pėdų	1 000 m
> 300 pėdų	1 500 m (1 pastaba)

1 pastaba: 1 500 m taip pat taikoma, jei negalima sudaryti teigiamos kilimo skrydžio trajektorijos. 1 500 m taip pat taikoma, jei negalima sudaryti teigiamos kilimo skrydžio trajektorijos.

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

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

4) a papunkčio 3 dalies i pastraipos išimtis:

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

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

ii) gavęs įgaliosios institucijos leidimą, naudotojas, kurio lėktuve yra arba:

- A) patvirtinta šoninių orientyrų sistema; arba
- B) patvirtintas HUD arba HUDLS kilimui, gali sumažinti kilimo minimumus iki mažiau kaip 125 m RVR (A, B ir C kategorijų lėktuvams) arba 150 m RVR (D kategorijos lėktuvams), bet ne mažiau kaip 75 m, su sąlyga, kad yra kilimo ir tūpimo tako apsauga ir įranga atitinka III kategorijos tūpimams keliamus reikalavimus.

b) I kategorijos, APV ir netikslieji artėjimai tūpti

- 1) I kategorijos tūpimas – tai tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus naudojantis ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS) ar PAR, kai apsisprendimo aukštis yra ne mažesnis kaip 200 pėdų, o RVR yra ne mažiau kaip 550 m, nebent įgaliojanti institucija patvirtintų kitaip.
- 2) Netikslusis artėjimas tūpti (NPA) – tai artėjimas tūpti pagal prietaisus naudojantis bet kuriuo iš 3 lentelėje („Sistemos minimumai“) nurodytų prietaisų, kai MDH arba DH yra ne mažiau kaip 250 pėdų, o RVR/CMV yra ne mažiau kaip 750 m, nebent įgaliojanti institucija patvirtintų kitaip.

- 3) APV skrydis – tai artėjimas tūpti pagal prietaisus naudojantis šoniniais ir vertikaliais orientyrais, kuris neatitinka tiksliajam artėjimui tūpti ir tūpimui keliamų reikalavimų, kai DH yra ne mažiau kaip 250 pėdų, o kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis yra ne mažesnis kaip 600 m, nebent įgaliotoji institucija patvirtintų kitaip.
- 4) Apsisprendimo aukštis (DH). Naudotojas privalo užtikrinti, kad artėjimui tūpti naudotinas apsisprendimo aukštis būtų ne mažesnis kaip:
- i) minimalus aukštis, iki kurio galima naudoti artėjimo tūpti priemonės, jei nėra reikiamo vizualiojo orientyro; arba
  - ii) OCH lėktuvo kategorijai; arba
  - iii) paskelbtos artėjimo tūpti procedūros apsisprendimo aukštis, jei taikoma; arba
  - iv) 200 pėdų I kategorijos artėjimams tūpti; arba
  - v) 3 lentelėje pateikti sistemos minimumai; arba
  - vi) lėktuvo pilotavimo taisyklėse (AFM) arba lygiaverčiame dokumente nurodytas žemiausias apsisprendimo aukštis, jei jis nurodomas;
- atsižvelgiant į tai, kuri vertė yra didesnė.
- 5) Minimalus žemėjimo aukštis (MDH). Naudotojas privalo užtikrinti, kad minimalus žemėjimo aukštis artėjimui tūpti nebūtų mažesnis kaip:
- i) lėktuvo kategorijai nustatytas OCH; arba
  - ii) 3 lentelėje pateiktas sistemos minimumas; arba
  - iii) lėktuvo pilotavimo taisyklėse (AFM) nurodytas minimalus žemėjimo aukštis, jei jis nurodomas;
- atsižvelgiant į tai, kuri vertė yra didesnė.
- 6) Vizualusis orientyras. Pilotas negali tęsti artėjimo tūpti žemiau MDA/MDH, nebent jis aiškiai mato ir atpažįsta vieną iš toliau nurodytų vizualiųjų orientyrų numatomam kilimo ir tūpimo takui:
- i) artėjimo tūpti žiburių sistemos elementų;
  - ii) slenksčio;
  - iii) slenksčio ženklų;
  - iv) slenksčio žiburių;
  - v) slenksčio atpažinimo žiburių;
  - vi) vizualiojo tūptinės indikatoriaus;
  - vii) tūpimo zonos ar tūpimo zonos ženklų;
  - viii) tūpimo zonos žiburių;
  - ix) kilimo ir tūpimo tako šoninius žiburius; arba
  - x) kitus įgaliotosios institucijos patvirtintus vizualiuosius orientyrus.

## 3 lentelė

## Sistemos minimumai priklausomai nuo prietaisų

Sistemos minimumai	
Prietaisai	Mažiausias DH/MDH
Kurso švytury su arba be DME	250 pėdų
SRA (baigiant 1/2 NM)	250 pėdų
SRA (baigiant 1 NM)	300 pėdų
SRA (baigiant 2 NM ar daugiau)	350 pėdų
RNAV/LNAV	300 pėdų
VOR	300 pėdų
VOR/DME	250 pėdų
NDB	350 pėdų
NDB/DME	300 pėdų
VDF	350 pėdų

- c) RVR apskaičiavimo kriterijai arba paverstasis meteorologinis matomumas (žr. 6 lentelę)
- 1) Kad atitiktų mažiausias leistinas 6 lentelėje nurodytas RVR/CMV vertes (taikytina kiekvienai artėjimų tūpti grupei), artėjimas tūpti pagal prietaisus atitinka bent jau toliau išvardytus prietaisų reikalavimus ir susijusias sąlygas:
    - i) artėjimai tūpti pagal prietaisus su nustatytu iki  $4,5^\circ$  (imtinai) vertikaliu profiliu A ir B kategorijų lėktuvams, atitinkamai  $3,77^\circ - C$  ir D kategorijų lėktuvams, jei įgaliotoji institucija nepatvirtina kitų artėjimo tūpti kampų, o prietaisai yra:
      - A) ILS/MLS/GLS/PAR; arba
      - B) APV; ir

kai galutinio artėjimo tūpti kursas paslenkamas ne daugiau kaip 15 laipsnių A ir B kategorijų lėktuvams arba ne daugiau kaip 5 laipsniais C ir D kategorijų lėktuvams.
    - ii) artėjimai tūpti pagal prietaisus laikantis CDFA technikos nominaliu vertikaliu profiliu A ir B kategorijų lėktuvais vykdomi iki  $4,5^\circ$  imtinai arba C ir D kategorijų lėktuvais –  $3,77^\circ$ , jei įgaliotoji institucija nepatvirtina kitų artėjimo tūpti kampų, kai prietaisai yra NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA ar RNAV/LNAV, o galutinio artėjimo tūpti atkarpa yra mažiausiai 3 NM; be to tokie artėjimai tūpti atitinka šiuos kriterijus:
      - A) galutinio artėjimo tūpti kursas paslenkamas ne daugiau kaip 15 laipsnių A ir B kategorijų lėktuvams arba ne daugiau kaip 5 laipsniais C ir D kategorijų lėktuvams; ir
      - B) yra FAF arba kitas tinkamas taškas, kuriame pradedamas žemėjimas, arba iš FMS/RNAV arba DME žinomas nuotolis iki THR; ir
      - C) Jei MAPt nustatoma laiko skaičiavimu, nuotolis nuo FAF iki THR yra  $\leq 8$  NM.
    - iii) šio punkto c papunkčio 1 dalies ii pastraipos kriterijų neatitinkantys artėjimai tūpti pagal prietaisus, kai prietaisai yra NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA ar RNAV/LNAV, arba su MDH  $\geq 1$  200 pėdų.
  - 2) Artėjimą tūpti pilotavus laikantis SDAFA technikos, artėjimas tūpti nutraukiamas pasiekus apsisprendimo aukštį arba MAPt, atsižvelgiant į tai, kuris pasiekiamas pirmiau. Šoninė nutraukto artėjimo tūpti atkarpa turi būti pilotuojama per MAPt, nebent būtų nurodyta kitaip artėjimo tūpti schemeje.
- d) RVR/CMV/matomumo minimumų apskaičiavimas I kategorijos, APV ir netiksliesiems artėjimams tūpti
- 1) Mažiausias RVR/CMV/matomumas yra didžiausia iš 5 arba 6 lentelės gaunamų verčių, bet ne didesnis kaip maksimalios 6 lentelėje nurodytos vertės, jei taikoma.

- 2) Vertės 5 lentelėje apskaičiuotos pagal toliau pateikiamą formulę.

$$\text{Būtinasis RVR/matomumas (m)} = ((\text{DH/MDH (ft)} \times 0,3048) / \tan \alpha) - \text{artėjimo tūpti žiburių ilgis (m)}$$

1 pastaba.  $\alpha$  yra skaičiavimo kampas, tai standartinė pakopomis didėjanti 3,00 laipsnių vertė

- 3) Įgaliotajai institucijai leidus, formulė gali būti naudojama su faktiniu artėjimo tūpti nuolydžiu ir (arba) faktiniu tam tikro kilimo ir tūptimo tako artėjimo tūpti žiburių ilgiu.
- 4) Jei artėjimas tūpti pilotuojamas su horizontaliojo skrydžio atkarpa MDA/H aukštyje ar virš jo, prie minimalios RVR/CMV vertės, gautos taikant 5 ir 6 lenteles, A ir B kategorijų lėktuvams pridedama 200 metrų, o C ir D kategorijos lėktuvams pridedama 400 metrų vertė.

Pastaba. Pridedamoji vertė atitinka laiką arba nuotolį, būtiną siekiant lėktuvą nustatyti galutiniam žemėjimui.

- 5) Mažesnis kaip 750 metrų RVR, kaip nurodyta 5 lentelėje, gali būti naudojamas:
- i) I kategorijos artėjimams tūpti į kilimo ir tūptimo takus su FALS (žr. toliau), kilimo ir tūptimo tako tūptimo zonos žiburiais (RTZL) ir kilimo ir tūptimo tako ašinės linijos žiburiais (RCLL), jei DH yra ne daugiau kaip 200 pėdų; arba
  - ii) I kategorijos artėjimams tūpti į kilimo ir tūptimo takus be RTZL ir RCLL, kai naudojamas patvirtintas HUDLS arba lygiavertė patvirtinta sistema, arba kai vykdomas automatinis artėjimas tūpti arba FD valdomas artėjimas tūpti iki DH, lygaus 200 pėdų arba daugiau, ILS neturi būti riboto naudojimo prietaisu; arba
  - iii) APV artėjimams tūpti į kilimo ir tūptimo takus su FALS, RTZL ir RCLL, kai naudojamas patvirtintas HUD.
- 6) Įgaliotoji institucija gali patvirtinti žemesnes vertes nei 5 lentelėje nurodytos vertės, taikomas HUDLS ir automatiniam tūptimams pagal šio priedėlio e papunktį.
- 7) Vizualiąsias priemones sudaro standartinis kilimo ir tūptimo tako ženklėjimas dieną bei artėjimo ir kilimo ir tūptimo tako žiburiai (kilimo ir tūptimo tako šoniniai žiburiai, slenksčio žiburiai, kilimo ir tūptimo tako galo žiburiai ir kai kuriais atvejais tūptimo zonos ir (arba) kilimo ir tūptimo tako ašinės linijos žiburiai). Leidžiama artėjimo tūpti žiburių konfigūracija yra suklasifikuota ir pateikiama 4 lentelėje toliau.
- 8) Nepaisant šio punkto d papunkčio 7 dalyje išdėstytų reikalavimų, įgaliotoji institucija gali leisti, kad pagrindinei artėjimo tūpti žiburių sistemai (BALS) taikomos RVR vertės būtų taikomos tiems kilimo ir tūptimo takams, kuriuose dėl reljefo ar vandens telkinių artėjimo tūpti žiburių ilgis yra mažesnis kaip 210 m, tačiau kuriuose yra bent viena stop linija.
- 9) Skrydžiams naktį arba kitiems skrydžiams, kai reikia pasitikėti kilimo ir tūptimo tako bei artėjimo tūpti žiburiais, žiburiai turi būti įjungti ir veikiantys, išskyrus 6a lentelėje numatytus atvejus.

#### 4 lentelė

##### Artėjimo tūpti žiburių sistemos

Įrangos OPS klasė	Artėjimo tūpti žiburių ilgis, nustatymas ir šviesumas
FALS (Pilna artėjimo tūpti žiburių sistema)	ICAO: I kategorijos tikslojo artėjimo tūpti žiburių sistema (HIALS 720 m ≥), pagal nuotolį sužymėta ašies linija, centrinės gretos linijinių žiburių linija
IALS (Vidutinė artėjimo tūpti žiburių sistema)	ICAO: Paprasta artėjimo tūpti žiburių sistema (HIALS 420–719 m), pavienis šviesos šaltinis, nedideliu atstumu išdėstytų žiburių greta
BALS (Pagrindinė artėjimo tūpti žiburių sistema)	Bet kuri kita artėjimo tūpti žiburių sistema (HIALS, MIALS ar ALS 210–419 m)
NALS (Be artėjimo tūpti žiburių sistemos)	Bet kuri kita artėjimo tūpti žiburių sistema (HIALS, MIALS ar ALS 210 m) arba be artėjimo tūpti žiburių sistemos

## 5 lentelė

## RVR/CMV (žr. 11 lentelę) priklausomai nuo DH/MDH

DH ar MDH			Žiburių sistemos klasė			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			Žr. d papunkčio 5–6 dalis ir d papunkčio 10 dalį, kai RVR < 750 m			
Pėdos			Metrai			
200	—	210	550	750	1 000	1 200
211	—	220	550	800	1 000	1 200
221	—	230	550	800	1 000	1 200
231	—	240	550	800	1 000	1 200
241	—	250	550	800	1 000	1 300
251	—	260	600	800	1 100	1 300
261	—	280	600	900	1 100	1 300
281	—	300	650	900	1 200	1 400
301	—	320	700	1 000	1 200	1 400
321	—	340	800	1 100	1 300	1 500
341	—	360	900	1 200	1 400	1 600
361	—	380	1 000	1 300	1 500	1 700
381	—	400	1 100	1 400	1 600	1 800
401	—	420	1 200	1 500	1 700	1 900
421	—	440	1 300	1 600	1 800	2 000
441	—	460	1 400	1 700	1 900	2 100
461	—	480	1 500	1 800	2 000	2 200
481	—	500	1 500	1 800	2 100	2 300
501	—	520	1 600	1 900	2 100	2 400
521	—	540	1 700	2 000	2 200	2 400
541	—	560	1 800	2 100	2 300	2 500
561	—	580	1 900	2 200	2 400	2 600
581	—	600	2 000	2 300	2 500	2 700
601	—	620	2 100	2 400	2 600	2 800
621	—	640	2 200	2 500	2 700	2 900
641	—	660	2 300	2 600	2 800	3 000
661	—	680	2 400	2 700	2 900	3 100
681	—	700	2 500	2 800	3 000	3 200
701	—	720	2 600	2 900	3 100	3 300
721	—	740	2 700	3 000	3 200	3 400
741	—	760	2 700	3 000	3 300	3 500
761	—	800	2 900	3 200	3 400	3 600
801	—	850	3 100	3 400	3 600	3 800
851	—	900	3 300	3 600	3 800	4 000
901	—	950	3 600	3 900	4 100	4 300
951	—	1 000	3 800	4 100	4 300	4 500
1 001	—	1 100	4 100	4 400	4 600	4 900
1 101	—	1 200	4 600	4 900	5 000	5 000
1 201 ir daugiau			5 000	5 000	5 000	5 000

6 lentelė

**Minimalus ir maksimalus taikytinas RVR/paverstasis meteorologinis matomumas (žr. 11 lentelę) visiems artėjimams tūpti pagal prietaisus iki I kategorijos minimumų (apatinės ir viršutinės sklidimo ribos):**

Prietaisai/sąlygos	RVR/CMV m)	Lėktuvo kategorija			
		A	B	C	D
ILS, MLS, GLS, PAR ir APV	Min.	Pagal 5 lentelę			
	Maks.	1 500	1 500	2 400	2 400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV su c papunkčio 1 dalies ii pastraipos kriterijus atitinkančia procedūra:	Min.	750	750	750	750
	Maks.	1 500	1 500	2 400	2 400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV:  — kai netenkinami šio punkto c papunkčio 1 dalies ii pastraipos kriterijai arba  — su DH ar MDH $\geq$ 1 200 pėdų	Min.	1 000	1 000	1 200	1 200
	Maks.	Pagal 5 lentelę, jei pilotuojama pagal CDFa techniką; kitaip – prie 5 lentelėje nurodytų verčių pridėdama 200/400 m, tačiau gauta vertė turi būti ne didesnė kaip 5 000 m.			

6a lentelė

**Sugedusi arba nepilnu pajėgumu veikianti įranga. Poveikis tūpimo minimumams**

Sugedusi arba nepilnu pajėgumu veikianti įranga (1 pastaba)	Poveikis tūpimo minimumams				
	CAT IIIB (2 pastaba)	CAT IIIA	CAT II	CAT I	Netikslus
ILS rezervinis siųstuvus	Draudžiama		Jokio poveikio		
Išorinis ženklinamasis radijo švyturyš	Jokio poveikio, jei pakeičiama paskelbta lygiaverte pozicija				Netaikoma
Vidurinis ženklinamasis radijo švyturyš	Jokio poveikio				Jei nenaudojama kaip MATP, jokio poveikio
Tūpimo zonos RVR vertinimo sistema	Laikiniai gali būti pakeičiamas viduriniojo taško RVR, jei leidžia valstybė, kurioje yra aerodromas. RVR gali būti pranešamas pagal vizualųjį stebėjimą			Jokio poveikio	
Viduriniojo taško arba tolimojo tūpimo tako galo RVR	Jokio poveikio				
Naudojamo kilimo ir tūpimo tako anemometras	Jokio poveikio, jei yra kitas antžeminis šaltinis				
Debesų aukščio matuoklis	Jokio poveikio				
Artėjimo tūpti žiburiai	Draudžiama skrydžiams, kurių DH > 50 pėdų	Draudžiama	Minimumai, taikomi, kai nėra artėjimo tūpti žiburių sistemos		
Artėjimo tūpti žiburiai, išskyrus paskutinius 210 m	Jokio poveikio	Draudžiama	Minimumai, taikomi, kai nėra artėjimo tūpti žiburių sistemos		
Artėjimo tūpti žiburiai, išskyrus paskutinius 420 m	Jokio poveikio			Vidutinės artėjimo tūpti žiburių sistemos atveju taikomi minimumai	

Sugedusi arba nepilnu pajėgumu veikianti įranga (1 pastaba)	Poveikis tūpimo minimumams				
	CAT IIIB (2 pastaba)	CAT IIIA	CAT II	CAT I	Netikslus
Rezervinis energijos tiekimas artėjimo tūpti žiburiams	Jokio poveikio				
Viso kilimo ir tūpimo tako žiburių sistema	Draudžiama			Dieną – minimumai, taikomi, kai nėra artėjimo tūpti žiburių sistemos Naktį – draudžiama	
Kilimo ir tūpimo tako šoniniai žiburiai	Tik dieną, naktį – draudžiama				
Kilimo ir tūpimo tako ašinės linijos žiburiai	Dieną – RVR 300 m Naktį – draudžiama		Dieną – RVR 300 m Naktį – 550 m	Jokio poveikio	
Atstumas tarp kilimo ir tūpimo tako ašinės linijos žiburių padidintas iki 30 m	RVR 150 m	Jokio poveikio			
Kilimo ir tūpimo tako tūpimo zonos žiburiai	Dieną – RVR 200 m Naktį – 300 m	Dieną – RVR 300 m Naktį – 550 m		Jokio poveikio	
Rezervinis energijos tiekimas kilimo ir tūpimo tako žiburiams	Draudžiama			Jokio poveikio	
Riedėjimo tako žiburių sistema	Jokio poveikio, išskyrus vėlavimas dėl mažesnio judėjimo greičio				

1 pastaba: 6a lentelės sąlygos:

- a) Kiti, nei 6a lentelėje nurodytieji, daugybiniai kilimo ir tūpimo tako žiburių gedimai draudžiami.
- b) Artėjimo tūpti bei kilimo ir tūpimo tako žiburių sistemų trūkumai traktuojami atskirai.
- c) II arba III kategorijos skrydžiai. Kilimo ir tūpimo tako žiburių ir RVR vertinimo įrangos trūkumų derinys draudžiamas.
- d) Kiti nei ILS gedimai turi poveikio tik RVR, bet ne DH.

2 pastaba: IIIB kategorijos skrydžių be DH atveju naudotojas užtikrina, kad lėktuvams, kuriais leista vykdyti skrydžius be DH su mažiausiais RVR apribojimais, taikomas ir 6a lentelės turinys, ir toliau išvardyti dalykai:

- a) RVR. Aerodrome turi būti bent viena RVR vertė;
- b) kilimo ir tūpimo tako žiburiai:
  - i) kai nėra kilimo ir tūpimo tako šoninių žiburių arba ašinės linijos žiburių – dieną RVR yra 200 m, naktį – draudžiama;
  - ii) kai nėra TDZ žiburių – jokių apribojimų;
  - iii) nėra rezervinio energijos tiekimo kilimo ir tūpimo tako žiburiams – dieną RVR yra 200 m, naktį – draudžiama.

10) Vieno piloto vykdomi skrydžiai. Vieno piloto vykdomų skrydžių atveju visiems artėjimams tūpti naudotojas privalo apskaičiuoti minimalų RVR/matomumą pagal OPS 1.430 punktą ir šį priedėlį.

i) I kategorijos artėjimams tūpti galima taikyti mažesnę nei 800 m RVR, kaip nurodyta 5 lentelėje, jei mažiausiai iki taikytino DH naudojamas bet kuris iš toliau išvardytų dalykų:

A) tinkamas autopilotas kartu su ILS arba MLS, kuriam nepaskelbti jokie apribojimai; arba

B) patvirtintas HUDLS (įkaitant, jei reikia, EVS) arba lygiavertė patvirtinta sistema.

ii) Kai nėra RTZL ir (arba) RCLL, minimalus RVR/CMV yra ne mažesnis kaip 600 m.

iii) Mažesnis kaip 800 metrų RVR, kaip nurodyta 5 lentelėje, gali būti taikomas APV skrydžiams į kilimo ir tūpimo tako su FALS, RTZL ir RCLL, kai naudojamas patvirtintas HUDLS arba lygiavertė patvirtinta sistema arba vykdančiam automatiniame artėjime tūpti iki DH, kuris yra lygus arba didesnis kaip 250 pėdų.



## e) I kategorijos skrydžiai, esant mažesniai RVR

## 1) Apsisprendimo aukštis.

I kategorijos skrydžių, esant mažesniai RVR, apsisprendimo aukštis turi būti ne mažesnis kaip:

- i) AFM nurodytas minimalus apsisprendimo aukštis, jei nurodoma; arba
- ii) minimalus aukštis, iki kurio galima naudoti tikslojo artėjimo tūpti priemonės, jei nėra reikiamo vizualiojo orientyro; arba
- iii) lėktuvo kategorijai nustatytas OCH; arba
- iv) apsisprendimo aukštis, iki kurio skrydžio įgulai leidžiama skristi; arba
- v) 200 pėdų,

atsižvelgiant į tai, kuri vertė yra didesnė.

## 2) Įrangos tipas.

ILS/MLS, su kuriuo įmanomi I kategorijos skrydžiai, esant mažesniai RVR, turi būti neriboto naudojimo prietaisai tiesinio skrydžio kursu ( $\leq 3^\circ$  paslinkimas), ir ILS turi būti patvirtintas:

- i) I/T/1 klasės skrydžiams iki 450 m RVR minimumo; arba
- ii) II/D/2 klasės skrydžiams iki mažiau kaip 450 m RVR.

Pavieniai ILS prietaisai leidžiami tik tada, jei užtikrinamas 2 lygio skrydis.

## 3) Būtinai RVR/CMV.

Mažiausių naudotojo taikomų minimumų I kategorijos skrydžiams, esant nestandartiniui RVR, sąlygos nustatytos 6b lentelėje toliau:

6b lentelė

**I kategorijos, esant mažesniai RVR, minimalus RVR/CMV priklausomai nuo artėjimo tūpti žiburių sistemos**

I kategorijos skrydžių, esant mažesniai RVR, minimumai						
DH (pėdos)			Žiburių sistemos klasė			
			FALS	IALS	BALS	NALS
RVR/CMV (metrai)						
200	—	210	400	500	600	750
211	—	220	450	550	650	800
221	—	230	500	600	700	900
231	—	240	500	650	750	1 000
241	—	249	550	700	800	1 100

*I pastaba:* Vizualiųjų priemonių sudaro standartiniai kilimo ir tūpimo tako dienos ženklai, artėjimo tūpti žiburiai, kilimo ir tūpimo tako šoniniai žiburiai, slenksčio žiburiai, kilimo ir tūpimo tako galo žiburiai ir, kai skrydžiai vykdomo žemiau kaip 450 m, tūpimo zonos ir (arba) kilimo ir tūpimo tako ašinės linijos žiburiai.

4) Vizualusis orientyras. Pilotas tęsia artėjimą tūpti žemiau apsisprendimo aukščio, tik jei galima matyti vizualųjį orientyrą iš mažiausiai 3 paeiliui einančių žiburių segmento, t. y. artėjimo tūpti žiburių vidurio liniją, arba tūpimo zonos žiburius, ar kilimo ir tūpimo tako ašinės linijos žiburius, kilimo ir tūpimo tako šoninius žiburius arba jų derinį. Šį vizualųjį orientyrą turi sudaryti šoniniai antžeminių žiburių sistemos elementai, t. y. artėjimo tūpti stop linijos žiburiai arba tūpimo slenksčio arba tūpimo zonos žiburių linija, nebent skrydis vykdomas su patvirtintu HUDLS, kuriuo galima naudotis mažiausiai iki 150 pėdų.

## 5) Leidimas.

Vykdyti I kategorijos skrydžius, esant mažesniai RVR:

- i) artėjimas tūpti vykdomas kaip automatinis artėjimas tūpti iki automatinio tūpimo; arba patvirtintas HUDLS naudojamas iki mažiausiai 150 pėdų virš slenksčio;
- ii) lėktuvas yra sertifikuotas pagal CS-AWO II kategorijos skrydžiams vykdyti;
- iii) automatinio tūpimo sistema yra patvirtinta IIIA kategorijos skrydžiams;
- iv) skrydžių dokumentavimo reikalavimai vykdomi pagal OPS 1.440 punkto 1 priedėlio papunktį;
- v) atlikti OPS 1.450 i priedėlio h papunktyje nurodyti mokymai, tiems mokymams priskiriami mokymas ir tikrinimas realaus skrydžio treniruoklyje naudojant antžeminius ir vizualiuosius orientyrus mažiausiu taikytinu RVR;
- vi) naudotojas užtikrina, kad yra nustatytos prasto matomumo procedūros ir kad tos procedūros galioja tūpimui numatytame aerodrome; ir
- vii) naudotojui būtinas įgaliotosios institucijos leidimas.

## f) Tikslusis artėjimas tūpti – II kategorijos skrydžiai ir II kategorijos skrydžiai nestandartinėmis sąlygomis

## 1) Bendrosios nuostatos.

- i) II kategorija – tai tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus, naudojantis ILS ar MLS, kai:
  - A) apsisprendimo aukštis yra žemesnis nei 200 pėdų, bet ne žemesnis nei 100 pėdų; ir
  - B) kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis yra ne mažesnis nei 300 m.
- ii) II kategorijos skrydis nestandartinėmis sąlygomis – tai tikslusis artėjimas tūpti pagal prietaisus ir tūpimas, naudojantis šio papunkčio iii dalyje nustatytus prietaisų reikalavimus atitinkančiu ILS arba MLS, kai:
  - A) apsisprendimo aukštis yra žemesnis nei 200 pėdų, bet ne žemesnis nei 100 pėdų (žr. 7b lentelę toliau); ir
  - B) RVR yra ne mažesnis kaip 350/400 m. (Žr. 7b lentelę toliau.)
- iii) ILS/MLS, su kuriuo įmanomi II kategorijos skrydžiai nestandartinėmis sąlygomis, turi būti neriboto naudojimo prietaisai tiesinio skrydžio kursu ( $\leq 3^\circ$  paslinkimas), ir ILS turi būti sertifikuotas:
  - A) I/T/1 klasės skrydžiams iki 450 m RVR ir iki 200 pėdų arba didesnio DH; arba
  - B) II/D/2 klasės skrydžiams, kai RVR yra mažesnis kaip 450 m arba iki mažesnio kaip 200 pėdų DH.

Pavieniai ILS prietaisai leidžiami tik tada, jei atliekamas 2 lygio skrydis.

## 2) Apsisprendimo aukštis. Naudotojas privalo užtikrinti, kad apsisprendimo aukštis, taikomas:

- i) II kategorijos skrydžiams nestandartinėmis sąlygomis ir II kategorijos skrydžiams, yra ne mažesnis kaip:
  - A) AFM nurodytas minimalus apsisprendimo aukštis, jei nurodoma; arba
  - B) minimalus aukštis, iki kurio galima naudoti tikslinio artėjimo tūpti priemones, jei nėra reikiamo vizualiojo orientyro; arba
  - C) lėktuvo kategorijai nustatytas OCH; arba
  - D) apsisprendimo aukštis, iki kurio skrydžio įgulai leidžiama skristi; arba
  - E) 100 pėdų,

atsižvelgiant į tai, kuri vertė yra didesnė.

- 3) Vizualusis orientyras. Pilotas tęsia artėjimą tūpti žemiau II kategorijos skrydžio arba II kategorijos skrydžio nestandartinėmis sąlygomis apsisprendimo aukščio, nustatyto pagal šio punkto d papunkčio 2 dalį, jei tik galima matyti vizualųjį orientyrą iš mažiausiai 3 paeilui einančių žiburių segmento, t. y. artėjimo tūpti žiburių vidurio liniją, arba tūpimo zonos žiburius, ar kilimo ir tūpimo tako ašinės linijos žiburius, kilimo ir tūpimo tako šoninius žiburius, ar jų derinį. Šį vizualųjį orientyrą turi sudaryti šoniniai antžeminių žiburių sistemos elementai, t. y. artėjimo tūpti stop linijos žiburiai arba tūpimo slenkščio arba tūpimo zonos žiburių linija, nebent skrydis vykdomas su patvirtintu HUDLS iki tūpimo.
- 4) i) Būtinasis RVR. Žemiausi minimumai, kuriuos naudotojas turi taikyti II kategorijos skrydžiams, yra šie:

7a lentelė

**II kategorijos skrydžio RVR priklausomai nuo DH**

II kategorijos minimumai		
DH (pėdos)	Automatinis artėjimas tūpti/patvirtintas HUDLS iki žemiau DH (1a pastaba)	
	RVR A, B ir C kategorijos lėktuvas	RVR D kategorijos lėktuvas
100–120	300 m	300/350 m (2a pastaba)
121–140	400 m	400 m
141 ir daugiau	450 m	450 m

*1a pastaba:* Šioje lentelėje „automatinis artėjimas tūpti žemiau DH/patvirtintas HUDLS“ reiškia nuolatinį automatinės skrydžio valdymo sistemos arba HUDLS naudojimą iki aukščio, sudarančio 80 % DH. Todėl dėl minimalaus aukščio, kuriame įjungiamas automatinė skrydžio valdymo sistema, tinkamumo skraidyti reikalavimai gali turėti įtakos taikytinam DH.

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

- ii) Būtinasis RVR. Žemiausi minimumai, kuriuos naudotojas turi taikyti II kategorijos skrydžiams nestandartinėmis sąlygomis, yra šie:

7b lentelė

**II kategorijos skrydžių nestandartinėmis sąlygomis minimalus RVR priklausomai nuo artėjimo tūpti žiburių sistemos**

II kategorijos skrydžių nestandartinėmis sąlygomis minimumai					
DH (pėdos)	Automatinis tūpimas arba patvirtintas HUDLS naudojamas iki tūpimo				
	Žiburių sistemos klasė				
	FALS	IALS	BALS	NALS	
	Žr. d papunkčio 5–6 dalis ir d papunkčio 10 dalį, kai RVR < 750m				
	CAT A–C	CAT D	CAT A–D	CAT A–D	CAT A–D
RVR (metrai)					
100–120	350	400	450	600	700
121–140	400	450	500	600	700
141–160	450	500	500	600	750
161–199	450	500	550	650	750

*Pastaba.* II kategorijos skrydžiams nestandartinėmis sąlygomis vykdyti būtinas vizualiąsias priemones sudaro kilimo ir tūpimo tako dienos ženklai ir artėjimo tūpti žiburiai (kilimo ir tūpimo tako žiburiai, kilimo ir tūpimo tako šoniniai žiburiai, slenkščio žiburiai, kilimo ir tūpimo tako galo žiburiai). Skrydžiams, kai RVR yra 400 m arba mažiau, turi būti kilimo ir tūpimo tako ašinės linijos žiburiai. Artėjimo tūpti žiburių konfigūracija yra suklasifikuota ir pateikiama 4 lentelėje toliau.

- iii) Kad būtų galima vykdyti II kategorijos skrydžius nestandartinėmis sąlygomis, naudotojas turi užtikrinti, kad yra nustatytos prasto matomumo procedūros ir kad tos procedūros galioja tūpimui numatytame aerodrome.
- g) Tikslusis artėjimas tūpti – III kategorijos skrydžiai
- 1) Bendrosios nuostatos. III kategorijos skrydžiai yra skirstomi taip:
- i) III A kategorijos skrydžiai. Tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus, naudojantis ILS ar MLS, kai:
- A) apsisprendimo aukštis mažesnis kaip 100 pėdų; ir
- B) kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis yra ne mažesnis nei 200 m.
- ii) III B kategorijos skrydžiai. Tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus, naudojantis ILS ar MLS, kai:
- A) apsisprendimo aukštis mažesnis nei 100 pėdų arba apsisprendimo aukštis neribojamas; ir
- B) KTT matomumo nuotolis mažesnis nei 200 m, bet ne mažesnis nei 75 m.
- Pastaba.* Kai apsisprendimo aukštis (DH) bei kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) nepatenka į tą pačią kategoriją, skrydžio kategoriją lemia RVR.
- 2) Apsisprendimo aukštis. Skrydžių, kai apsisprendimo aukštis naudojamas, metu naudotojas turi užtikrinti, kad apsisprendimo aukštis būtų ne žemesnis nei:
- i) AFM nurodytas minimalus apsisprendimo aukštis, jei nurodoma; arba
- ii) minimalus aukštis, iki kurio galima naudoti tikslinio artėjimo tūpti priemones, jei nėra reikiamo vizualiojo orientyro; arba
- iii) apsisprendimo aukštis, iki kurio skrydžio įgulai leidžiama skristi.
- 3) Skrydžiai, kurių metu apsisprendimo aukštis neribojamas. Skrydžius neribojant apsisprendimo aukščio galima vykdyti tik tada, jei:
- i) skrydžiai neribojant apsisprendimo aukščio leidžiami AFM; ir
- ii) artėjimo tūpti prietaisai ir aerodromo įrenginiai gali padėti užtikrinti skrydžius, kurių metu apsisprendimo aukštis neribojamas; ir
- iii) naudotojas turi leidimą vykdyti III kategorijos skrydžius, kurių metu apsisprendimo aukštis neribojamas.
- Pastaba.* III kategorijos kilimo ir tūpimo tako atveju galima daryti prielaidą, kad skrydžiai neribojant apsisprendimo aukščio galimi, išskyrus atvejus, kai juos konkrečiai riboja AIP arba NOTAM.
- 4) Vizualusis orientyras.
- i) III A kategorijos skrydžių ir III B kategorijos skrydžių su mažo patikimumo skrydžio valdymo sistemomis arba su patvirtintu HUDLS metu pilotas tęsia artėjimą tūpti žemiau apsisprendimo aukščio, nustatyto pagal g papunkčio 2 dalį, jei tik galima matyti vizualųjį orientyrą iš mažiausiai 3 paeilui einančių žiburių segmentų, t. y. artėjimo tūpti žiburių vidurio liniją arba tūpimo zonos žiburius, ar kilimo ir tūpimo tako ašinės linijos žiburius, kilimo ir tūpimo tako šoninius žiburius, arba jų derinį.
- ii) III B kategorijos skrydžių arba su mažo patikimumo skrydžio valdymo sistemomis arba su didelio patikimumo mišria tūpimo sistema (kurią sudaro, pavyzdžiui, HUDLS) naudojant apsisprendimo aukštį metu, pilotas tęsia artėjimą tūpti žemiau apsisprendimo aukščio, nustatyto pagal e papunkčio 2 dalį, jei tik galima matyti vizualųjį orientyrą bent iš vieno vidurio linijos žiburio.
- 5) Būtinai RVR. Žemiausi minimumai, kuriuos naudotojas turi taikyti III kategorijos skrydžiams, yra šie:

## 8 lentelė

## III kategorijos skrydžių RVR priklausomai nuo DH ir posvyrio kontrolės/valdymo sistemos

III kategorijos minimumai			
Kategorija	Apsisprendimo aukštis (pėdos) (2 pastaba)	Posvyrio kontrolės/valdymo sistema	RVR (m)
IIIA	Mažiau nei 100 pėdų	Nebūtina	200 m
IIIB	Mažiau nei 100 pėdų	Nepatikima	150 m (1 pastaba)
IIIB	Mažiau nei 50 pėdų	Nepatikima	125 m
IIIB	Mažiau nei 50 pėdų arba be apsisprendimo aukščio	Patikima (3 pastaba)	75 m

1 pastaba. Lėktuvams, sertifikuotiems pagal CS-AWO 321 punkto b papunkčio 3 dalį arba lygiavertius reikalavimus.

2 pastaba. Skrydžio valdymo sistemos dubliavimas nustatomas pagal CS-AWO mažiausiu sertifikuotu apsisprendimo aukščiu.

3 pastaba. Minėtą didelio patikimumo sistemą gali sudaryti didelio patikimumo mišri sistema.

## h) Sustiprinto matymo sistemos (EVS)

- 1) Pagal šią dalį sertifikuota sustiprinto matymo sistema besinaudojantis ir lėktuvo pilotavimo taisyklių procedūrų ir apribojimų laikydamasis, pilotas gali:
  - i) tęsti artėjimą tūpti žemiau DH arba MDH iki 100 pėdų virš kilimo ir tūpimo tako slenksčio aukščio, jei tik matomas bent vienas iš toliau išvardytų vizualiųjų orientyrų ir jei tą orientyrą galima identifikuoti sustiprinto matymo sistemoje:
    - A) artėjimo tūpti žiburių sistemos elementai; arba
    - B) kilimo ir tūpimo tako slenkstis, kuris atpažįstamas pagal vieną iš toliau išvardytų dalykų: kilimo ir tūpimo tako tūpimo paviršiaus pradžia, slenksčio žiburiai, slenksčio atpažinimo žiburiai; ir kilimo ir tūpimo tako zona, kuri atpažįstama pagal vieną iš toliau išvardytų dalykų: kilimo ir tūpimo tako tūpimo zonos pradžia, tūpimo zonos žiburiai, tūpimo zonos ženklai arba kilimo ir tūpimo tako žiburiai.
  - ii) Sumažinti artėjimui tūpti apskaičiuotą RVR/CMV nuo 9 lentelės (pateikta toliau) 1 stulpelyje nurodytos vertės iki tos lentelės 2 stulpelyje nurodytos vertės:

## 9 lentelė

## RVR/CMV mažinimas, kai artėjama tūpti naudojant EVS, priklausomai nuo įprasto RVR/CMV

Paprastai reikalaujamas RVR/CMV	RVR/CMV, kai artėjama tūpti naudojant EVS
550	350
600	400
650	450
700	450
750	500
800	550
900	600
1 000	650
1 100	750
1 200	800
1 300	900
1 400	900
1 500	1 000
1 600	1 100
1 700	1 100

Paprastai reikalaujamas RVR/CMV	RVR/CMV, kai artėjama tūpti naudojant EVS
1 800	1 200
1 900	1 300
2 000	1 300
2 100	1 400
2 200	1 500
2 300	1 500
2 400	1 600
2 500	1 700
2 600	1 700
2 700	1 800
2 800	1 900
2 900	1 900
3 000	2 000
3 100	2 000
3 200	2 100
3 300	2 200
3 400	2 200
3 500	2 300
3 600	2 400
3 700	2 400
3 800	2 500
3 900	2 600
4 000	2 600
4 100	2 700
4 200	2 800
4 300	2 800
4 400	2 900
4 500	3 000
4 600	3 000
4 700	3 100
4 800	3 200
4 900	3 200
5 000	3 300

- 2) Šio punkto h papunkčio 1 dalis gali būti taikoma tik ILS, MLS, PAR, GLS ir APV skrydžiams, kai DH yra ne mažiau kaip 200 pėdų arba artėjimas tūpti vykdomas laikantis patvirtinto vertikalaus skrydžio trajektorijos pilotavimo iki MDH arba DH yra ne žemiau kaip 250 pėdų.
- 3) Pilotui negalima tęsti artėjimo tūpti žemiau 100 pėdų virš tūpimui numatyto kilimo ir tūpimo tako slenksčio aukščio, nebent pilotas nesinaudodamas sustiprinto matymo sistema aiškiai mato ir atpažįsta vieną iš toliau išvardytų vizualiųjų orientyrų:
- A) slenksčio žiburiai ir ženklai; arba
- B) tūpimo zonos žiburiai ir ženklai.
- i) Sąmoningai paliktas tuščias
- j) Artėjimas tūpti ratu
- 1) Mažiausias santykinis žemėjimo aukštis (MDH). Artėjimo tūpti ratu MDH yra didesnis kaip:
- i) lėktuvo kategorijai paskelbtas artėjimo tūpti ratu OCH; arba

- ii) minimalus artėjimo tūpti aukštis, apskaičiuotas pagal toliau pateikiamą 10 lentelę; arba
  - iii) pirmiau pateiktai artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrai nustatytą DH/MDH.
- 2) Mažiausias absoliutusias žemėjimo aukštis (MDA). Artėjimui tūpti ratu MDA apskaičiuojamas pridėdamas paskelbtą aerodromo aukštį prie MDH, apskaičiuojamo pagal j papunkčio 1 dalį.
- 3) Matomumas. Artėjimo tūpti ratu minimalus matomumas yra didesnis kaip:
- i) lėktuvo kategorijai paskelbtas artėjimo tūpti ratu matomumas, jei paskelbtas; arba
  - ii) minimalus artėjimo tūpti matomumas, apskaičiuotas pagal toliau pateikiamą 10 lentelę; arba
  - iii) pirmiau pateiktai artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrai pagal 5 ir 6 lentelę apskaičiuojamas RVR/CMV.
- 4) Nepaisant reikalavimų šio punkto j papunkčio 3 dalyje, įgaliotoji institucija gali atleisti naudotoją nuo reikalavimo didinti matomumą daugiau kaip pagal 10 lentelę apskaičiuojamas matomumas.
- 5) papunkčio 4 dalyje nurodytos išimtys turi būti taikomos tik tose vietovėse, kuriose esamus skrydžius būtina išlaikyti dėl aiškaus viešojo intereso. Išimtys turi būti pagrįstos naudotojo patirtimi, mokymo programa ir skrydžio įgulos kvalifikacija. Išimtys turi būti reguliariai persvarstomos.

## 10 lentelė

**Minimalus matomumas ir MDH artėjimui tūpti ratu priklausomai nuo lėktuvo kategorijos**

	Lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pėdos)	400	500	600	700
Minimalus meteorologinis matomumas m)	1 500	1 600	2 400	3 600

- 6) Šiame papunktyje artėjimas tūpti ratu nurodytu maršrutu laikomas patvirtinta procedūra.
- k) Vizualusis artėjimas tūpti. Naudotojas vizualiajam artėjimui tūpti nenaudoja mažesnio nei 800 m RVR.
- l) Pranešto meteorologinio matomumo pavertimas į RVR/CMV.
- 1) Naudotojas privalo užtikrinti, kad meteorologinio matomumo pavertimas į RVR/CMV nebūtų naudojamas kiliui, nebūtų naudojamas apskaičiuoti bet kurį kitą mažesnę kaip 800 m minimalų RVR arba nebūtų naudojamas turint praneštą RVR.
- Pastaba.* Jei pranešama, kad RVR yra didesnis nei aerodromo naudotojo apskaičiuotas maksimalus dydis, pavyzdžiui, „RVR yra didesnis kaip 1 500 metrų“, pagal šią dalį jis nelaikomas praneštuoju RVR.
- 2) Paverčiant meteorologinį matomumą į RVR kitomis nei pirmiau minėto l papunkčio 1 dalyje nurodytomis aplinkybėmis, naudotojas privalo užtikrinti, kad būtų naudojama ši lentelė:

## 11 lentelė

**Met. matomumo vertimas į RVR/CMV**

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

OPS 1.430 punkto c papunkčio 2 priedėlis

### Lėktuvų kategorijos. Skrydžiai bet koku oru

a) Lėktuvų klasifikacija

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

Lėktuvo kategorija	VAT
A	Mažiau nei 91 mazgų
B	Nuo 91 iki 120 mazgų
C	Nuo 121 iki 140 mazgų
D	Nuo 141 iki 165 mazgų
E	Nuo 166 iki 210 mazgų

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

b) Kategorijos pakeitimas visam laikui (maksimali tūpimo masė)

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



## OPS 1.440 punkto 1 priedėlis

**Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Bendrosios skrydžių taisyklės**

- a) Bendrosios nuostatos. Nustatant ir tvirtinant skrydžius prasto matomumo sąlygomis, taikomos šios procedūros.
- b) Skrydžių vykdymo demonstravimas. Skrydžių vykdymo demonstravimo tikslas yra nustatyti arba patvirtinti taikytinų lėktuvo skrydžių valdymo sistemų, įskaitant, jei reikia, HUDLS, mokymo, skrydžio įgulai taikytinos tvarkos, techninės priežiūros programų, vadovų, taikytinų patvirtinamai II/III kategorijos programai, naudojimą ir veiksmingumą.
- 1) Jeigu skrydžiai vykdomi naudojant II/III kategorijos sistemas, sumontuotas kiekviename lėktuvo tipe, turi būti atlikta mažiausiai 30 artėjimų tūpti ir tūpimų, jeigu būtinas DH yra 50 pėdų ar daugiau. Jeigu DH yra žemiau kaip 50 pėdų, reikės atlikti mažiausiai 100 artėjimų tūpti ir tūpimų, išskyrus atvejus, kai įgaliotoji institucija patvirtino kitaip.
  - 2) Jeigu naudotojas turi skirtingus to paties lėktuvo tipo variantus, tame pačiame lėktuvo tipe naudojančius tas pačias pagrindines skrydžių valdymo ir indikacijos sistemas arba skirtingas pagrindines skrydžių valdymo ir indikacijos sistemas, naudotojas turi įrodyti, kad įvairių variantų charakteristikos yra tinkamos, tačiau neturi visapusiškai pademonstruoti kiekvieno varianto. Atsižvelgdama į kito naudotojo, turinčio pagal OPS 1 punktą išduotą AOC ir naudojančią to paties tipo ar varianto lėktuvą ir procedūras, patirtį, įgaliotoji institucija gali leisti sumažinti artėjimų tūpti ir tūpimų skaičių.
  - 3) Jeigu nesėkmingų artėjimų tūpti skaičius viršija 5 % bendro skaičiaus (pvz., nepatenkinami tūpimai, sistemos atjungimai), įvertinimo programa turi būti didinama pakopomis mažiausiai po 10 artėjimų tūpti ir tūpimų, kol bendras nesėkmių rodiklis neviršys 5 %.
- c) Duomenų rinkimas skrydžių vykdymo demonstravimui. Kiekvienas pareiškėjas turi nustatyti duomenų rinkimo metodą (pvz., skrydžio įgulos naudojamus blankus) artėjimų tūpti ir tūpimų charakteristikų registravimui. Galutiniai duomenys ir jų suvestinė turi būti pateikiami įgaliotajai institucijai įvertinti.
- d) Duomenų analizė. Nepatenkinami artėjimai tūpti ir (arba) automatiniai tūpimai patvirtinami dokumentais ir išanalizuojami.
- e) Nuolatinė stebėseną.
- 1) Gavęs pirminį leidimą, naudotojas privalo nuolat stebėti skrydžius, kad nustatytų nepageidaujamas tendencijas, kol šios netapo pavojingos. Šiam tikslui gali būti naudojami skrydžio įgulos pranešimai.
  - 2) Ši informacija turi būti saugoma 12 mėnesių:
    - i) bendras artėjimų tūpti pagal lėktuvo tipą skaičius, panaudojus II ar III kategorijos įrangą, kad faktiškai ar praktiškai artėjimai tūpti būtų atliekami pagal taikytinus II ar III kategorijos minimumus; ir
    - ii) pranešimai apie šių kategorijų nepatenkinamus artėjimus tūpti ir (arba) automatinius tūpimus pagal aerodromą ir lėktuvo registraciją:
      - A) skrydžio įrangos gedimai;
      - B) antžeminės įrangos sutrikimai;
      - C) nutraukti artėjimai tūpti dėl skrydžių valdymo tarnybos nurodymų; arba
      - D) kitos priežastys.
  - 3) Naudotojas privalo nustatyti tvarką, kuria stebima, kaip veikia visų lėktuvų automatinio tūpimo sistemos arba HUDLS iki tūpimo.

- f) Pereinamieji laikotarpiai
- 1) Naudotojai, neturintys II ar III kategorijos skrydžių patirties
    - i) II ar III kategorijos skrydžių patirties neturintis naudotojas gali būti patvirtintas atlikti II ar III A kategorijos skrydžius tik kai yra įgijęs ne trumpesnę nei 6 mėnesių I kategorijos skrydžių patirtį atitinkamo tipo lėktuvu.
    - ii) Įgijęs 6 mėnesių II ar III A kategorijos skrydžių atitinkamo tipo lėktuvu patirtį, naudotojas gali būti tvirtinamas III B kategorijos skrydžiams. Išduodama tokį leidimą, įgaliotoji institucija papildomam laikotarpiui gali nustatyti aukštesnius minimumus, nei taikomi žemiausieji. Minimumų padidinimas dažniausiai taikomas tik RVR ir (arba) skrydžių be apsisprendimo aukščio apribojimui ir turi būti parinktas taip, kad nereikėtų keisti skrydžio procedūrų.
  - 2) i) Naudotojai, turintys II ar III kategorijos skrydžių patirtį. Pateikęs prašymą įgaliotajai institucijai, naudotojas, turintis ankstesnę II ar III kategorijos skrydžių patirtį, gali gauti leidimą sutrumpintam pereinamajam laikotarpiui.
    - ii) Jei leidimą vykdyti II arba III kategorijos skrydžius su automatiniu artėjimo tūpti procedūromis – tiek su automatinio tūpimu, tiek be jo – turintis naudotojas pradeda vykdyti rankinio pilotavimo II arba III kategorijos skrydžius su HUDLS, toks naudotojas laikomas „Nauju II arba III kategorijos naudotoju“ demonstravimo laikotarpio nuostatų tikslais.
- g) II ir III kategorijų bei LVTO įrangos techninė priežiūra. Naudotojas drauge su gamintoju turi nustatyti lėktuve sumontuotų orientavimo sistemų techninės priežiūros instrukcijas ir jas įtraukti į M dalies M.A. 302 punkte nurodytą naudotojo lėktuvo techninės priežiūros programą, kurią turi patvirtinti įgaliotoji institucija.
- h) Reikalavimus atitinkantys aerodromai ir kilimo bei tūpimo takai (KTT)
- 1) Prieš pradėdant III kategorijos skrydžius, kiekvieno lėktuvo tipo ir KTT suderinamumas privalo būti išbandytas bent vienu sėkmingu artėjimu tūpti ir tūpimu pagal II kategoriją ar geresnėmis sąlygomis.
  - 2) Prieš pradėdant I kategorijos skrydžius, esant mažesniai RVR, II kategorijos skrydžius arba II kategorijos skrydžius nestandartinėmis sąlygomis arba III skrydžius, kai prieš kilimo ir tūpimo tako slenkstį yra nelygus žemės paviršius ar kitų numanomų arba žinomų trūkumų, kiekvieno lėktuvo tipo ir kilimo bei tūpimo tako suderinamumas privalo būti išbandytas skrydžiais standartinėmis I kategorijos arba geresnėmis sąlygomis.
  - 3) Jeigu pagal šio papunkčio 4 dalį naudotojas turi skirtingus to paties lėktuvo tipo variantus, kuriuose naudojamos tos pačios pagrindinės skrydžių valdymo ir indikacijos sistemos, arba jei pagal šio papunkčio 4 dalį skirtingos pagrindinės skrydžių valdymo ir indikacijos sistemos naudojamos to paties tipo lėktuvuose, naudotojas turi įrodyti, kad įvairių variantų charakteristikos yra tinkamos, tačiau neturi visapusiškai pademonstruoti kiekvieno varianto ir kilimo bei tūpimo tako suderinamumo.
  - 4) Pagal h papunktį lėktuvo tipas arba lėktuvo tipo variantas laikomas tuo pačiu lėktuvo tipu arba variantu, jei tas tipas ar variantas turi tokius pačius arba panašius parametrus:
    - i) Technologijos lygį, įskaitant:
      - A) FGS ir susijusias valdymo ir indikacijos sistemas;
      - B) FMS ir integracijos į FGS lygį;
      - C) HUDLS naudojimą;
    - ii) skrydžių procedūras, įskaitant:
      - A) pavojaus aukštį;
      - B) rankinį arba automatinį tūpimą;
      - C) Skrydžius be apsisprendimo aukščio;
      - D) HUD/HUDLS naudojimą mišrių skrydžių metu.

- iii) Valdymo charakteristikas, įskaitant:
    - A) rankinį tūpimą iš automatinio artėjimo tūpti arba artėjimo tūpti pagal HUDLS;
    - B) rankinį tūpimo nutraukimą iš automatinio artėjimo tūpti;
    - C) automatinį arba rankinį išriedėjimą.
  - 5) Pagal šio papunkčio 4 dalį to paties tipo arba klasės lėktuvus arba tam tikro tipo kelių variantų lėktuvus naudojančios naudotojai gali pasitikėti vienas kito patirtimi laikydamiesi šios dalies reikalavimų.
  - 6) II kategorijos skrydžius nestandartinėmis sąlygomis vykdančios naudotojai laikosi OPS 1.440 punkto 1 priedėlio „Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Bendrosios skrydžių taisyklės“ reikalavimų, taikomų II kategorijos skrydžiams.
-

## OPS 1.450 punkto 1 priedėlis

**Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Mokymas ir kvalifikacija**

- a) Bendrosios nuostatos. Naudotojas privalo užtikrinti, kad skrydžio įgulos narių mokymo programos skrydžiams prasto matomumo sąlygomis apimtų struktūrinius antžeminio mokymo, mokymo realaus skrydžio treniruokliu ir (arba) skrydžio mokymo kursus. Naudotojas gali sutrumpinti šio punkto 2 ir 3 papunkčiuose nurodytų kursų turinį, jeigu sutrumpintų kursų turinys yra priimtinas įgaliotajai institucijai.
- 1) Skrydžio įgulos nariai, neturintys II ar III kategorijos skrydžių patirties, privalo baigti visą mokymo programą, nustatytą šio priedėlio b, c, ir d punktuose.
  - 2) jei kitam Bendrijos naudotojui dirbdami skrydžio įgulos nariai sukaupė II arba III kategorijos skrydžių arba panašaus tipo skrydžių (automatinis artėjimas tūpti arba automatinio tūpimas, HUDLS/hibridinis HUDLS arba EVS) arba II kategorijos rankinio tūpimo patirties, jie gali baigti:
    - i) sutrumpintą antžeminio mokymo kursą, jei skrydžius vykdo kito tipo arba klasės lėktuvu nei lėktuvas, kuriuo skraidant buvo įgyta ankstesnė II arba III kategorijos patirtis;
    - ii) sutrumpintą antžeminio mokymo kursą, mokymą realaus skrydžio treniruokliu ir (arba) skrydžio mokymą, jei skrydžius vykdo to paties tipo arba klasės lėktuvo, kuriuo skraidant gauta ankstesnė II arba III kategorijos patirtis, tuo pačiu tipu arba klase ir variantu. Sutrumpintas kursas turi apimti bent d papunkčio 1 dalies, atitinkamai d papunkčio 2 dalies i pastraipos arba d papunkčio 2 dalies ii pastraipos ir d papunkčio 3 dalies i pastraipos reikalavimus. Įgaliotajai institucijai leidus, naudotojas gali sumažinti pagal d papunkčio 2 dalies i pastraipą privalomų artėjimų tūpti arba tūpimų skaičių, jei lėktuvo tipas arba klasė arba lėktuvo tipo arba klasės variantas turi tokį patį arba panašų:
      - A) technologijos lygį – skrydžio valdymo sistemą (FGS); ir
      - B) skrydžių procedūras;
      - C) Pilotavimo charakteristikas (žr. šio papunkčio 4 dalį),  
kaip ir anksčiau pilotuotas lėktuvo tipas arba klasė; kitaip – turi būti laikomasi d papunkčio 2 dalies i pastraipos reikalavimo.
      - D) HUDLS arba hibridinio HUDLS naudojimą;
      - E) EVS naudojimą.
  - 3) Skrydžio įgulos nariai, II ar III kategorijos patirtį įgiję pas naudotoją, gali baigti sutrumpintus antžeminio mokymo, mokymo realaus skrydžio treniruokliu ir (arba) skrydžio mokymo kursą.

Sutrumpintas kursas, kai:

- i) keičiamas lėktuvo tipas arba klasė, turi apimti bent d papunkčio 1 dalies, d papunkčio 2 dalies i pastraipos arba d papunkčio 2 dalies ii pastraipos ir d papunkčio 3 dalies i pastraipos reikalavimus;
- ii) kai keičiamas lėktuvo variantas, ir reikia tokios pačios tipo arba klasės kvalifikacijos, arba variantas turi tokį patį arba panašų:
  - A) technologijos lygį – skrydžio valdymo sistemą (FGS); ir
  - B) skrydžių procedūras – vientisumą;
  - C) pilotavimo charakteristikas (žr. šio papunkčio 4 dalį);
  - D) HUDLS arba hibridinio HUDLS naudojimą;
  - E) EVS naudojimą;

jei anksčiau pilotuoto lėktuvo tipas ar klasė nekeičiama, skirtumų mokymo arba supažindinimo su tais skirtumais tarp skirtingų variantų kursas atitinka sutrumpinto kurso reikalavimus.

- iii) kai keičiamas tos pačios klasės ar tipo lėktuvo variantas, tačiau žymiai skiriasi varianto:
- A) technologijos lygis – skrydžio valdymo sistema (FGS); ir
  - B) skrydžių procedūros – vientisumas;
  - C) pilotavimo charakteristikos (žr. šio papunkčio 4 dalį);
  - D) HUDLS arba hibridinio HUDLS naudojimas;
  - E) EVS naudojimas,
- turi būti laikomasi d papunkčio 1 dalies, d papunkčio 2 dalies i pastraipos arba d papunkčio 2 dalies ii pastraipos ir d papunkčio 3 dalies i pastraipos reikalavimų. Įgaliotajai institucijai leidus, naudotojas gali sumažinti pagal d papunkčio 2 dalies i pastraipą privalomų artėjimų tūpti arba tūpimų skaičių.
- 4) Jei II arba III kategorijos skrydžius naudotojas vykdo skirtingais lėktuvo variantais, kuriems reikia tokios pačios tipo arba klasės kvalifikacijos, naudotojas turi užtikrinti, kad tokių skrydžių vykdymas būtų pateisinamas susijusių lėktuvų skirtumais ir (arba) panašumais atsižvelgiant į toliau išvardytus dalykus:
- i) Į technologijos lygi, įskaitant:
    - A) FGS ir susijusias valdymo ir indikacijos sistemas;
    - B) skrydžio valdymo sistemą ir jos integravimą (arba neintegravimą) į FGS;
    - C) HUD arba HUDLS su hibridinėmis sistemomis ir (arba) EVS naudojimą.
  - ii) Į skrydžių procedūras, įskaitant:
    - A) žemo arba aukšto patikimumo, pavojaus aukščio;
    - B) rankinį arba automatinį tūpimo;
    - C) skrydžių be apsisprendimo aukščio;
    - D) HUD/HUDLS naudojimą mišriose sistemose;
  - iii) Į pilotavimo charakteristikas, įskaitant:
    - A) rankinį tūpimą iš automatinio artėjimo tūpti pagal HUDLS ir (arba) EVS);
    - B) rankinį tūpimo nutraukimą iš automatinio artėjimo tūpti;
    - C) automatinį arba rankinį posvyrį.
- b) Antžeminis mokymas. Naudotojas privalo užtikrinti, kad pradiniai antžeminio mokymo kursai skrydžiams prasto matomumo sąlygomis apimtų bent:
- 1) ILS ir (arba) MLS charakteristikas bei apribojimus;
  - 2) vizualiųjų priemonių charakteristikas;
  - 3) rūko charakteristikas;
  - 4) konkrečių borto sistemų veikimo galimybes ir apribojimus, įskaitant HUD sutartinius simbolius ir EVS charakteristikas, jei taikytina;
  - 5) kritulių, apledėjimo, žemutinio vėjo poslinkio ir turbulencijos įtaką;
  - 6) konkrečių lėktuvo arba sistemų gedimų poveikį;

- 7) RVR vertinimo sistemų naudojimą ir jų ribotumą;
  - 8) kliūtis perskridimo aukščio reikalavimų principus;
  - 9) antžeminės įrangos gedimo atpažinimą ir veiksmus, kurių būtina imtis tokio gedimo atveju;
  - 10) priežeminiam judėjimui taikomas procedūras ir atsargumo priemonės skrydžių metu, kai RVR yra 400 m ar mažiau, ir visas papildomas procedūras, būtinas kilimui žemiau 150 m (200 m D kategorijos lėktuvams);
  - 11) apsisprendimo aukščių svarbą, remiantis radijo aukščiamačiais, ir vietovės profilių artėjimo tūpti zonoje įtaką radijo aukščiamačio duomenims bei automatinėms artėjimo tūpti ir tūpimo sistemoms;
  - 12) pavojaus aukščio, jei taikoma, svarbą bei reikšmę ir veiksmus, įvykus gedimui virš ir žemiau pavojaus aukščio;
  - 13) piloto kvalifikacijos reikalavimus leidimui kilti prasto matomumo sąlygomis ir II ar III kategorijos skrydžiams gauti ir išlaikyti; ir
  - 14) teisingo sėdėjimo ir akių padėties svarbą.
- c) Mokymas realaus skrydžio treniruokliu ir (arba) skrydžio mokymas
- 1) Naudotojas privalo užtikrinti, kad mokymo kursai realaus skrydžio treniruokliu ir (arba) skrydžio mokymo kursai, rengiami skrydžiams prasto matomumo sąlygomis, apimtų:
    - i) patikrinimus, ar gerai veikia antžeminė ir skrydžio įranga;
    - ii) antžeminių įrenginių būklės pasikeitimų poveikį minimumams;
    - iii) toliau išvardytų dalykų stebėseną:
      - A) automatinio skrydžio valdymo sistemos ir automatinio tūpimo būklės davikliai, pabrėžiant veiksmus, kurie turi būti atliekami šių sistemų gedimo atveju; ir
      - B) atitinkamai HUD/HUDLS/EVS pilotavimo rodmenys ir indikatoriai, įskaitant prietaisų skydo indikatorius;
    - iv) veiksmus, kurių turi būti imtasi variklių, elektros sistemų, hidraulikos ar skrydžio valdymo sistemų gedimų atveju;
    - v) žinomų sutrikimų poveikį ir minimalios įrangos sąrašų naudojimą;
    - vi) skrydžių apribojimus, atsirandančius dėl tinkamumo skraidyti sertifikavimo;
    - vii) nurodymus dėl vizualiųjų ženklų, būtinus apsisprendimo aukštyje, ir informaciją apie maksimalų leistiną nukrypimą nuo tūptinės ar ženklinamojo radijo švyturio; ir
    - viii) pavojaus aukščio, jei taikoma, svarbą bei reikšmę ir veiksmus, įvykus gedimui virš ir žemiau pavojaus aukščio.
  - 2) Naudotojas privalo užtikrinti, kad visi skrydžio įgulos nariai būtų parengti vykdyti savo pareigas bei jiems būtų nurodyta derinti savo ir kitų įgulos narių veiksmus. Turėtų būti kuo daugiau naudojami realaus skrydžio treniruokliai.
  - 3) Mokymas turi vykti dviem etapais, apimančiais įprastinius skrydžius be orlaivio ar įrangos gedimo, bet apimančius visas oro sąlygas, kuriose galima atsidurti, bei detalius orlaivio ir įrangos gedimų, galinčių turėti įtakos II ar III kategorijos skrydžiams, aprašymus. Jei orlaivio sistemoje naudojamos hibridinės ar kitos specialios sistemos (tokios kaip HUD/HUDLS ar sustiprinto matomumo įranga), skrydžio įgulos nariai privalo mokytis naudoti šias sistemas įprastiniu ir neįprastiniu režimu mokomajame skrydžio imitatoriuje.

- 4) Turi būti naudojamos apriboto veiksmo procedūros, taikomos kilimui esant blogam matomumui ir II bei III kategorijų skrydžiams.
- 5) Lėktuvų, kai nėra tuos lėktuvus atitinkančių skrydžio imitatorių, atveju naudotojai privalo užtikrinti, kad skrydžio mokymo etapas, susijęs II kategorijos vizualiais skrydžiais, vyktų specialiai patvirtintame skrydžio imitatoriuje. Šis mokymas turi apimti bent 4 artėjimus tūpti. Mokymas ir procedūros, kurios būdingos šiam tipui, turi būti atliekami orlaivyje.
- 6) Pradinis II ir III kategorijų mokymas turi apimti bent jau šiuos pratimus:
  - i) artėjimą tūpti, naudojant atitinkamus skrydžio orientyrus, autopilotus ir kontrolės sistemas, sumontuotas orlaivyje, iki atitinkamo apsisprendimo aukščio ir apimantis perėjimą prie vizualaus skrydžio ir tūpimo;
  - ii) artėjimą tūpti, veikiant visiems varikliams ir naudojant atitinkamas lėktuve sumontuotas skrydžio orientavimo sistemas, autopilotus, HUDLS ir (arba) EVS ir valdymo sistemas, iki atitinkamo apsisprendimo aukščio, po kurio vykdomas nutrauktas tūpimas; viskas be išorinių vizualiųjų orientyrų;
  - iii) jei reikia, artėjimus tūpti, naudojant automatines skrydžio sistemas automatiniam išlyginimui, tūpimui ir riedėjimui; ir
  - iv) įprastinį taikomos sistemos darbą su vizualiaisiais orientyrais ir be jų apsisprendimo aukštyje.
- 7) Vėlesni mokymo etapai privalo apimti bent:
  - i) artėjimus tūpti esant variklio gedimams įvairiuose artėjimo tūpti etapuose;
  - ii) artėjimus tūpti esant kritiniam įrangos gedimui (pvz., elektros, automatinio skrydžio sistemų, antžeminių ir (arba) lėktuvo ILS/MLS sistemų bei būklės monitorių);
  - iii) artėjimus tūpti, kai dėl automatinio skrydžio įrangos ir (arba) HUD/HUDLS/EVS gedimų žemame lygyje reikia:
    - A) grįžti prie rankinio pilotavimo, siekiant kontroliuoti išlyginimą, tūpimą ir riedėjimą ar nutrauktą tūpimą; arba
    - B) grįžti prie rankinio pilotavimo ar silpnosios automatinio režimo ir kontroliuoti nutrauktus tūpimus nuo apsisprendimo aukščio ar žemiau, įskaitant tuos, kurie lemia KTT palietimą;
  - iv) sistemų gedimus, kurie sukels kurso radijo švyturio ir (arba) tūptinės nuolydžio nukrypimus ir virš, ir žemiau apsisprendimo aukščio minimaliomis leidžiamomis skrydžio matomumo sąlygomis. Be to, turi būti tuipiama rankiniu būdu, jeigu displejai ant priekinio stiklo formuoja silpną automatinių tūpimo arba tik išlyginimo režimą; ir
  - v) lėktuvo tipui ar variantui būdingus gedimus ir procedūras.
- 8) Mokymo programa privalo suteikti įgūdžių sutaisyti gedimus, dėl kurių reikia pereiti prie aukštesnių minimumų.
- 9) Mokymo programa privalo apimti lėktuvo valdymą, kai dėl gedimo III kategorijos mažo patikimumo artėjimo tūpti metu autopilotas išsijungia apsisprendimo aukštyje ar žemiau jo, kai paskutinis praneštas RVR yra 300 m ar mažesnis.
- 10) Kai kylama 400 m ar mažesniuose RVR, privaloma parengti mokymą, apimantį sistemų gedimus ir variklio gedimą, sukeliančius pratęstus ir nutrauktus kilimus.
- 11) Jei reikia, į mokymo programą turi būti įtraukti artėjimai tūpti, kai dėl HUDLS ir (arba) EVS įrangos gedimų žemame lygyje reikia:
  - i) grįžti prie indikatorių prietaisų skyde nutrauktam tūpimui pilotuoti; arba
  - ii) grįžti prie pilotavimo be HUDLS arba prie pilotavimo su nepilnu pajėgumu veikiančiu HUDLS nutrauktiems tūpimams nuo apsisprendimo aukščio ar žemiau pilotuoti, įskaitant tuos, kurie baigiami kilimo ir tūpimo tako tūpimo zonoje.

- 12) Naudotojas užtikrina, kad tais atvejais, kai vykdomi kilimai prasto matomumo sąlygomis, I kategorijos skrydžiai, esant mažesniai RVR, II kategorijos skrydžiai nestandartinėmis sąlygomis bei II ir III kategorijos skrydžiai naudojant HUD/HUDLS arba hibridinį HUD/HUDLS arba EVS, į mokymo ir tikrinimo programą įtraukiamas, jei reikia, HUD/HUDLS naudojimas visais įprasto skrydžio etapais.
- d) Permokymo reikalavimai kilimams prasto matomumo sąlygomis, I kategorijos skrydžiams, esant mažesniai RVR, II kategorijos skrydžiams nestandartinėmis sąlygomis, artėjimams tūpti pagal EVS bei II ir III kategorijų skrydžiams vykdyti. Naudotojas užtikrina, kad visi skrydžio įgulos nariai, pereidami prie naujo lėktuvo tipo ar varianto, kuriuo bus vykdomi kilimai prasto matomumo sąlygomis, I kategorijos skrydžiai, esant mažesniai RVR, II kategorijos skrydžiai nestandartinėmis sąlygomis, artėjimai tūpti pagal EVS, kai RVR yra 800 m arba mažiau, bei II ir III kategorijos skrydžiai, baigtų prasto matomumo procedūrų mokymą. Skrydžio įgulos nario patirties reikalavimai, leidžiantys išklausti sutrumpintus kursus, yra išdėstyti šio priedo a papunkčio 2, 3 ir 4 dalyje.
- 1) Antžeminis mokymas. Antžeminis mokymas. b papunktyje išdėstyti reikalavimai, atsižvelgiant į skrydžio įgulos nario II ir III kategorijos mokymą bei patirtį.
  - 2) Mokymas realaus skrydžio treniruokliu ir (arba) skrydžio mokymas.
    - i) Mažiausiai 6 (HUDLS su arba be EVS atveju, 8) artėjimai tūpti ir (arba) tūpimai realaus skrydžio treniruokliu. Vietoj 8 privalomų artėjimų tūpti pagal HUDLS gali būti atlikti 6 artėjimai tūpti, kai vykdomi skrydžiai pagal hibridinį HUDLS. Žr. šio papunkčio 4 dalies i pastraipą.
    - ii) Kai yra tą konkretų lėktuvą atitinkantis realaus skrydžio treniruoklis, lėktuvu reikia atlikti mažiausiai 3 artėjimus tūpti (arba 5 artėjimus tūpti, HUDLS ir (arba) EVS atveju), įskaitant mažiausiai 1 nutrauktą artėjimą tūpti. Vykdamas skrydžius su hibridiniu HUDLS, reikia mažiausiai 3 artėjimų tūpti, įskaitant mažiausiai 1 nutrauktą artėjimą tūpti.
    - iii) Atitinkamas papildomas mokymas, jei būtina papildoma įranga, pvz., displejai ant priekinio stiklo ar sustiprinto matomumo įranga. Jei vykdomi artėjimai tūpti su EVS, kai RVR yra mažiau kaip 800 m, lėktuvu būtina atlikti mažiausiai 5 artėjimus tūpti, įskaitant mažiausiai vieną nutrauktą artėjimą tūpti.
  - 3) Skrydžio įgulos kvalifikacija. Skrydžio įgulos kvalifikacijos reikalavimai yra būdingi naudotojui ir naudojamam lėktuvo tipui.
    - i) Naudotojas turi užtikrinti, kad visi skrydžio įgulos nariai būtų patikrinami iki pradėdant II ar III kategorijos skrydžius.
    - ii) i pastraipoje nurodytą patikrinimą galima pakeisti sėkmingai baigtu mokymu realaus skrydžio treniruokliu ir (arba) d papunkčio 2 dalyje nurodytu skrydžio mokymu.
  - 4) Skrydis maršrutu su priežiūra. Naudotojas privalo užtikrinti, kad visi skrydžio įgulos nariai atliktų toliau nurodytus skrydžius maršrutu su priežiūra (LIFUS):
    - i) II skrydžių kategorijai, jei būtinas rankinis tūpimas arba artėjimas tūpti su HUDLS iki tūpimo, mažiausiai:
      - A) 3 tūpimai po autopiloto išjungimo;
      - B) 4 tūpimai, HUDLS naudojant iki tūpimo,išskyrus tai, kad reikia tik vieno rankinio tūpimo (arba 2 tūpimų naudojant HUDLS iki tūpimo), jei šio punkto d papunkčio 2 dalyje nustatytas mokymas buvo atliktas realaus skrydžio treniruokliu, tinkamu permokymui be skridos laiko;
    - ii) III skrydžių kategorijai, mažiausiai 2 automatiniai tūpimai, išskyrus tai, kad:
      - A) reikia tik vieno automatinio tūpimo, jei šio punkto d papunkčio 2 dalyje nustatytas mokymas buvo atliktas realaus skrydžio treniruokliu, tinkamu permokymui be skridos laiko;
      - B) vykdamas LIFUS, automatinis tūpimas nebūtinai, jei šio punkto d papunkčio 2 dalyje nustatytas mokymas buvo atliktas realaus skrydžio treniruokliu, tinkamu permokymui be skridos laiko (ZTF), ir skrydžio įgulos narys sėkmingai baigė ZTF tipo kvalifikacijos kursą;



- C) pagal šio papunkčio B dalį mokymus baigęs ir kvalifikuotas skrydžio įgulos narys yra kvalifikuotas pilotuoti vykdant LIFUS iki žemiausio patvirtinto DA(H) ir RVR, kaip nustatyta Skrydžių vykdymo vadove;
- iii) artėjimui tūpti su HUDLS iki tūpimo pagal III kategoriją, mažiausiai 4 artėjimai tūpti.
- e) Tipo ir vadovavimo patirtis.
- 1) Prieš pradėdant II kategorijos skrydžius, šie papildomi reikalavimai yra keliami įgulos vadams ar pilotams, kuriems gali būti patikėta vykdyti skrydį ir kurie nėra skraidę to tipo arba klasės lėktuvu:
- i) 50 valandų arba 20 sektorių atitinkamu tipu, įskaitant skrydį maršrutu su priežiūra; ir
- ii) prie taikytinų II kategorijos RVR minimumų turi būti pridėta 100 m, kai skrydžiui reikia II kategorijos rankinio tūpimo arba HUDLS iki tūpimo, kol:
- A) to tipo lėktuvu pasiekama iš viso 100 valandų arba 40 sektorių, įskaitant LIFUS; arba
- B) To tipo lėktuvu pasiekama iš viso 50 valandų arba 20 sektorių, įskaitant LIFUS, jei skrydžio įgulos narys jau anksčiau turėjo kvalifikaciją, būtiną II kategorijos rankiniams tūpimams;
- C) e papunkčio 1 dalies ir e papunkčio 2 dalies i pastraipos sektorių reikalavimai HUDLS skrydžiams galioja visada; tipo arba klasės lėktuvu skraidytas valandų skaičius tiems reikalavimams neužtenka.
- 2) Prieš pradėdant III kategorijos skrydžius, šie papildomi reikalavimai yra keliami įgulos vadams ar pilotams, kuriems gali būti patikėta vykdyti skrydį ir kurie nėra skraidę to tipo lėktuvu:
- i) 50 valandų arba 20 sektorių atitinkamu tipu, įskaitant skrydį maršrutu su priežiūra; ir
- ii) papildomai 100 m prie taikomų II ar III kategorijos RVR minimumų, nebent pilotas anksčiau pas Bendrijos naudotoją yra įgijęs II ar III kategorijos skrydžių kvalifikaciją, kol atitinkamu tipu bus skrista iš viso 100 valandų ar skrista 40 sektorių, įskaitant skrydį maršrutu su priežiūra.
- 3) Įgaliotoji institucija gali leisti sumažinti minėtus vadovavimo patirties reikalavimus skrydžio įgulos nariams, kurie turi II ar III kategorijos vadovavimo patirtį.
- f) Kilimas prasto matomumo sąlygomis, kai RVR yra mažesnis nei 150/200 m
- 1) Naudotojas privalo užtikrinti, kad prieš išduodant leidimą kilti, kai RVR mažesnis nei 150 m (D kategorijos lėktuvams – mažesnis nei 200 m), būtų atliktas toks mokymas:
- i) įprastas kilimas minimaliomis leidžiamomis RVR sąlygomis;
- ii) kilimas minimaliomis leidžiamomis RVR sąlygomis, esant variklio gedimui tarp V1 ir V2 arba kai tik leidžia saugos sumetimai; ir
- iii) kilimas minimaliomis leidžiamomis RVR sąlygomis esant variklio gedimui iki V1, dėl kurio kilimas nutraukiamas.
- 2) Naudotojas privalo užtikrinti, kad šio papunkčio 1 dalyje numatytas mokymas vyktų realaus skrydžio treniruokliu. Šis mokymas privalo apimti visas specialias procedūras ir įrangos naudojimą. Kai nėra konkretų lėktuvą atitinkančio realaus skrydžio treniruoklio, įgaliotoji institucija gali patvirtinti tokį mokymą lėktuve be minimalių RVR sąlygų reikalavimo (žr. OPS 1.965 punkto 1 priedėlį).
- 3) Naudotojas privalo užtikrinti, kad skrydžio įgulos narys būtų patikrinamas prieš kilimą prasto matomumo sąlygomis, kai RVR yra mažesnis nei 150 m (D kategorijos lėktuvams – mažesnis nei 200 m), jei taikoma. Pradiniame perėjimo dirbti į atitinkamo tipo lėktuvą etape patikrinimą galima pakeisti tik sėkmingai užbaigtu mokymu realaus skrydžio treniruokliu ir (arba) skrydžio mokymu, nurodytu f papunkčio 1 dalyje.

- g) Periodinis mokymas ir tikrinimas. Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis
- 1) Naudotojas turi užtikrinti, kad įprastinio periodinio mokymo ir naudotojo kvalifikacijos tikrinimo metu būtų tikrinami piloto žinios ir gebėjimas atlikti užduotis, atitinkančias konkrečios kategorijos skrydžius, kuriems jis turi leidimą. Galiojant OPS 1.965 punkto b papunktyje nustatytam naudotojo kvalifikacijos patikrinimui, realaus skrydžio treniruokliu būtina atlikti mažiausiai 2 artėjimus tūpti (arba 4, jei HUDLS ir (arba) EVS naudojamas iki tūpimo), iš kurių vienas turi būti tūpimas mažiausiu patvirtintu RVR; be to, 1 iš tų artėjimų tūpti (2 tūpimai su HUDLS ir (arba) EVS) gali būti pakeistas artėjimu tūpti lėktuvu laikantis patvirtintų II ir III kategorijos procedūrų. Naudotojo kvalifikacijos tikrinimo metu turi būti vykdomas vienas nutrauktas artėjimas tūpti. Jei naudotojas turi leidimą kilti, kai RVR mažesnis nei 150/200 m, mažiausiai vienas LVTO pagal mažiausius taikomus minimumus turi būti vykdomas naudotojo kvalifikacijos tikrinimo metu.
  - 2) III kategorijos skrydžiams naudotojas privalo naudoti realaus skrydžio treniruoklį.
  - 3) Naudotojas privalo užtikrinti, kad III kategorijos skrydžių lėktuvais su mažo patikimumo skrydžio kontrolės sistema, įskaitant HUDLS, atveju nutrauktas artėjimas tūpti būtų atliekamas nors vieną kartą per trijų paeilui atliekamų naudotojo kvalifikacijos patikrinimų laikotarpi dėl autopiloto gedimo apsisprendimo aukštyje ar žemiau, kai paskutinis praneštas RVR buvo 300 m ar mažesnis.
  - 4) Įgaliotoji institucija gali leisti atlikti periodinį mokymą ir patikrinimą II kategorijos ir LVTO skrydžiams atitinkamo tipo lėktuvu, kai nėra tą lėktuvo tipą atitinkančio realaus skrydžio treniruoklio ar priimtinos alternatyvos.
- Pastaba.* LVTO ir II/III kategorijų patirties, grindžiamos automatiniais artėjimais tūpti ir (arba) automatiniais tūpimais, naujumas užtikrinamas periodiniu mokymu ir tikrinimu, kaip nurodyta šioje dalyje.
- h) Papildomi mokymo reikalavimai naudotojams, kurie vykdo I kategorijos skrydžius, esant mažesniai RVR, artėjimus tūpti su EVS ir II kategorijos skrydžius nestandartinėmis sąlygomis.
- 1) I kategorijos skrydžius, esant mažesniai RVR, vykdančios naudotojai laikosi OPS 1.450 punkto 1 priedėlio „Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Mokymas ir kvalifikacija“ reikalavimų II kategorijos skrydžiams, įskaitant (jei reikia) HUDLS keliamus reikalavimus. Jei reikia, naudotojas gali apjungti šiuos papildomus reikalavimus, jei tik su tuo galima suderinti skrydžio procedūras. Per mokymui būtinų artėjimų tūpti skaičius nėra papildomas šalia OPS punkto N papunkčio reikalavimų, jei mokymas vykdomas naudojant mažiausią taikytiną RVR. Atliekant periodinius mokymus ir tikrinant, naudotojas taip pat gali apjungti atskirus reikalavimus, jei tenkinamas pirmiau minėtas skrydžio procedūros reikalavimas ir jei mažiausiai kartą per 18 mėnesių atliekamas bent vienas artėjimas tūpti laikantis I kategorijos skrydžių, esant mažesniai RVR, minimumų.
  - 2) II kategorijos skrydžius nestandartinėmis sąlygomis vykdančios naudotojai laikosi OPS 1.450 punkto 1 priedėlio „Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Mokymas ir kvalifikacija“ reikalavimų II kategorijos skrydžiams, įskaitant (jei reikia) HUDLS keliamus reikalavimus. Jei reikia, naudotojas gali apjungti šiuos papildomus reikalavimus, jei tik su tuo galima suderinti skrydžio procedūras. Per mokymui būtinas bendras artėjimų tūpti skaičius yra ne mažesnis kaip skaičius, būtinas baigti II kategorijos skrydžių su HUD/HUDLS mokymą. Atliekant periodinius mokymus ir tikrinant, naudotojas taip pat gali apjungti atskirus reikalavimus, jei tenkinamas pirmiau minėtas skrydžio procedūros reikalavimas ir jei mažiausiai kartą per 18 mėnesių atliekamas bent vienas artėjimas tūpti laikantis II kategorijos skrydžių nestandartinėmis sąlygomis minimumų.
  - 3) Artėjimus tūpti su EVS, kai RVR yra 800 m ar mažiau, vykdančios naudotojai laikosi OPS 1.450 punkto 1 priedėlio „Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Mokymas ir kvalifikacija“ reikalavimų II kategorijos skrydžiams, įskaitant (jei reikia) HUD keliamus reikalavimus. Jei reikia, naudotojas gali apjungti šiuos papildomus reikalavimus, jei tik su tuo galima suderinti skrydžio procedūras. Per mokymui būtinas bendras artėjimų tūpti skaičius yra ne mažesnis kaip skaičius, būtinas baigti II kategorijos skrydžių su HUD mokymą. Atliekant periodinius mokymus ir tikrinant, naudotojas taip pat gali apjungti atskirus reikalavimus, jei tenkinamas pirmiau minėtas skrydžio procedūros reikalavimas ir jei mažiausiai kartą per 12 mėnesių atliekamas bent vienas artėjimas tūpti su EVS.

## OPS 1.455 punkto 1 priedėlis

**Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Skrydžių procedūros**

- a) Bendrosios nuostatos. Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis apima:
- 1) kilimą rankiniu būdu (su elektroninėmis orientavimo sistemomis arba HUDLS/hibridinių HUD/HUDLS arba be jų);
  - 2) automatinį artėjimą tūpti žemiau DH su rankiniu išlyginimu, tūpimu ir riedėjimu;
  - 3) artėjimą tūpti, kai naudojama HUDLS arba mišrioji HUD ar HUDLS ir (arba) EVS;
  - 4) automatinį artėjimą tūpti su automatiniu išlyginimu, automatiniu tūpimu ir rankiniu riedėjimu; ir
  - 5) automatinį artėjimą tūpti su automatiniu išlyginimu, tūpimu ir riedėjimu, kai taikomas RVR yra mažesnis nei 400 m.

1 pastaba: visuose šių režimų skrydžiuose gali būti naudojama mišri sistema.

2 pastaba: gali būti sertifikuojamos ir tvirtinamos kitos orientavimo sistemų ar displejų formos.

- b) Procedūros ir skrydžių instrukcijos.

- 1) Pateiktų procedūrų ir instrukcijų tikslus pobūdis ir taikymas priklauso nuo lėktuve naudojamos įrangos ir įgulos kabinoje naudojamų procedūrų. Naudotojas Skrydžių vykdymo vadove privalo aiškiai nustatyti skrydžio įgulos narių pareigas kilimo, artėjimo tūpti, išlyginimo, riedėjimo ir nutraukto artėjimo tūpti metu. Ypatingai turi būti pabrėžiamos skrydžio įgulos pareigos, pereinant iš nevizualių sąlygų į vizualias, ir procedūros, kurios turi būti naudojamos, prastėjant matomumui ar įvykus gedimui. Ypatingą dėmesį reikia atkreipti į pareigų įgulos kabinoje paskirstymą, kad būtų užtikrinama, jog sprendimą tūpti ar nutraukti tūpimą priimančio piloto darbo krūvis leistų sutelkti dėmesį į priežiūrą ir sprendimų priėmimo procesą.
- 2) Skrydžių vykdymo vadove naudotojas privalo nustatyti išsamias skrydžio procedūras ir instrukcijas. Instrukcijos turi atitikti Lėktuvo pilotavimo taisyklėse pateiktus apribojimus ir privalomas procedūras bei apimti šiuos klausimus:
  - i) patikrinimus, ar lėktuvo įranga gerai veikia, prieš skrydį ir skrydžio metu;
  - ii) įtaką minimumams, atsiradusią pakitus antžeminės ir lėktuvo įrangos būklei;
  - iii) kilimo, artėjimo tūpti, išlyginimo, tūpimo, riedėjimo ir nutraukto tūpimo procedūras;
  - iv) procedūras, kurių reikia laikytis esant gedimui, išpėjimams, įskaitant HUD/HUDLS/EVS, ir kitais neįprastais atvejais;
  - v) minimalius reikiamus vizualiuosius orientyrus;
  - vi) teisingo sėdėjimo ir akių padėties svarbą;
  - vii) veiksmus, kuriuos gali tekti būtinai atlikti dėl prasčiau matomų vizualiųjų orientyrų;
  - viii) įgulos pareigų paskirstymą, vykdant procedūras pagal i–iv ir vi pastraipas, kad įgulos vadas pagrindinį dėmesį galėtų sutelkti į priežiūrą ir sprendimų priėmimą;
  - ix) reikalavimą, kad visi aukščio signalai žemiau 200 pėdų būtų grindžiami radijo aukščiamaciū, o vienas pilotas toliau stebėtų lėktuvo prietaisus, kol bus baigtas tūpimas;
  - x) reikalavimą, kad jautrios kurso radijo švyturio vietos būtų apsaugotos;
  - xi) informacijos, susijusios su vėjo greičiu, vėjo poslinkiu, turbulencija, KTT užterštumu panaudojimą ir daugkartinio RVR vertinimo panaudojimą;

- xii) toliau išvardytais atvejais naudojamas procedūras:
    - A) I kategorijos skrydžiai, esant mažesniai RVR;
    - B) II kategorijos skrydžiai nestandartinėmis sąlygomis;
    - C) artėjimas tūpti naudojant EVS; ir
    - D) treniruotės artėti tūpti ir tūpti ant KTT, kuriuose negalioja visos II ar III kategorijų aerodromo procedūros;
  - xiii) skrydžių apribojimus, atsirandančius dėl tinkamumo skraidyti sertifikavimo; ir
  - xiv) informaciją apie maksimalų leistiną nukrypimą nuo ILS tūptinės ir (arba) kurso radijo švyturio.
-

OPS 1.465 punkto 1 priedėlis

**Skrydžių pagal VFR minimalios matomumo normos**

Oro erdvės klasė	A B C D E (1 pastaba)	F G
		Virš 900 m (3 000 pėdų) AMSL ar virš 300 m (1 000 pėdų) virš žemės, pasirenkamas didesnis
Nuotolis iki debesų	1 500 m horizontaliai 300 m (1 000 pėdų) vertikalčiai	Nėra debesų ir matomas paviršius
Skrydžio matomumas	8 km – 3 050 m ir aukščiau (10 000 pėdų) AMSL (2 pastaba) 5 km – žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL	5 km (3 pastaba)

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

2 pastaba: kai pereinamasis aukštis yra žemiau nei 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL, vietoje 10 000 pėdų turėtų būti naudojama FL 100.

3 pastaba: A ir B kategorijų lėktuvai gali skristi, kai skrydžio matomumas yra iki 3 000 m, jei atitinkama ATS tarnyba leidžia mažesnę nei 5 km skrydžio matomumą ir aplinkybės yra tokios, kad susidūrimo tikimybė su kitais eismo dalyviais yra maža, o IAS yra 140 mazgų ar mažesnis.

## F SKIRSNIS

## BENDROSIOS SKRYDŽIŲ NUOSTATOS

## OPS 1.470

**Taikymo sąlygos**

- a) Naudotojas užtikrina, kad kelių variklių turbosraigtiniai lėktuvai, kurių maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra didesnė nei 9 krėslai arba maksimali kilimo masė viršija 5 700 kg bei visi kelių variklių turboreaktyviniai lėktuvai skraidytų pagal G skirsnį (A klasės skrydžiai).
- b) Naudotojas užtikrina, kad sraigtiniai lėktuvai, kurių maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra 9 krėslai ar mažiau arba maksimali kilimo masė 5 700 kg ar mažesnė, skraidytų pagal H skirsnį (B klasės skrydžiai).
- c) Naudotojas užtikrina, kad lėktuvai su stūmokliniais varikliais, kurių maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra didesnė nei 9 krėslai arba maksimali kilimo masė yra didesnė nei 5 700 kg, skraidytų pagal I skirsnį (C klasės skrydžiai).
- d) Jei negalima visiškai laikytis atitinkamo skirsnio reikalavimų dėl ypatingų konstrukcijos charakteristikų (pvz., viršgarsiniai ar vandens lėktuvai), naudotojas turi taikyti patvirtintus skrydžių standartus, kurie užtikrintų saugos lygį, lygiavertį tam, kuris numatytas atitinkamame skirsnyje.

## OPS 1.475

**Bendrosios nuostatos**

- a) Naudotojas užtikrina, kad lėktuvo masė:
  - 1) Kilimo pradžioje arba keičiant planą skrydžio metu.
  - 2) Taške, nuo kurio taikomas pakeistas skrydžio planas, būtų ne didesnė, nei masė, kuriai esant vykdomo skrydžio metu galima laikytis atitinkamo skirsnio reikalavimų, numatant, tolesniam skrydžiui, tikėtiną masės mažėjimą ir degalų išpylimą, kaip numatyta konkrečiame reikalavime.
- b) Naudotojas užtikrina, kad Lėktuvo pilotavimo taisyklėse pateiktos patvirtintos skrydžių charakteristikos būtų naudojamos nustatant, ar jos atitinka atitinkamo skirsnio reikalavimus, papildytus, kai būtina, kitais įgaliojimai institucijai priimtinais duomenimis, kaip nurodyta atitinkamame skirsnyje. Taikant atitinkamame skirsnyje nustatytus veiksnius, galima atsižvelgti į visus skrydžio veiksnius, jau įtrauktus į Lėktuvo pilotavimo taisyklių skrydžių charakteristikas, kad taip būtų išvengiama dvigubo veiksnų taikymo.
- c) Laikantis atitinkamo skirsnio reikalavimų, reikia deramai atsižvelgti į lėktuvo konfigūraciją, aplinkos sąlygas ir skrydžio sistemas, kurios gali daryti neigiamą įtaką skrydžiui.
- d) Skrydžio tikslais drėgnas KTT gali būti laikomas sausu, jei jis nėra gruntinis.
- e) Vertindamas atitiktą taikomo skirsnio kilimo reikalavimams, naudotojas atsižvelgia į duomenų užrašymo tikslumą.

## OPS 1.480

**Sąvokos**

- a) Šios F, G, H, I ir J skirsniuose naudojamos sąvokos turi šias reikšmes:
  - 1) Esamas nutrauktojo kilimo nuotolis (ASDA). Esamo kilimo riedėjimo ilgis ir stabdymo kelio ilgis, jei šį stabdymo kelią atitinkama įgaliojimai institucija paskelbia esant ir jis gali išlaikyti lėktuvo masę vyraujančiomis veikimo sąlygomis.

- 2) Užterštas kilimo ir tūpimo takas (KTT). KTT laikomas užterštu, kai daugiau nei 25 % KTT paviršiaus ploto (nesvarbu, atskirose vietose ar ne) reikiamame ilgyje ir plotyje dengia:
    - i) didesnis negu 3 mm (0,125 colio) storio vandens sluoksnis arba pažliugęs ar purus sniegas, prilygstantis daugiau negu 3 mm (0,125 colio) vandens;
    - ii) į vientisą masę suspaustas sniegas, kurio daugiau suspausti neįmanoma, o jį keliant laikysis sulipęs ar skils į gabalus (suspaustas sniegas); arba
    - iii) ledas, taip pat šlapias ledas.
  - 3) Drėgnas KTT. KTT laikomas drėgnu, kai paviršius nėra sausas, bet ant jo esanti drėgmė neturi blizgesio.
  - 4) Sausas KTT. Sausas KTT – tai takas, kuris nėra šlapias ar užterštas, taip pat toks grįštas KTT, kuris buvo specialiai įrengtas su grioveliais ar akytu grindiniu ir prižiūrimas taip, kad užtikrintų „veiksmingą sausą“ stabdymą, net esant drėgmei.
  - 5) Esamas tūpimo nuotolis (LDA). Atitinkamos įgaliotosios institucijos paskelbtas turimas KTT ilgis, kuris yra tinkamas lėktuvo tūpimo riedėjimui žeme.
  - 6) Maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija. Naudotojo naudojamas įgaliotosios institucijos patvirtintas ir Skrydžių vykdymo vadove nurodytas individualaus lėktuvo maksimalus keleivių krėslų skaičius be pilotų krėslų ar įgulos kabinos krėslų ir įgulos krėslų keleivių salone, jei tokie yra.
  - 7) Esamas kilimo nuotolis (TODA). Esamas kilimo įsriedėjimo ilgis ir esamas laisvosios juostos ilgis.
  - 8) Kilimo masė. Lėktuvo kilimo masė yra jo masė nuo kilimo riedėjimo pradžios kartu su viskuo, kas jame gabenama.
  - 9) Esamas riedos nuotolis (TORA). KTT ilgis, kurį atitinkama įgaliotoji institucija paskelbė esant ir kuris tinka lėktuvo kilimo riedėjimui.
  - 10) Šlapias KTT. KTT laikomas šlapiau, kai KTT paviršių dengia vanduo ar jo atitikmuo mažesniu sluoksniu, nei nurodyta a papunkčio 2 dalyje, arba kai KTT paviršiuje yra pakankamai drėgmės, keliančios blizgesį, bet be didelių stovinčio vandens plotų.
- b) Sąvokos „nutrauktojo kilimo nuotolis“, „kilimo nuotolis“, „kilimo riedėjimas“, „grynoji kilimo trajektorija“, „maršruto grynoji skrydžio trajektorija, neveikiant vienam varikliui“ ir „maršruto grynoji skrydžio trajektorija, neveikiant dviem varikliams“, susijusios su lėktuvu, yra apibrėžtos tinkamumo skraidyti reikalavimuose, pagal kuriuos lėktuvas buvo sertifikuojamas, arba įgaliotosios institucijos, jei ji mano, kad ta sąvoka yra netinkama siekiant laikytis skrydžių apribojimų.

## G SKIRSNIS

## A KLASĖS SKRYDŽIAI

## OPS 1.485

**Bendrosios nuostatos**

- a) Naudotojas užtikrina, kad nustatant, ar laikomasi šio skirsnio reikalavimų, Lėktuvo pilotavimo taisyklėse patvirtintos skrydžių charakteristikos, prireikus, būtų papildomos kitais, įgaliotajai institucijai priimtinais duomenimis, jei nepakanka Lėktuvo pilotavimo taisyklėse esančių patvirtintų skrydžio charakteristikų, susijusių su:
- 1) atsiskaitymu už pagrįstai tikėtinas neigiamas skrydžio sąlygas, pavyzdžiui, kilimas ir tūpimas užterštuose KTT; ir
  - 2) variklio gedimo galimybės visuose skrydžio etapuose įvertinimu.
- b) Naudotojas užtikrina, kad esant šlapiems ir užterštiems KTT būtų naudojamos skrydžio charakteristikos, nustatytos pagal didelių lėktuvų sertifikavimui taikomus reikalavimus arba įgaliotajai institucijai priimtina atitikmenį.

## OPS 1.490

**Kilimas**

- a) Naudotojas užtikrina, kad kilimo masė neviršytų Lėktuvo pilotavimo taisyklėse nurodytos maksimalios kilimo masės pagal aerodromo, iš kurio bus kylama, barometrinį aukštį ir aplinkos temperatūrą.
- b) Naudotojas, nustatydamas maksimalią leidžiamą kilimo masę, privalo laikytis šių reikalavimų:
- 1) nutrauktojo kilimo nuotolis negali viršyti esamo nutrauktojo kilimo nuotolio;
  - 2) kilimo nuotolis negali viršyti esamo kilimo nuotolio, kai laisvosios juostos nuotolis neviršija pusės esamo kilimo riedėjimo nuotolio;
  - 3) kilimo riedėjimas negali viršyti esamo kilimo riedėjimo nuotolio;
  - 4) šio papunkčio reikalavimai turi būti vykdomi, taikant V1 dydį nutrauktam ir tęsiamam kilimui; ir
  - 5) šlapiuose ar užterštuose KTT kilimo masė negali viršyti masės, leidžiamos kilimui sausu KTT tokiomis pat sąlygomis.
- c) Laikydamasis b papunkčio, naudotojas privalo atsižvelgti į:
- 1) aerodromo barometrinį aukštį;
  - 2) aerodromo aplinkos temperatūrą;
  - 3) KTT paviršiaus būklę ir KTT paviršiaus tipą;
  - 4) KTT nuolydį kilimo kryptimi;
  - 5) ne daugiau nei 50 % pranešto priešpriešinio vėjo komponento ar ne mažiau nei 150 % pranešto pavėjo komponento; ir
  - 6) KTT ilgio praradimą, jei toks yra, dėl lėktuvo išlyginimo prieš kylant.



## OPS 1.495

**Kliūčių perskridimas kylant**

- a) Naudotojas užtikrina, kad grynoji kilimo trajektorija praeitų visas kliūtis ne mažesniu nei 35 pėdų vertikaliu atstumu ar ne mažesniu nei 90 m plius  $0,125 \times D$  horizontaliu atstumu, kai  $D$  – horizontalus nuotolis, kurį lėktuvas įveikė nuo esamo kilimo nuotolio pabaigos ar kilimo nuotolio pabaigos, jei posūkis yra numatytas iki esamo kilimo nuotolio pabaigos. Lėktuvams, kurių sparnų mojis mažesnis nei 60 m, gali būti taikomas pusės lėktuvo sparnų mojo horizontalusis kliūčių perskridimo ilgis plius 60 m plius  $0,125 \times D$ .
- b) Laikydamosis a papunkčio, naudotojas privalo atsižvelgti į:
- 1) lėktuvo masę, pradedant kilimo riedėjimą;
  - 2) aerodromo barometrinių aukštį;
  - 3) aerodromo aplinkos temperatūrą; ir
  - 4) ne daugiau nei 50 % pranešto priešpriešinio vėjo komponento ar ne mažiau nei 150 % pranešto pavėjo komponento.
- c) Laikantis a papunkčio:
- 1) skrydžio linijos pakeitimai neleidžiami iki taško, kuriame grynoji kilimo trajektorija pasiekė aukštį, prilygstantį pusę sparno mojo, bet ne mažesnę nei 50 pėdų virš esamo kilimo riedėjimo pabaigos aukščio. Po to iki 400 pėdų aukščio laikoma, kad lėktuvas yra pasviręs ne daugiau nei  $15^\circ$ . Virš 400 pėdų aukščio posvyrio kampai gali būti numatyti didesni nei  $15^\circ$ , bet ne didesni nei  $25^\circ$ .
  - 2) visos grynosios kilimo trajektorijos dalys, kuriose lėktuvas pasviręs daugiau nei  $15^\circ$ , turi aplenkėti kliūtis horizontaliuose atstumuose, nurodytuose a, d ir e papunkčiuose, ne mažesniu nei 50 pėdų vertikaliu atstumu, ir
  - 3) įgaliotajai institucijai leidus, naudotojas, taikydamas didesnius posvyrio kampus, neviršijančius  $20^\circ$  tarp 200 pėdų ir 400 pėdų arba neviršijančius  $30^\circ$  virš 400 pėdų, privalo veikti pagal specialias procedūras (žr. OPS 1.495 c papunkčio 3 dalies 1 priedėlį);
  - 4) turi būti tinkamai atsižvelgiama į posvyrio kampo įtaką skrydžio greičiams ir skrydžio trajektorijai, taip pat nuotolio padidėjimams, susidarantiems dėl padidėjusių skrydžio greičių.
- d) Laikantis a papunkčio reikalavimų, kai dėl numatomos skrydžio trajektorijos nereikia keisti kurso daugiau nei  $15^\circ$ , naudotojui nereikia atsižvelgti į tas kliūtis, kurių šoninis nuotolis yra didesnis nei:
- 1) 300 m, jei pilotas gali išlaikyti reikiamą navigacinį tikslumą kliūčių atskaitomybės zonoje; arba
  - 2) 600 m vykdant skrydžius kitomis sąlygomis.
- e) Laikantis a papunkčio reikalavimų, kai dėl numatomos skrydžio trajektorijos nereikia keisti kurso daugiau nei  $15^\circ$ , naudotojui nereikia atsižvelgti į tas kliūtis, kurių šoninis nuotolis yra didesnis nei:
- 1) 600 m, jei pilotas gali išlaikyti reikiamą navigacinį tikslumą kliūčių atskaitomybės zonoje; arba
  - 2) 900 m vykdant skrydžius kitomis sąlygomis.
- f) Naudotojas nustato procedūras nenumatytiems atvejams, kad būtų laikomasi OPS 1.495 punkto reikalavimų ir nustatytas saugus maršrutas, išvengiant kliūčių, kad lėktuvas galėtų laikytis OPS 1.500 punkto maršruto reikalavimų ar tūpti išskridimo arba kilimo atsarginiame aerodrome.

## OPS 1.500

**Skrydis maršrutu neveikiant vienam varikliui**

- a) Naudotojas užtikrina, kad skrendant, kai neveikia vienas variklis, lėktuvo pilotavimo taisyklėse pateikti maršruto grynosios skrydžio trajektorijos duomenys, atitinkantys numatomas meteorologines skrydžio sąlygas, visuose maršruto taškuose atitiktų b arba c papunkčius. Grynoji skrydžio trajektorija privalo būti teigiamo gradiento 1 500 pėdų aukštyje virš aerodromo, kuriame numatoma tūpti po variklio gedimo. Kai dėl meteorologinių sąlygų reikia, kad veiktų priešlėdžio sistemos, privaloma atsižvelgti į jų naudojimo įtaką grynajai skrydžio trajektorijai.

- b) Grynosios skrydžio trajektorijos gradientas turi būti teigiamas mažiausiai 1 000 pėdų virš žemės ir kliūčių per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatomo maršruto pusių.
- c) Grynoji skrydžio trajektorija turi būti tokia, kad lėktuvas galėtų tęsti skrydį iš kreiserinio aukščio iki aerodromo, kuriame galima tūpti atitinkamai pagal OPS 1.515 arba 1.520 punktus, grynajai skrydžio teritorijai esant vertikaliai mažiausiai 2 000 pėdų virš žemės ir kliūčių palei maršrutą per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų pusių vadovaujantis toliau pateiktomis 1–4 dalimis:
- 1) manoma, kad variklis suges kritiškiausiame maršruto taške;
  - 2) atsižvelgiama į vėjo įtaką skrydžio trajektorijai;
  - 3) Degalų išpilti leidžiama tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą, ir jei yra naudojama saugi procedūra; ir
  - 4) aerodromas, kuriame lėktuvas numato tūpti po variklio gedimo, privalo atitikti šiuos kriterijus:
    - i) numatoma tūpimo masė atitinka reikalaujamas skrydžio charakteristikas; ir
    - ii) pranešimai apie orą ar oro prognozės, arba jų derinys, ir skrydžių lauko sąlygų pranešimai rodo, kad apskaičiuotu tūpimo laiku tūpimą galima atlikti saugiai.
- d) Laikydamosis OPS 1.500 punkto, jei navigacinis tikslumas nesiekia 95 % palaikymo lygio, naudotojas privalo išplėsti šio punkto b ir c papunkčiuose nurodytas ribas iki 18,5 km (10 jūrmilyių).

#### OPS 1.505

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

- a) Naudotojas užtikrina, kad kai skrendama visų variklių ilgo nuotolio kreiseriniu greičiu standartinėje temperatūroje ramiu oru, iš visų numatyto maršruto taškų trijų ar daugiau variklių lėktuvas nebūtų nutolęs daugiau kaip 90 minučių skrydžio nuo aerodromo, kuriame yra atitinkami skrydžio reikalavimai, keliami numatomi tūpimo masei, išskyrus atvejus, kai lėktuvas atitinka šio punkto b–f papunkčių reikalavimus.
- b) Maršruto grynosios skrydžio trajektorijos duomenys, kai neveikia du varikliai, turi leisti lėktuvui tęsti skrydį numatytomis meteorologinėms sąlygomis nuo taško, kuriame laikoma, kad du varikliai sugedo vienu metu, iki aerodromo, kuriame įmanoma nutūpti ir galutinai sustoti, taikant tūpimo procedūrą, kai neveikia du varikliai. Grynoji skrydžio trajektorija turi būti vertikaliai ne žemesnė kaip 2 000 pėdų virš žemės ir kliūčių visame maršrute per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų pusių. Tokiame aukštyje ir tokiomis meteorologinėmis sąlygomis, kai reikia, kad veiktų priešledžio sistemos, būtina atsižvelgti į jų įtaką grynajai skrydžio trajektorijai. Jei navigacinis tikslumas nesiekia 95 % palaikymo lygio, naudotojas privalo padidinti nurodytą plocio ruožą iki 18,5 km (10 jūrmilyių).
- c) Laikoma, kad du varikliai gali sugesti pačiame kritiškiausiame maršruto taške, kuriame lėktuvas yra toliau nei už 90 minučių skrydžio visais varikliais ilgo nuotolio kreiseriniu greičiu standartinėje temperatūroje ramiu oru nuo aerodromo, kuriame yra atitinkami skrydžio reikalavimai, keliami numatomi tūpimo masei.
- d) Grynosios skrydžio trajektorijos gradientas turi būti teigiamas 1 500 pėdų virš aerodromo, kuriame ketinama tūpti sugedus dviem varikliams.
- e) Degalų išpilti leidžiama tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą, ir jei yra naudojama saugi procedūra.
- f) Numatoma lėktuvo masė tame taške, kuriame laikoma, kad suges abu varikliai, negali būti mažesnė nei ta, kurią sudarytų pakankamas degalų kiekis skristi iki tūpimo aerodromo ir atskristi ten ne žemiau nei 1 500 pėdų aukštyje tiesiog virš tūpimo zonos ir po to horizontaliai skristi 15 minučių.

## OPS 1.510

**Tūpimas. Paskirties ir atsarginis aerodromai**

- a) Naudotojas užtikrina, kad lėktuvo tūpimo masė, nustatyta pagal OPS 1.475 punkto a papunktį, neviršytų maksimalios tūpimo masės, nustatytos pagal aukštį ir aplinkos temperatūrą, kuri yra numatoma paskaičiuotu tūpimo laiku paskirties ir atsarginiame aerodromuose.
- b) Artėjimų tūpti pagal prietaisus su didesniu kaip 2,5 % nutraukto artėjimo tūpti gradientu atvejais naudotojas privalo patikrinti, kad numatoma lėktuvo tūpimo masė leis vykdyti nutrauktą tūpimą su aukštėjimo gradientu lygiu ar didesniu kaip taikomas nutrukto artėjimo tūpti gradientas, kai taikomi vieno neveikiančio variklio konfigūracija ir greitis (žr. didelių lėktuvų sertifikavimui taikomus reikalavimus). Alternatyvų metodą taikyti galima tik įgaliojamajai institucijai leidus.
- c) Artėjimų tūpti pagal prietaisus, kai apsisprendimo aukštis yra mažesnis nei 200 pėdų, atvejais naudotojas privalo patikrinti, kad numatoma lėktuvo tūpimo masė leidžia nutraukto artėjimo tūpti aukštėjimo gradientą su kritinio variklio gedimu ir greičiu bei tūpimo nutraukimui naudojama konfigūracija, ne mažesnę kaip 2,5 % ar paskelbtu gradientu, priklausomai nuo to, kuris iš jų yra didesnis (žr. CS AWO 243). Alternatyvų metodą taikyti galima tik įgaliojamajai institucijai leidus.

## OPS 1.515

**Tūpimas. Sausi KTT**

- a) Naudotojas užtikrina, kad lėktuvo tūpimo masė pagal OPS 1.475 punkto a papunktį apskaičiuotam tūpimo laikui paskirties aerodrome ir visuose atsarginiuose aerodromuose leistų atlikti visiško sustojimo tūpimą nuo 50 pėdų virš slenksčio:
  - 1) turboreaktyviniuose lėktuvuose: esant 60 % esamo tūpimo nuotolio; arba
  - 2) turbosraiginiuose lėktuvuose: esant 70 % esamo tūpimo nuotolio;
  - 3) stataus artėjimo tūpti procedūroms įgaliojoti institucija gali patvirtinti tūpimo nuotolio duomenų, atitinkamai apskaičiuotų pagal šio punkto a papunkčio 1 ir 2 dalis, taikymą, paremtą mažesniu nei 50 pėdų, bet ne mažesniu nei 35 pėdos aukščio diapazonu (žr. OPS 1.515 punkto a papunkčio 3 dalies 1 priedėlį);
  - 4) laikantis šio punkto a papunkčio 1 ir 2 dalių, įgaliojoti institucija, įsitikinusi kad tai būtina, gali išimties tvarka leisti (žr. 1 priedėlį) vykdyti trumpo tūpimo skrydžius pagal 1 ir 2 priedėlius drauge su bet kuriomis kitomis papildomomis sąlygomis, kurios įgaliosios institucijos nuomone yra būtinos, kad konkrečiu atveju būtų užtikrintas reikiamas saugos lygis.
- b) Laikydamasis a papunkčio, naudotojas privalo atsižvelgti į:
  - 1) aerodromo aukštį;
  - 2) ne daugiau nei 50 % priešpriešinio vėjo komponento ar ne mažiau nei 150 % pavėjo komponento; ir
  - 3) KTT nuolydį tūpimo kryptimi, jei šis yra didesnis nei +/- 2 %.
- c) Laikantis šio punkto a papunkčio, turi būti daroma prielaida, kad:
  - 1) lėktuvas tūps ant paties tinkamiausio KTT ramiu oru; ir
  - 2) lėktuvas tūps ant KTT, kuris labiausiai tikėtina bus nurodytas, įvertinant galimą vėjo greitį ir kryptį bei lėktuvo antžeminio valdymo charakteristikas bei kitas sąlygas, tokias kaip tūpimo priemonės ir vietovė.
- d) Jei naudotojas neturi galimybės laikytis šio punkto c papunkčio 1 dalies vieną KTT turinčio paskirties aerodromo atveju, kai tūpimas priklauso nuo nurodyto vėjo komponento, lėktuvas gali skristi, jei yra numatyti 2 atsarginiai aerodromai, į kuriuos skrendant būtų visiškai laikomasi šio punkto a, b ir c papunkčių reikalavimų. Prieš pradėdamas artėjimą tūpti paskirties aerodrome, įgulos vadas privalo įsitikinti, kad tūpimas gali būti atliktas pagal visus OPS 1.510 punkto ir šio punkto a ir b papunkčių reikalavimus.

- e) Jei naudotojas neturi galimybių laikytis šio c papunkčio 2 dalies reikalavimų paskirties aerodromo atžvilgiu, lėktuvui gali būti leista skristi, jei yra numatytas atsarginis aerodromas, į kurį skrendant būtų visiškai laikomasi a, b ir c papunkčių reikalavimų.

OPS 1.520

**Tūpimas. Šlapi ir užteršti KTT**

- a) Naudotojas užtikrina, kad kai atitinkamuose pranešimuose apie orą ar oro prognozėse arba jų derinyje nurodoma, jog KTT apskaičiuotu atskridimo laiku bus šlapias, esamas tūpimo nuotolis būtų ne mažesnis kaip 115 % reikiamo tūpimo nuotolio, nustatyto pagal OPS 1.515 punktą.
- b) Naudotojas užtikrina, kad kai atitinkamuose pranešimuose apie orą ar oro prognozėse arba jų derinyje nurodoma, jog KTT apskaičiuotu atskridimo laiku gali būti užterštas, esamas tūpimo nuotolis būtų ne mažesnis, nei nustatyta šio punkto a papunktyje, arba ne mažiau kaip 115 % tūpimo nuotolio, nustatyto pagal patvirtintus tūpimo nuotolio esant užterštamui duomenis ar kitus įgaliojamajai institucijai priimtinius duomenis, priklausomai nuo to, kuris iš jų yra didesnis.
- c) Tūpimo nuotolis šlapiame KTT gali būti trumpesnis nei reikalaujama šio punkto a papunktyje, tačiau ne trumpesnis nei nustatyta OPS 1.515 punkto a papunktyje, jei Lėktuvo pilotavimo taisyklėse yra speciali papildoma informacija apie tūpimo nuotolius šlapiuose KTT.
- d) Tūpimo nuotolis specialiai parengtame užterštame KTT gali būti trumpesnis nei reikalauja šio punkto b papunktis, tačiau bet kuriuo atveju jis turi būti ne trupesnis nei nustatyta OPS 1.515 punkto a papunktyje, jei Lėktuvo pilotavimo taisyklėse yra speciali papildoma informacija apie tūpimo nuotolius užterštuose KTT.
- e) Laikantis šio punkto b, c ir d papunkčių reikalavimų, turi būti taikomi atitinkami OPS 1.515 punkto kriterijai, išskyrus OPS 1.515 punkto a papunkčio 1 ir 2 dalis, kurios netaikomos šio punkto b papunkčiui.

OPS 1.495 punkto c papunkčio 3 dalies 1 priedėlis

**Padidintų posvyrio kampų patvirtinimas**

- a) Naudojant padidinto posvyrio kampus, reikalaujančius specialaus patvirtinimo, reikia laikytis šių kriterijų:
- 1) lėktuvo pilotavimo taisyklėse turi būti pateikti patvirtinti skrydžio greičio didinimo ir skrydžio trajektorijos sudarymo duomenys, įvertinant padidintus posvyrio kampus ir greičius;
  - 2) navigacijos tikslumui privalo būti nurodyti vizualūs orientyrai;
  - 3) visiems KTT privalo būti nustatyti ir įgaliotosios institucijos patvirtinti oro minimumai ir vėjo ribojimai;
  - 4) mokymas pagal OPS 1.975 punktą.
-

OPS 1.515 punkto a papunkčio 3 dalies 1 priedėlis

### Stataus artėjimo tūpti procedūros

- a) Įgaliotoji institucija gali patvirtinti prašymą naudoti stataus artėjimo tūpti procedūras, taikant tūptinės nuolydžio  $4,5^\circ$  ar didesnius kampus ir su mažesniu nei 50 pėdų (bet ne mažesniu nei 35 pėdos) aukščio diapazonu, jei laikomasi šių kriterijų:
- 1) lėktuvo pilotavimo taisyklėse turi būti nurodytas maksimalus patvirtintas tūptinės nuolydžio kampas, kiti ribojimai, įprastos, neįprastos ar avarinės stataus artėjimo tūpti procedūros bei skrydžių lauko ilgio duomenų pakeitimai, kai taikomi stataus artėjimo tūpti kriterijai;
  - 2) tinkama tūptinės trajektorijos orientyrų sistema, sudaryta mažiausiai iš vizualiosios tūptinės trajektorijos indikacijos sistemos, privalo veikti visuose aerodromuose, kuriuose turi būti vykdomos stataus artėjimo tūpti procedūros; ir
  - 3) turi būti nustatyti visų naudojamų KTT stataus artėjimo tūpti oro minimumai. Šiuo atveju turi būti atsižvelgiama į:
    - i) kliūčių išsidėstymą;
    - ii) tūptinės trajektorijos orientyrų tipą ir KTT orientyrus, tokius kaip vizualiosios priemonės, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
    - iii) minimalius vizualiuosius orientyrus, reikalingus DH ir MDA;
    - iv) turimą lėktuvo įrangą;
    - v) piloto kvalifikaciją ir susipažinimą su atitinkamu aerodromu;
    - vi) lėktuvo pilotavimo taisyklėse numatytus apribojimus ir procedūras; ir
    - vii) nutraukto tūptimo kriterijus.

OPS 1.515 punkto a papunkčio 4 dalies 1 priedėlis

### Trumpojo tūpimo skrydžiai

- a) OPS 1.515 punkto a papunkčio 4 dalyje nuotolį, kuris naudojamas apskaičiuojant leidžiamą tūpimo masę, gali sudaryti paskelbtos saugios zonos naudojamas ilgis su esamu paskelbto tūpimo nuotoliu. Įgaliotoji institucija gali leisti tokius skrydžius pagal šiuos kriterijus:
- 1) įrodomas trumpo tūpimo skrydžių poreikis. Privalo būti aiškus visuomenės interesas ir būtinybė vykdyti tokius skrydžius dėl oro uosto atokumo ar dėl su KTT ilgiu susijusių fizinių apribojimų;
  - 2) lėktuvo ir skrydžio kriterijai:
    - i) trumpo tūpimo skrydžiai bus leidžiami tik lėktuvams, kuriuose vertikalus nuotolis tarp piloto akių linijos ir ratų žemiausios dalies, kai lėktuvas įskrenda į įprastą tūptinę, neviršija 3 metrų;
    - ii) nustatant aerodromo naudojimo minimumus, matomumas/RVR negali būti mažesnis nei 1,5 km. Be to, Skrydžių vykdymo vadove turi būti nurodyti vėjo apribojimai;
    - iii) Skrydžių vykdymo vadove turi būti nurodyta tokiems skrydžiams reikalinga minimali piloto patirtis, mokymo reikalavimai ir susipažinimas su atitinkamu aerodromu;
  - 3) laikoma, kad kirtimo aukštis virš paskelbtos saugios zonos naudojamo ilgio pradžios yra 50 pėdų;
  - 4) papildomi kriterijai: įgaliotoji institucija, atsižvelgdama į lėktuvo tipo charakteristikas, kalnodaros charakteristikas artėjimo tūpti zonoje, esamas artėjimo tūpti priemones ir nutraukto tūpimo/antro rato galimybes, gali nustatyti papildomas sąlygas, kurios yra būtinos saugiam skrydžiui. Tokiomis papildomomis sąlygomis gali būti, pavyzdžiui, VASI/PAPI tipo nuolydžio žiburių sistemos, reikalavimai.

OPS 1.515 punkto a papunkčio 4 dalies 2 priedėlis

**Skrydžio lauko kriterijai trumpo tūpimo skrydžiams**

- a) Saugios zonos naudojimą privalo tvirtinti oro uosto administracija.
  - b) Paskelbtos saugios zonos naudotinas ilgis pagal 1.515 punkto a papunkčio 4 dalies ir šio priedo sąlygas negali viršyti 90 metrų.
  - c) Paskelbtos saugios zonos plotis negali būti mažesnis nei dvigubas KTT plotis ar dvigubas sparnų mojis, priklausomai nuo to, kuris iš jų yra didesnis, skaičiuojant nuo pailgintos KTT ašinės linijos.
  - d) Paskelbta saugi zona privalo būti be kliūčių ar įdubų, kurios keltų grėsmę lėktuvui, išriedančiam už KTT ribų, o judamiems objektams draudžiama būti paskelbtoje saugioje zonoje, kai KTT naudojamas trumpo tūpimo skrydžiams.
  - e) Paskelbtos saugios zonos nuolydis negali viršyti 5 % aukštyr ir 2 % žemyn tūpimo kryptimi.
  - f) Vykdamt tokius skrydžius, OPS 1.480 punkto a papunkčio 5 dalyje numatytas keliamosios gebos reikalavimas netaikomas paskelbtai saugiai zonai.
-



## H SKIRSNIS

## B KLASĖS SKRYDŽIAI

## OPS 1.525

**Bendrosios nuostatos**

- a) Naudotojui draudžiama skraidyti vieno variklio lėktuvu:
- 1) naktį; arba
  - 2) meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, išskyrus pagal specialių vizualiųjų skrydžių taisykles.
- Pastaba.* Vieno variklio lėktuvų skrydžių apribojimai yra išdėstyti OPS 1.240 punkto a papunkčio 6 dalyje.
- b) Dviejų variklių lėktuvus, kurie neatitinka OPS 1.525 punkto b papunkčio 1 priedėlyje numatytų aukštėjimo reikalavimų, naudotojas turi naudoti kaip vieno variklio lėktuvus.

## OPS 1.530

**Kilimas**

- a) Naudotojas užtikrina, kad kilimo masė neviršytų Lėktuvo pilotavimo taisyklėse nurodytos maksimalios kilimo masės pagal aerodromo, iš kurio bus kylama, barometrinį aukštį ir aplinkos temperatūrą.
- b) Naudotojas užtikrina, kad Lėktuvo pilotavimo taisyklėse nurodytas kilimo nuotolis be koeficiento neviršytų:
- 1) esamo kilimo riedėjimo nuotolio, padauginto iš koeficiento 1,25; arba
  - 2) kai yra stabdymo takas ir (arba) laisvoji juosta:
    - i) esamo kilimo riedėjimo nuotolio;
    - ii) esamo kilimo riedėjimo nuotolio, padauginto iš koeficiento 1,15; ir
    - iii) turimo nutrauktojo kilimo nuotolio, padauginto iš koeficiento 1,3.
- c) Laikydamasis b papunkčio, naudotojas atsižvelgia į:
- 1) lėktuvo masę, pradedant kilimo riedėjimą;
  - 2) aerodromo barometrinį aukštį;
  - 3) aerodromo aplinkos temperatūrą;
  - 4) KTT paviršiaus būklę ir KTT paviršiaus tipą;
  - 5) KTT nuolydį kilimo kryptimi; ir
  - 6) ne daugiau nei 50 % pranešto priešpriešinio vėjo komponento ar ne mažiau nei 150 % pranešto pavėjo komponento.

## OPS 1.535

**Kliūčių perskridimas kylant. Kelių variklių lėktuvai**

- a) Naudotojas užtikrina, kad pagal šį punktą nustatyta dviejų ar daugiau variklių lėktuvų kilimo trajektorija būtų ne žemesnė nei 50 pėdų vertikaliai virš kliūčių ar horizontaliu atstumu – ne mažesnė nei 90 m plius  $0,125 \times D$ , kai  $D$  – lėktuvo įveiktas horizontalusis nuotolis nuo turimo kilimo nuotolio pabaigos ar kilimo nuotolio pabaigos, jei posūkis numatytas iki turimo kilimo nuotolio pabaigos, išskyrus kaip nurodyta šio punkto b ir c papunkčiuose. Lėktuvams, kurių sparnų mojis mažesnis nei 60 m, gali būti taikomas pusės lėktuvo sparnų mojo horizontalusis kliūčių perskridimo ilgis plius 60 m plius  $0,125 \times D$ . Laikantis šio papunkčio, turi būti laikoma, kad:
- 1) kilimo trajektorija prasideda 50 pėdų aukštyje virš kilimo nuotolio paviršiaus, numatyto pagal OPS 1.530 punkto b papunktį, pabaigos ir baigiasi 1 500 pėdų aukštyje virš paviršiaus;
  - 2) lėktuvas nepasvyra tol, kol nepasiekia 50 pėdų aukščio, o po to posvyrio kampas neviršija  $15^\circ$ ;
  - 3) kritinio variklio gedimas įvyksta tame kilimo visais varikliais skrydžio trajektorijos taške, kuriame numanoma, kad vizualusis orientyras kliūtims išvengti bus pamestas;
  - 4) kilimo trajektorijos gradientas nuo 50 pėdų iki menamo variklio gedimo aukščio yra lygus vidutiniam visų variklių gradientui aukštėjimo ir perėjimo į maršruto konfigūraciją metu, padaugintam iš koeficiento 0,77; ir
  - 5) kilimo trajektorijos gradientas nuo aukščio, pasiekto pagal šio papunkčio 4 dalį, iki kilimo trajektorijos pabaigos yra lygus Lėktuvo pilotavimo taisyklėse nurodytam maršruto aukštėjimo neveikiant vienam varikliui gradientui.
- b) Laikantis a papunkčio reikalavimų, kai dėl numatomos skrydžio trajektorijos nereikia keisti kurso daugiau nei  $15^\circ$ , naudotojui nereikia atsižvelgti į tas kliūtis, kurių šoninis nuotolis yra didesnis nei:
- 1) 300 m, jei skrendama vizualiosios kurso orientyrų navigacijos sąlygomis, arba yra navigacijos priemonės, leidžiančios išlaikyti numatytą skrydžio trajektoriją tuo pačiu tikslumu (žr. OPS 1.535 punkto b papunkčio 1 dalies ir c papunkčio 1 dalies 1 priedėlį); arba
  - 2) 600 m vykdant skrydžius kitomis sąlygomis.
- c) Laikantis a papunkčio reikalavimų, kai dėl numatomos skrydžio trajektorijos reikia keisti kursą daugiau nei  $15^\circ$ , naudotojui nereikia atsižvelgti į tas kliūtis, kurių šoninis nuotolis yra didesnis nei:
- 1) 600 m vykdant skrydžius vizualiosios kurso orientyrų navigacijos sąlygomis (žr. OPS 1.535 punkto b papunkčio 1 dalies ir c papunkčio 1 dalies 1 priedėlį);
  - 2) 900 m vykdant skrydžius kitomis sąlygomis.
- d) Laikydamasis šio punkto a, b ir c papunkčių reikalavimų, naudotojas privalo atsižvelgti į:
- 1) lėktuvo masę, pradedant kilimo riedėjimą;
  - 2) aerodromo barometrinį aukštį;
  - 3) aerodromo aplinkos temperatūrą; ir
  - 4) ne daugiau nei 50 % pranešto priešpriešinio vėjo komponento ar ne mažiau nei 150 % pranešto pavėjo komponento.

## OPS 1.540

**Skrydis maršrutu. Kelių variklių lėktuvai**

- a) Naudotojas užtikrina, kad lėktuvas skrydžio metu numatytomis meteorologinėmis sąlygomis ir vieno iš variklių gedimo atveju, kai likę varikliai veikia maksimaliu pastoviu galingumu nurodytomis sąlygomis, galėtų saugiai skristi reikiamuose minimaliuose aukščiuose ar virš jų, kaip nurodyta Skrydžių vykdymo vadove, iki taško, esančio 1 000 pėdų virš aerodromo, kuriame galima laikytis skrydžio reikalavimų.

- b) Laikantis a papunkčio:
- 1) lėktuvas laikomas negalinčiu skristi aukščiauose, viršijančiuose tą, kuriame aukštėjimo sparta prilygsta 300 pėdų per minutę, kai visi varikliai veikia maksimaliu pastoviu galingumu nurodytomis sąlygomis; ir
  - 2) menamas maršruto gradientas, kai neveikia vienas variklis, yra didžiausias atitinkamais atvejais žemėjimo ar aukštėjimo gradientas, atitinkamai padidintas 0,5 % koeficientu ar sumažintas 0,5 % koeficientu.

OPS 1.542

**Skrydis maršrutu. Vieno variklio lėktuvai**

- a) Naudotojas užtikrina, kad lėktuvas skrydžio metu numatytais meteorologinėmis sąlygomis ir sugedus varikliui, galėtų pasiekti vietą, kurioje galima atlikti saugų priverstinį tūpimą. Sausumos lėktuvams reikalinga vieta sausumoje, išskyrus kai kitaip patvirtina įgaliotoji institucija.
- b) Laikantis a papunkčio:
- 1) lėktuvas laikomas negalinčiu skristi, kai variklis veikia maksimaliu pastoviu galingumu nurodytomis sąlygomis aukštyje, viršijančiame tą, kuriame aukštėjimo sparta prilygsta 300 pėdų per minutę; ir
  - 2) menamas maršruto gradientas yra didžiausias žemėjimo gradientas, padidintas 0,5 % koeficientu.

OPS 1.545

**Tūpimas. Paskirties ir atsarginis aerodromai**

Naudotojas užtikrina, kad lėktuvo tūpimo masė, nustatyta pagal OPS 1.475 punkto a papunktį, neviršytų maksimalios tūpimo masės, nustatytos pagal aukštį ir aplinkos temperatūrą, kuri yra numatoma paskaičiuotu tūpimo laiku paskirties ir atsarginiame aerodromuose.

OPS 1.550

**Tūpimas. Sausas KTT**

- a) Naudotojas užtikrina, kad lėktuvo tūpimo masė, nustatyta pagal OPS 1.475 punkto a papunktį numatomam tūpimo laikui, leistų nutūpti iki visiško sustojimo nuo 50 pėdų virš slenksčio per 70 % esamo tūpimo nuotolio paskirties aerodrome ir visuose atsarginiuose aerodromuose.
- 1) Įgaliotoji institucija gali leisti naudoti tūpimo nuotolio duomenis, apskaičiuotus pagal šį punktą, grindžiamus mažesniu nei 50 pėdų bet ne mažesniu nei 35 pėdų aukščio diapazonu (žr. OPS 1.550 punkto a papunkčio 1 priedėlį).
  - 2) Įgaliotoji institucija gali leisti trumpojo tūpimo skrydžius pagal OPS 1.550 punkto a papunkčio 2 priedėlyje nustatytus kriterijus.
- b) Laikydamasis a papunkčio, naudotojas atsižvelgia į:
- 1) aerodromo aukštį;
  - 2) ne daugiau nei 50 % priešpriešinio vėjo komponento ar ne mažiau nei 150 % pavėjo komponento;
  - 3) KTT paviršiaus būklę ir KTT paviršiaus tipą; ir
  - 4) KTT nuolydį tūpimo kryptimi.
- c) Leidžiant lėktuvui skristi pagal šio punkto a papunktį, turi būti laikoma, kad:
- 1) lėktuvas tūps ant paties tinkamiausio KTT ramiu oru; ir
  - 2) lėktuvas tūps ant KTT, kuris labiausiai tikėtina bus nurodytas, įvertinant galimą vėjo greitį ir kryptį bei lėktuvo antžeminio valdymo charakteristikas bei kitas sąlygas, tokias kaip tūpimo priemonės ir vietovė.

- d) Jei naudotojas neturi galimybių laikytis šio c papunkčio 2 dalies reikalavimų paskirties aerodromo atžvilgiu, lėktuvui gali būti leista skristi, jei yra numatytas atsarginis aerodromas, į kurį skrendant būtų visiškai laikomasi a, b ir c papunkčių reikalavimų.

OPS 1.555

**Tūpimas. Šlapi ir užteršti KTT**

- a) Naudotojas užtikrina, kad kai atitinkamuose pranešimuose apie orą ar oro prognozėse arba jų deriniuose nurodoma, jog KTT apskaičiuotu atskridimo laiku gali būti šlapias, esamas tūpimo nuotolis prilygtų ar viršytų pagal OPS 1.550 punktą nustatytą reikiamą tūpimo nuotolį, padaugintą iš koeficiento 1,15.
- b) Naudotojas užtikrina, kad kai atitinkamuose pranešimuose apie orą arba oro prognozėse ar jų deriniuose nurodoma, kad apskaičiuotu atskridimo metu KTT gali būti užterštas, tūpimo nuotolis, nustatytas naudojant įgaliotajai institucijai priimtinius duomenis, šiomis sąlygomis neviršytų esamo tūpimo nuotolio.
- c) Tūpimo nuotolis šlapiame KTT gali būti trumpesnis nei reikalaujama šio punkto a papunktyje, tačiau ne trumpesnis nei nustatyta OPS 1.550 punkto a papunktyje, jei Lėktuvo pilotavimo taisyklėse yra speciali papildoma informacija apie tūpimo nuotolius šlapiuose KTT.
-

OPS 1.525 punkto b papunkčio 1 priedėlis

**Bendrosios nuostatos. Kilimo ir tūpimo aukštėjimas**

- a) Kilimo aukštėjimas
- 1) Veikiant visiems varikliams
    - i) Pastovus aukštėjimo gradientas po kilimo privalo būti mažiausiai 4 %, kai:
      - A) kiekvienas variklis veikia kilimo galia;
      - B) išleista važiuoklė, išskyrus atvejus, kai ji gali būti įtraukta ne daugiau kaip per 7 sekundes, laikoma esanti įtraukta;
      - C) užsparniai yra kilimo padėtyje (-yse); ir
      - D) aukštėjimo greitis yra ne mažesnis nei didesnisys iš 1,1VMC ir 1,2 VS1.
    - 2) Neveikiant vienam varikliui
      - i) Pastovus aukštėjimo gradientas 400 pėdų aukštyje virš kilimo paviršiaus privalo būti tam tikru mastu teigiamas, kai:
        - A) kritinis variklis neveikia ir jo sraigtas yra minimalaus pasipriešinimo padėtyje;
        - B) kitas variklis veikia kilimo galia;
        - C) važiuoklė įtraukta;
        - D) užsparniai yra kilimo padėtyje (-yse); ir
        - E) aukštėjimo greitis prilygsta greičiui, kuris pasiekiamas 50 pėdų aukštyje.
      - ii) Pastovus aukštėjimo gradientas privalo būti ne mažesnis nei 0,75 % 1 500 pėdų aukštyje virš kilimo paviršiaus, kai:
        - A) kritinis variklis neveikia ir jo sraigtas yra minimalaus pasipriešinimo padėtyje;
        - B) kitas variklis veikia ne didesniu nei maksimalus pastovus režimas;
        - C) važiuoklė įtraukta;
        - D) užsparniai įtraukti; ir
        - E) aukštėjimo greitis yra ne mažesnis nei 1,2 VS1.
- b) Tūpimo aukštėjimas
- 1) Veikiant visiems varikliams
    - i) Pastovus aukštėjimo gradientas privalo būti mažiausiai 2,5 %, kai:
      - A) galia ar trauka ne didesnė nei ta, kuri pasiekama po 8 sekundžių pastūmus galingumo svirtis iš minimalių skrydžio sūkių režimo padėties;
      - B) važiuoklė išleista;
      - C) užsparniai tūpimo padėtyje; ir
      - D) aukštėjimo greitis prilygsta VREF.

- 2) Neveikiant vienam varikliui
- i) 1 500 pėdų aukštyje virš tūpimo paviršiaus pastovus aukštėjimo gradientas negali būti mažesnis nei 0,75 %, kai:
- A) kritinis variklis neveikia ir jo sraigtas yra minimalaus pasipriešinimo padėtyje;
  - B) kitas variklis veikia ne didesniu nei maksimalus pastovus režimas;
  - C) važiuoklė įtraukta;
  - D) užsparniai įtraukti; ir
  - E) aukštėjimo greitis yra ne mažesnis nei 1,2 VS1.
-

OPS 1.535 punkto b papunkčio 1 dalies ir c papunkčio 1 dalies 1 priedėlis

### **Kilimo trajektorija. Vizualioji kurso orientyrų navigacija**

Kad būtų galima vykdyti vizualiąją kurso orientyrų navigaciją, naudotojas privalo užtikrinti, kad skrydžio metu vyraujančios oro sąlygos, įskaitant debesų padą ir matomumą, būtų tokios, kad kliūčių ir (arba) antžeminių orientyrų taškai būtų matomi ir atpažįstami. Skrydžių vykdymo vadove turi būti apibrėžtos atitinkamų aerodromų minimalios oro sąlygos, kurios leistų skrydžio įgulai nuolat nustatyti ir išlaikyti teisingą skrydžio trajektoriją antžeminių orientyrų taškų atžvilgiu, užtikrinančią saugų skridimo aukštį virš kliūčių ir vietovės taip, kad:

- a) antžeminių orientyrų taškų atžvilgiu procedūros būtų aiškiai apibrėžtos, kad skrydžio kelią būtų galima analizuoti pagal kliūčių perskridimo aukščio reikalavimus;
- b) procedūra atitiktų lėktuvo galimybes judėjimo tiesiąja greičio, posvyrio kampo ir vėjo įtakos požiūriu;
- c) įgulai naudotis būtų pateikiamas procedūros aprašymas raštu ir (arba) grafikuose; ir
- d) būtų nurodomos ribojančios aplinkos sąlygos (pvz., vėjas, debesys, matomumas, diena/naktis, aplinkos bei kliūčių apšvietimas).

OPS 1.550 punkto a papunkčio 1 priedėlis

### Stataus artėjimo tūpti procedūros

- a) Įgaliotoji institucija gali patvirtinti prašymą naudoti stataus artėjimo tūpti procedūras, taikant tūptinės nuolydžio  $4,5^\circ$  ar didesnius kampus ir su mažesniu nei 50 pėdų (bet ne mažesniu nei 35 pėdos) aukščio diapazonu, jei laikomasi šių kriterijų:
- 1) Lėktuvo pilotavimo taisyklėse turi būti nurodytas maksimalus patvirtintas tūptinės nuolydžio kampas, kiti ribojimai, įprastos, neįprastos ar avarinės stataus artėjimo tūpti procedūros bei skrydžių lauko ilgio duomenų pakeitimai, kai taikomi stataus artėjimo tūpti kriterijai;
  - 2) tinkama tūptinės trajektorijos orientyrų sistema, sudaryta mažiausiai iš vizualiosios tūptinės trajektorijos indikacijos sistemos, privalo veikti visuose aerodromuose, kuriuose turi būti vykdomos stataus artėjimo tūpti procedūros; ir
  - 3) turi būti nustatyti visų naudojamų KTT stataus artėjimo tūpti oro minimumai. Šiuo atveju turi būti atsižvelgiama į:
    - i) kliūčių išsidėstymą;
    - ii) tūptinės trajektorijos orientyrų tipą ir KTT orientyrus, tokius kaip vizualiosios priemonės, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
    - iii) minimalius vizualiuosius orientyrus, reikalingus DH ir MDA;
    - iv) turimą lėktuvo įrangą;
    - v) piloto kvalifikaciją ir susipažinimą su atitinkamu aerodromu;
    - vi) Lėktuvo pilotavimo taisyklėse numatytus apribojimus ir procedūras; ir
    - vii) nutraukto tūptimo kriterijus.



OPS 1.550 punkto a papunkčio 2 priedėlis

### Trumpojo tūpimo skrydžiai

- a) Taikant OPS 1.550 punkto a papunkčio 2 dalį, atstumą, naudojamą leistinai tūpimo masei apskaičiuoti, gali sudaryti paskelbtos saugos zonos naudojamas ilgis plius paskelbtas turimas tūpimo nuotolis. Įgaliotoji institucija gali leisti tokius skrydžius pagal šiuos kriterijus:
- 1) paskelbtos saugos zonos naudojimą turi leisti aerodromo administracija;
  - 2) paskelbta saugi zona privalo būti be kliūčių ar įdubų, kurios keltų grėsmę lėktuvui, išriedančiam už KTT ribų, o judamiems objektams draudžiama būti paskelbtoje saugioje zonoje, kai KTT naudojamas trumpo tūpimo skrydžiams;
  - 3) paskelbtos saugios zonos nuolydis negali viršyti 5 % aukštyr ir 2 % žemyn tūpimo kryptimi;
  - 4) paskelbtos saugos zonos naudojimo ilgis pagal šio priedo sąlygas negali viršyti 90 metrų;
  - 5) paskelbtos saugos zonos plotis negali būti mažesnis nei dvigubas KTT plotis, skaičiuojamas nuo pratęstos KTT ašies linijos;
  - 6) laikoma, kad perskridimo aukštis virš paskelbtos kilimo zonos naudojamo ilgio pradžios turi būti ne mažesnis nei 50 pėdų;
  - 7) vykdant tokius skrydžius, OPS 1.480 punkto a papunkčio 5 dalyje numatytas keliamosios gebos reikalavimas netaikomas paskelbtai saugiai zonai;
  - 8) turi būti nustatyti ir patvirtinti visų numatytų naudoti KTT oro minimumai, bet jie negali būti mažesni nei didesnis iš artėjimo tūpti pagal VFR ar netikslaus artėjimo tūpti minimumai;
  - 9) privalo būti nustatyti reikalavimai pilotams (taikomas OPS 1.975 punkto a papunktis);
  - 10) įgaliotoji institucija gali nustatyti papildomas sąlygas, būtinas saugiems skrydžiams, atsižvelgiant į lėktuvo tipo charakteristikas, artėjimo tūpti priemones ir nutraukto tūpimo/skridimo į antrą ratą sumetimus.

## I SKIRSNIS

## C KLASĖS SKRYDŽIAI

## OPS 1.560

**Bendrosios nuostatos**

Jei Lėktuvo pilotavimo taisyklėse esančių patvirtintų skrydžio duomenų nepakanka, naudotojas turi užtikrinti kad, nustatant, ar laikomasi šio skirsnio reikalavimų, jie būtų atitinkamai papildyti kitais igaliojusiai institucijai priimtinais duomenimis.

## OPS 1.565

**Kilimas**

- a) Naudotojas užtikrina, kad kilimo masė neviršytų Lėktuvo pilotavimo taisyklėse nurodytos maksimalios kilimo masės pagal aerodromo, iš kurio bus kylama, barometrinį aukštį ir aplinkos temperatūrą.
- b) Naudotojas užtikrina, kad naudojant lėktuvus, kurių kilimo lauko ilgio duomenys Lėktuvo pilotavimo taisyklėse pateikiami neatsižvelgiant į variklio gedimą, nuotolis nuo kilimo riedėjimo pradžios, reikiamas lėktuvui pasiekti 50 pėdų aukštį virš paviršiaus, visiems varikliams veikiant maksimaliu kilimo galingumu nurodytomis sąlygomis, padaugintas iš šių koeficientų:
  - 1) 1,33 dviejų variklių lėktuvams; arba
  - 2) 1,25 trijų variklių lėktuvams; arba
  - 3) 1,18 keturių variklių lėktuvams,neviršytų aerodromo, iš kurio bus kylama, esamo kilimo riedėjimo nuotolio.
- c) Naudotojas užtikrina, kad naudojant lėktuvus, kurių kilimo lauko ilgio duomenys nurodyti tų Lėktuvų pilotavimo taisyklėse, atsižvelgiant į variklio gedimą, Lėktuvo pilotavimo taisyklėse numatytos charakteristikos atitiktų šiuos reikalavimus:
  - 1) nutrauktojo kilimo nuotolis negali viršyti esamo nutrauktojo kilimo nuotolio;
  - 2) kilimo nuotolis negali viršyti esamo kilimo nuotolio, kai laisvosios juostos nuotolis neviršija pusės esamo kilimo riedėjimo nuotolio;
  - 3) kilimo riedėjimas negali viršyti esamo kilimo riedėjimo nuotolio;
  - 4) šio papunkčio reikalavimai turi būti vykdomi, taikant V1 dydį nutrauktam ir tęsiamam kilimui; ir
  - 5) šlapiuose ar užterštuose KTT kilimo masė negali viršyti masės, leidžiamos kilimui sausu KTT tokiomis pat sąlygomis.
- d) Laikydamasis šio punkto b ir c papunkčių reikalavimų, naudotojas privalo atsižvelgti į:
  - 1) aerodromo barometrinį aukštį;
  - 2) aerodromo aplinkos temperatūrą;
  - 3) KTT paviršiaus būklę ir KTT paviršiaus tipą;
  - 4) KTT nuolydį kilimo kryptimi;
  - 5) ne daugiau nei 50 % pranešto priešpriešinio vėjo komponento ar ne mažiau nei 150 % pranešto pavėjo komponento; ir
  - 6) KTT ilgio praradimą, jei toks yra, dėl lėktuvo išlyginimo prieš kylant.

## OPS 1.570

**Kliūčių perskridimas kylant**

- a) Naudotojas užtikrina, kad kilimo trajektorijos, neveikiant vienam varikliui, kliūtis perskridimo aukštis virš visų kliūčių vertikaliu atstumu būtų ne mažesnis kaip 50 pėdų plius  $0,01 \times D$  arba horizontaliu atstumu ne mažesnis kaip 90 m plius  $0,125 \times D$ , kai  $D$  – horizontalus nuotolis, kurį lėktuvas nuskrido nuo esamo kilimo nuotolio pabaigos. Lėktuvams, kurių sparnų mojis mažesnis nei 60 m, gali būti taikomas pusės lėktuvo sparnų mojo horizontalusis kliūčių perskridimo ilgis plius 60 m plius  $0,125 \times D$ .
- b) Kilimo trajektorija turi prasidėti 50 pėdų aukštyje kilimo nuotolio pabaigoje, numatytoje atitinkamai OPS 1.565 punkto b arba c papunkčiuose, ir baigtis 1 500 pėdų aukštyje.
- c) Laikydamosis a papunkčio, naudotojas privalo atsižvelgti į:
- 1) lėktuvo masę, pradedant kilimo riedėjimą;
  - 2) aerodromo barometrinį aukštį;
  - 3) aerodromo aplinkos temperatūrą; ir
  - 4) ne daugiau nei 50 % pranešto priešpriešinio vėjo komponento ar ne mažiau nei 150 % pranešto pavėjo komponento.
- d) Laikantis šio punkto a papunkčio reikalavimų, kurso pakeitimai neleidžiami iki to kilimo trajektorijos taško, kuriame pasiekiamas 50 pėdų aukštis virš paviršiaus. Po to iki 400 pėdų aukščio laikoma, kad lėktuvas yra pasviręs ne daugiau nei  $15^\circ$ . Virš 400 pėdų aukščio posvyrio kampai gali būti numatyti didesni nei  $15^\circ$ , bet ne didesni nei  $25^\circ$ . Turi būti tinkamai atsižvelgiama į posvyrio kampo įtaką skrydžio greičiams ir skrydžio trajektorijai, taip pat nuotolio padidėjimams, susidarantiems dėl padidėjusių skrydžio greičių.
- e) Laikydamosis šio punkto a papunkčio reikalavimų, tais atvejais, kai nebūtini didesni nei  $15^\circ$  kurso pakeitimai, naudotojas gali neatsižvelgti į tas kliūtis, kurių šoninis nuotolis yra didesnis nei:
- 1) 300 m, jei pilotas gali išlaikyti reikiamą navigacinį tikslumą kliūčių atskaitomybės zonoje; arba
  - 2) 600 m vykdant skrydžius kitomis sąlygomis.
- f) Laikydamosis šio punkto a papunkčio reikalavimų, tais atvejais, kai didesni nei  $15^\circ$  kurso pakeitimai yra būtini, naudotojas gali neatsižvelgti į tas kliūtis, kurių šoninis nuotolis yra didesnis nei:
- 1) 600 m, jei pilotas gali išlaikyti reikiamą navigacinį tikslumą kliūčių atskaitomybės zonoje; arba
  - 2) 900 m vykdant skrydžius kitomis sąlygomis.
- g) Naudotojas nustato procedūras nenumatytiems atvejams, kad būtų įvykdyti OPS 1.570 punkto reikalavimai ir nustatytas saugus maršrutas, išvengiant kliūčių, bei lėktuvas galėtų laikytis OPS 1.580 punkto maršruto reikalavimų ar tūpti išskridimo arba kilimo atsarginiame aerodrome.

## OPS 1.575

**Skrydis maršrutu veikiant visiems varikliams**

- a) Naudotojas užtikrina, kad lėktuvas skrydžio metu numatytomis meteorologinėmis sąlygomis visuose maršruto taškuose ar numatytų nuo jo nukrypimų metu sugebės išlaikyti mažiausiai 300 pėdų per minutę aukštėjimą, visiems varikliams veikiant maksimaliu pastoviu galingumu nurodytomis sąlygomis:
- 1) minimaliuose aukščiuose saugiam skrydžiui visuose maršruto etapuose, kuriuose bus skrendama, arba numatytų nukrypimų nuo jų metu, nurodytų Skrydžių vykdymo vadove ar paskaičiuotų pagal jame pateiktą su lėktuvu susijusią informaciją; ir
  - 2) minimaliuose aukščiuose, kurių būtina laikytis pagal atitinkamas OPS 1.580 ir 1.585 punktuose numatytas sąlygas.

## OPS 1.580

**Skrydis maršrutu neveikiant vienam varikliui**

- a) Naudotojas užtikrina, kad lėktuvas skrydžio metu numatytais meteorologinėmis sąlygomis, sugedus vienam varikliui, visuose maršruto taškuose ar numatytų nuo jo nukrypimų metu, kai kitas ar kiti varikliai veikia maksimaliu pastoviu galingumu nurodytomis sąlygomis, sugebės tęsti skrydį iš kreiserinio aukščio iki aerodromo, kuriame galima tūpti atitinkamai pagal OPS 1.595 arba OPS 1.600 punktus, praskrendant kliūtis per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatyto maršruto pusių vertikaliais intervalais mažiausiai:
- 1) 1 000 pėdų, kai aukštėjimo sparta lygi nuliui ar didesnė; arba
  - 2) 2 000 pėdų, kai aukštėjimo sparta mažesnė, negu nulis.
- b) Skrydžio trajektorijos 450 m (1 500 pėdų) aukštyje virš aerodromo, kuriame numatoma tūpti sugedus vienam varikliui, nuolydis turi būti teigiamas.
- c) Vadovaujantis šiuo papunkčiu, esama lėktuvo aukštėjimo sparta turi būti 150 pėdų per minutę mažesnė nei nustatyta aukštėjimo bendroji sparta.
- d) Laikydamosis šio punkto reikalavimų, naudotojas privalo išplėsti šio punkto a papunktyje numatytas pločio ribas iki 18,5 km (10 jūrmylių), jei navigacinis tikslumas nesiekia 95 % patikimumo lygio.
- e) Degalų išpilti leidžiama tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą, ir jei yra naudojama saugi procedūra.

## OPS 1.585

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

- a) Naudotojas užtikrina, kad visuose numatyto maršruto taškuose trijų ar daugiau variklių lėktuvas būtų ne toliau nei už 90 minučių skrydžio visais varikliais ilgo nuotolio kreiseriniu greičiu standartinėje temperatūroje ramiu oru nuo aerodromo, kuriame yra atitinkami skrydžio reikalavimai, keliami numatomai tūpimo masei, išskyrus atvejus, kai lėktuvas atitinka šio punkto b–e papunkčių reikalavimus.
- b) Pagal pateiktą skrydžio maršrutą, neveikiant dviem varikliams, lėktuvas turi galėti tęsti skrydį numatytais meteorologinėmis sąlygomis, praskrendant visas kliūtis per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatyto maršruto pusių mažiausiai 2 000 pėdų vertikaliu intervalu iki aerodromo, kuriame yra atitinkami skrydžio reikalavimai, keliami numatomai tūpimo masei.
- c) Laikoma, kad du varikliai gali sugesti pačiame kritiškiausiame maršruto taške, kuriame lėktuvas yra toliau nei už 90 minučių skrydžio visais varikliais ilgo nuotolio kreiseriniu greičiu standartinėje temperatūroje ramiu oru nuo aerodromo, kuriame yra atitinkami skrydžio reikalavimai, keliami numatomai tūpimo masei.
- d) Numatoma lėktuvo masė tame taške, kuriame, kaip manoma, gali sugesti du varikliai, negali būti mažesnė, negu ta, kurią sudarytų pakankamas degalų kiekis tęsti skrydį iki tūpimo aerodromo, bei pasiekti jį mažiausiai 450 m (1 500 pėdų) aukštyje tiesiai virš tūpimo zonos ir po to horizontaliai skristi 15 minučių.
- e) Vadovaujantis šiuo papunkčiu, esama lėktuvo aukštėjimo sparta parenkama 150 pėdų per minutę mažesnė nei nurodytoji.
- f) Laikydamosis šio punkto reikalavimų, naudotojas privalo išplėsti šio punkto a papunktyje numatytas pločio ribas iki 18,5 km (10 jūrmylių), jei navigacinis tikslumas nesiekia 95 % patikimumo lygio.
- g) Degalų išpilti leidžiama tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą, ir jei yra naudojama saugi procedūra.

## OPS 1.590

**Tūpimas. Paskirties ir atsarginis aerodromai**

Naudotojas užtikrina, kad pagal OPS 1.475 punkto a papunktį nustatyta lėktuvo tūpimo masė neviršytų Lėktuvo pilotavimo taisyklėse aukščiui nustatytos maksimalios tūpimo masės ir, jei numatyta Lėktuvo pilotavimo taisyklėse, atitiktų aplinkos temperatūrą, esančią numatyto tūpimo laiku paskirties ir atsarginiame aerodromuose.

## OPS 1.595

**Tūpimas. Sausi KTT**

- a) Naudotojas užtikrina, kad pagal OPS 1.475 punkto a papunktį nustatyta lėktuvo tūpimo masė apskaičiuotam tūpimo laikui leidžia nutūpti iki visiško sustojimo iš 50 pėdų aukščio virš slenksčio per 70 % esamo tūpimo nuotolio paskirties ir visuose atsarginiuose aerodromuose.
- b) Laikydamasis a papunkčio, naudotojas privalo atsižvelgti į:
  - 1) aerodromo aukštį;
  - 2) ne daugiau nei 50 % priešpriešinio vėjo komponento ar ne mažiau nei 150 % pavėjo komponento;
  - 3) KTT paviršiaus tipą; ir
  - 4) KTT nuolydį tūpimo kryptimi.
- c) Leidžiant lėktuvui skristi pagal šio punkto a papunktį, turi būti laikoma, kad:
  - 1) lėktuvas tūps ant paties tinkamiausio KTT ramiu oru; ir
  - 2) lėktuvas tūps ant KTT, kuris labiausiai tikėtina bus nurodytas, įvertinant galimą vėjo greitį ir kryptį bei lėktuvo antžeminio valdymo charakteristikas bei kitas sąlygas, tokias kaip tūpimo priemonės ir vietovė.
- d) Jei naudotojas neturi galimybių laikytis šio c papunkčio 2 dalies reikalavimų paskirties aerodromo atžvilgiu, lėktuvui gali būti leista skristi, jei yra numatytas atsarginis aerodromas, į kurį skrendant būtų visiškai laikomasi a, b ir c papunkčių reikalavimų.

## OPS 1.600

**Tūpimas. Šlapi ir užteršti KTT**

- a) Naudotojas užtikrina, kad kai atitinkamuose pranešimuose apie orą ar oro prognozėse arba jų deriniuose nurodoma, jog KTT apskaičiuotu atskridimo laiku gali būti šlapias, esamas tūpimo nuotolis prilygtų ar viršytų pagal OPS 1.595 punktą nustatytą reikiamą tūpimo nuotolį, padaugintą iš koeficiento 1,15.
- b) Naudotojas užtikrina, kad kai atitinkamuose pranešimuose apie orą arba oro prognozėse ar jų deriniuose nurodoma, kad apskaičiuotu atskridimo metu KTT gali būti užterštas, tūpimo nuotolis, nustatytas naudojant įgaliotajai institucijai priimtinius duomenis, šiomis sąlygomis neviršytų esamo tūpimo nuotolio.

## J SKIRSNIS

## MASĖ IR CENTRUOTĖ

## OPS 1.605

**Bendrosios nuostatos**

(Žr. OPS 1.605 punkto 1 priedėlių)

- a) Naudotojas užtikrina, kad visuose skrydžio etapuose pakrovimas, lėktuvo masė ir svorio centras atitiktų apribojimus, nurodytus patvirtintame Lėktuvo pilotavimo taisyklėse ar Skrydžių vykdymo vadove, jei jie yra labiau ribojantys.
- b) Naudotojas privalo nustatyti kiekvieno lėktuvo masę ir svorio centrą, faktiškai jį pasvėręs prieš pradėdamas naudoti ir vėliau kas 4 metai, jei naudojamos individualios lėktuvų masės, ir kas 9 metai, jei naudojamos laivyno masės. Modifikacijų ir remontų įtaka masei ir centruotei turi būti deramai įvertinama ir tinkamai užfiksuojama dokumentuose. Be to, lėktuvai privalo būti pakartotinai sveriami, jei modifikacijų įtaka masei ir centruotei nėra tiksliai žinoma.
- c) Naudotojas privalo nustatyti visų, į lėktuvo sausąją skrydžio masę patenkančių, skraidinamų daiktų ir įgulos narių masę, pasverdamas juos arba naudodamas standartines mases. Privalo būti nustatyta jų padėties įtaka lėktuvo svorio centrui.
- d) Naudotojas privalo nustatyti gabenamo krovinio masę, įskaitant bet kurį balastą, faktiškai pasverdamas jį, arba nustatyti gabenamo krovinio masę pagal standartines keleivių ir bagažo mases, kaip nurodyta OPS 1.620 punkte.
- e) Naudotojas privalo nustatyti degalų masę, naudodamas faktinį tankį, o jei šis nežinomas – pagal Skrydžių vykdymo vadove nurodytą metodą apskaičiuotą tankį.

## OPS 1.607

**Sąvokos**

- a) Sausoji skrydžio masė. Visa specialiam skrydžio tipui parengto lėktuvo masė be visų naudotinių degalų ir vežamos krovos. Šią masę sudaro:
  - 1) įgula ir įgulos bagažas;
  - 2) virtuvės ir kilnojamoji keleivių aptarnavimo įranga; ir
  - 3) geriamasis vanduo ir tualetų chemikalai.
- b) Maksimali leidžiama lėktuvo masė be naudojamų degalų. Maksimali leidžiama lėktuvo masė be naudojamų degalų. Atskiruose bakuose laikomų degalų masė privalo būti įtraukta į masę be degalų, kai ji aiškiai nurodoma pagal Lėktuvo pilotavimo taisyklėse numatytus apribojimus.
- c) Maksimali struktūrinė tūpimo masė. Maksimali leidžiama visa lėktuvo masė tūpiant įprastomis aplinkybėmis.
- d) Maksimali struktūrinė kilimo masė. Maksimali leistina visa lėktuvo masė pradėdamas kilimo riedėjimą.
- e) Keleivių klasifikacija.
  - 1) Suaugę (vyrai ir moterys) – asmenys, sulaukę 12 ir daugiau metų.
  - 2) Vaikai – asmenys, sulaukę 2 ir daugiau metų, bet jaunesni nei 12 metų.
  - 3) Kūdikių – asmenys, jaunesni nei 2 metų.
- f) Vežama krova. Bendra keleivių, bagažo ir krovinių masė, taip pat pelno neduodančios krovos masė.

## OPS 1.610

**Krova, masė ir centruotė**

Naudotojas Skrydžių vykdymo vadove nustato krovos bei masės ir centruotės sistemos principus ir metodus, atitinkančius OPS 1.605 punkto reikalavimus. Ši sistema privalo apimti visus numatomų skrydžių tipus.

## OPS 1.615

**Igulos masė**

- a) Nustatydamas sausąją skrydžio masę, naudotojas taiko šiuos masės dydžius:
- 1) faktines mases, įskaitant igulos bagažą; arba
  - 2) standartines mases, įskaitant rankinį bagažą: 85 kg skrydžio igulos nariams ir 75 kg keleivių salono igulos nariams; arba
  - 3) kitas įgaliotajai institucijai priimtinas standartines mases.
- b) Esant papildomam bagažui, naudotojas privalo koreguoti papildomą sausąją skridimo masę. Nustatant lėktuvo svorio centrą, būtina atsižvelgti į šio papildomo bagažo padėtį.

## OPS 1.620

**Keleivių ir bagažo masė**

- a) Naudotojas apskaičiuoja keleivių ir registruoto bagažo masę, naudodamas faktinę kiekvieno asmens masę ir faktinę pasvėro bagažo masę arba 1–3 lentelėse pateiktus standartinius masės dydžius, išskyrus tuos atvejus, kai esamų keleivių krėslų skaičius yra mažesnis nei 10. Tokiais atvejais keleivių masė gali būti nustatoma, pasinaudojant kiekvieno keleivio ar jo vardu padarytu žodiniu pareiškimu ir pridendant prie jo nustatytą konstantą, įvertinančią rankinį bagažą ir rūbus. Procedūra, nustatanti kada pasirinkti faktines ar standartines mases ir procedūra, kurios reikia laikytis, kai naudojami žodiniai pareiškimai, privalo būti įtraukta į Skrydžių vykdymo vadovą.
- b) Jei faktinė masė nustatoma sveriant, naudotojas privalo užtikrinti, kad į ją būtų įtraukiami keleivių asmeniniai daiktai ir rankinis bagažas. Juos sverti būtina prieš pat keleivių įlaipinimą, tam tikslui skirtoje greta esančioje vietoje.
- c) Jei keleivių masė nustatoma taikant standartinės masės dydžius, turi būti naudojami 1 ir 2 lentelėse nustatyti standartinės masės dydžiai. Standartinę masę sudaro rankinis bagažas ir visų kūdikių iki 2 metų, gabenamų suaugusių vieno keleivio krėslė, masė. Kūdikiai, užimantys atskirus keleivių krėslus, šiame papunktyje laikomi vaikais.
- d) Keleivių masės: 20 keleivių krėslų arba daugiau
- 1) Kai lėktuve keleivių krėslų skaičius yra 20 ar daugiau, taikomos 1 lentelėje nurodytos standartinės vyrų ir moterų masės. Kaip alternatyva tais atvejais, kai keleivių krėslų skaičius yra 30 ar daugiau, taikomi 1 lentelėje nustatyti „visų suaugusiųjų“ masės dydžiai.
  - 2) 1 lentelėje atostogų čarteris – tai užsakomasis reisas, numatytas tiksliai kaip atostogų organizuotos turistinės kelionės elementas. Atostogų čarterio masės dydžiai taikomi, jei ne daugiau nei 5 % keleivių krėslų lėktuve yra naudojami neatlygintinai vežti tam tikros kategorijos keleiviams.

## 1 lentelė

Keleivių krėslai:	20 ir daugiau		30 ir daugiau
	Vyrai	Moterys	Visi suaugusieji
Visi skrydžiai, išskyrus atostogų čarterius	88 kg	70 kg	84 kg
Atostogų čarteriai	83 kg	69 kg	76 kg
Vaikai	35 kg	35 kg	35 kg

e) Keleivių masės: 19 keleivių krėslų arba mažiau.

1) Kai lėktuve keleivių krėslų yra 19 arba mažiau, taikomos 2 lentelėje nurodytos standartinės masės.

2 lentelė

Keleivių krėslai	1–5	6–9	10–19
Vyrai	104 kg	96 kg	92 kg
Moterys	86 kg	78 kg	74 kg
Vaikai	35 kg	35 kg	35 kg

2) Skrydžiuose, kai rankinis bagažas negabenamas keleivių salone arba skaičiuojamas atskirai, 1 lentelėje pateikti vyrų ir moterų masės dydžiai gali būti sumažinami 6 kg. Šiame papunktyje tokie daiktai kaip lietpalčiai, skėčiai, mažos rankinės ar piniginės, skaitomoji medžiaga ar maža kamera nelaikomi rankiniu bagažu.

f) Bagažo masė

1) Kai lėktuve keleivių krėslų yra 20 arba daugiau, 3 lentelėje nurodyti standartiniai masės dydžiai taikomi kiekvienam registruoto bagažo paketui. Kai lėktuve yra 19 arba mažiau keleivių krėslų, turi būti naudojama faktinė registruoto bagažo masė, nustatyta sveriant.

2) 3 lentelėje:

- i) vietinis skrydis – tai skrydis, kuris prasidėjo ir baigėsi vienos valstybės ribose;
- ii) skrydžiai Europos regione – tai kiti nei vietiniai skrydžiai, kurie prasidėjo ir baigėsi OPS 1.620 punkto f papunkčio 1 priedėlyje nurodytoje zonoje; ir
- iii) tarpkontinentinis skrydis – tai ne Europos regione vykdomas skrydis, kuris prasidėjo ir baigėsi skirtinguose žemynuose.

3 lentelė

**20 arba daugiau keleivių krėslų**

Skrydžio tipas	Standartinė bagažo masė
Vietinis	11 kg
Europos regione	13 kg
Tarpkontinentinis	15 kg
Kiti	13 kg

g) Jei naudotojas nori taikyti kitus, nei nurodyti 1–3 lentelėse, standartinius masės dydžius, jis privalo informuoti įgaliotąją instituciją apie priežastis ir iš anksto gauti jos sutikimą. Taip pat jis privalo pateikti tvirtinti išsamų svėrimo tikrinimo planą ir taikyti OPS 1.620 punkto g papunkčio 1 priedėlyje pateiktą statistinės analizės metodą. Po to, kai įgaliotoji institucija patikrina ir patvirtina svėrimo tikrinimo rezultatus, patikslinti standartiniai masės dydžiai gali būti taikomi tik tam naudotojui. Pakeistus standartinius masės dydžius galima naudoti tik tokiomis aplinkybėmis, kurios atitinka atliekamo tikrinimo aplinkybes. Kai patikslinti standartiniai masės dydžiai viršija 1–3 lentelėse nurodytus dydžius, turi būti taikomi didesnieji dydžiai.

h) Visų skrydžių metu, kai vežamas didelis skaičius keleivių, kurių masė drauge su rankiniu bagažu, manoma, viršys standartinę keleivių masę, naudotojas privalo nustatyti faktinę šių keleivių masę, pasverdamas arba pridėdamas atitinkamą masės padidėjimą.

i) Jei registruotam bagažui taikomi standartiniai masės dydžiai ir registruojamas didelis skaičius keleivių, kurių bagažas gali viršyti standartinę bagažo masę, naudotojas privalo nustatyti faktinę šio bagažo masę, pasverdamas arba pridėdamas atitinkamą masės padidėjimą.

j) Naudotojas užtikrina, kad įgulos vadui būtų pranešama apie nestandartinio metodo krovinio masei nustatyti taikymą ir šio metodo nuorodas masės bei centruotės dokumentuose.



## OPS 1.625

**Masės ir centruotės dokumentai**

(Žr. OPS 1.625 punkto 1 priedėlių)

- a) Prieš kiekvieną skrydį naudotojas parengia krova ir jos paskirstymą apibūrinančius masės ir centruotės dokumentus. Masės ir centruotės dokumentai turi suteikti įgulos vadui galimybę nustatyti, ar krova ir jos paskirstymas neviršija lėktuvo masės ir centruotės normų. Dokumente privalo būti nurodyta masės ir centruotės dokumentus rengusio asmens pavardė. Lėktuvo pakrovimą prižiūrintis asmuo savo parašu privalo patvirtinti, kad krova ir jos paskirstymas atitinka masės ir centruotės dokumentus. Šie dokumentai privalo būti priimtini įgulos vadui, o jų priimtinumą jis patvirtina savo parašu ar jo atitikmeniu. (T. p. žr. OPS 1.1055 punkto a papunkčio 12 dalį.)
- b) Naudotojas privalo nustatyti krovos pakeitimų paskutinę minutę procedūras.
- c) Gavęs įgaliotosios institucijos leidimą, naudotojas gali taikyti kitokias, nei numatytos šio punkto a ir b papunkčiuose, procedūras.

## OPS 1.605 punkto 1 priedėlis

**Masė ir centruotė. Bendrosios nuostatos**

(Žr. OPS 1.605 punktą)

- a) Lėktuvo sausiosios skrydžio masės nustatymas
- 1) Lėktuvo svėrimas
- i) Paprastai nauji lėktuvai yra sveriami gamykloje ir gali pradėti skrydžius be pakartotinio svėrimo, jei masės ir centruotės įrašai buvo sutvarkyti pagal lėktuvo pakeitimus ar modifikacijas. Lėktuvų, kuriuos patvirtintą masės kontrolės programą turintis naudotojas perduoda kitam naudotojui, turinčiam patvirtintą programą, nereikia sverti iki jų pradės naudoti gaunantysis naudotojas, nebent po paskutinio svėrimo praėjo daugiau nei 4 metai.
- ii) Kiekvieno lėktuvo individuali masė ir svorio centro vieta turi būti periodiškai iš naujo nustatomos. Maksimalius intervalus tarp dviejų svėrimų nustato naudotojas ir jie turi atitikti OPS 1.605 punkto b papunkčio reikalavimus. Be to, kiekvieno lėktuvo masė ir svorio centras turi būti pakartotinai nustatomas:
- A) sveriant; arba
- B) apskaičiuojant, jei naudotojas gali įrodyti pasirinkto skaičiavimo metodo pagrįstumą, kai sausiosios skrydžio masės pokyčiai viršija  $\pm 0,5\%$  maksimalios tūpimo masės arba pokytis svorio centro vietoje viršija  $0,5\%$  vidutinės aerodinaminės stygos.
- 2) Laivyno masė ir svorio centro vieta
- i) To paties modelio ar konfigūracijos lėktuvų grupei ar laivynui gali būti naudojama vidutinė sausoji skrydžio masė ir svorio centro vieta kaip laivyno masė ir svorio centro vieta, jei atskirų lėktuvų sausiosios skrydžio masės ir svorio centro vietos atitinka ii pastraipoje nurodytas paklaidas. Be to, yra taikomi iii ir iv pastraipose bei a papunkčio 3 dalyje nurodyti kriterijai.
- ii) Nuokrypiai
- A) Jei bet kurio pasverto lėktuvo sausoji skrydžio masė arba apskaičiuota laivyno lėktuvo sausoji skrydžio masė skiriasi daugiau nei  $\pm 0,5\%$  maksimalios struktūrinės tūpimo masės nuo nustatytos laivyno sausiosios skrydžio masės arba svorio centro vieta daugiau kaip  $\pm 0,5\%$  vidutinės aerodinaminės stygos skiriasi nuo laivyno centro vietos, toks lėktuvas turi būti išbraukiamas iš to laivyno. Gali būti sukurti atskiri laivynai su skirtinga laivyno vidutine mase.
- B) Tais atvejais, kai lėktuvo masė atitinka laivyno sausiosios skrydžio masės leistino nuokrypio ribas, bet svorio centro yra už laivynui leistino nuokrypio ribų, lėktuvą galima toliau naudoti pagal laivynui taikomą sausąją skrydžio masę, bet su individualia svorio centro vieta.
- C) Jei atskiras lėktuvas, lyginant su kitais laivyno lėktuvais, turi aiškiai paaiškinamą fizinį skirtumą (pvz., virtuvės ar krėslų konfigūraciją), dėl kurio viršijami laivynui leistini nuokrypiai, šį lėktuvą galima palikti laivyne, jei jam taikomos atitinkamos masės ir (arba) svorio centro vietos pataisos.
- D) Lėktuvai, kuriems nebuvo nustatyta vidutinė aerodinaminė styga, privalo skraidyti pagal individualius masės ir svorio centro vietos dydžius arba turi būti specialiai ištiriami ir gaunamas leidimas.
- iii) Laivyno dydžių taikymas
- A) Pasvėrus lėktuvą arba jei padaromi lėktuvo įrangos ar konfigūracijos pakeitimai, naudotojas privalo patikrinti, ar šis lėktuvas patenka į 2 dalies ii pastraipoje nurodytas leistinių nuokrypių ribas.
- B) Lėktuvai, kurie nebuvo sveriami nuo paskutinio laivyno masės tikrinimo, gali būti laivyne ir skraidyti pagal laivyno dydžius, jei individualūs dydžiai yra patikslinti atlikus skaičiavimus bei atitinka 2 dalies ii pastraipoje nurodytas leistinių nuokrypių ribas. Jei šie individualūs dydžiai neatitinka leistinių nuokrypių ribų, naudotojas turi nustatyti naujus laivyno dydžius, įvykdydamas 2 dalies i ir ii pastraipose nustatytas sąlygas, arba neatitinkančius ribų lėktuvus naudoti pagal jiems taikomus dydžius.

C) Kad lėktuvas būtų įtrauktas į pagal laivyno dydžius skraidantį laivyną, sverdamas ir apskaičiuodamas naudotojas privalo patikrinti, ar jo faktiniai dydžiai patenka į 2 dalies ii pastraipoje nurodytas nuokrypių ribas.

iv) Laikantis šio papunkčio 2 dalies i pastraipos reikalavimų, laivyno dydžiai privalo būti peržiūrimi bent kiekvieno laivyno masės įvertinimo pabaigoje.

3) Svertinų lėktuvų skaičius nustatant laivyno dydžius

i) Kai „n“ – lėktuvų skaičius laivyne, naudojančiame laivyno dydžius, naudotojas per laikotarpį tarp dviejų laivyno masės tikrinimų privalo pasverti lentelėje nurodytą lėktuvų skaičių:

Lėktuvų skaičius laivyne	Minimalus svėrimų skaičius
2 arba 3	N
nuo 4 iki 9	$(n + 3)/2$
10 ar daugiau	$(n + 51)/10$

ii) Pasirenkant svertinus lėktuvus, turi būti pasirenkami tie laivyno lėktuvo, kurie nebuvo sveriami ilgiausią laiką.

iii) Laikotarpis tarp 2 laivyno masės tikrinimų negali viršyti 48 mėnesių.

4) Svėrimo procedūra

i) Svėrimą privalo atlikti gamintojas arba patvirtinta techninės priežiūros organizacija.

ii) Būtina imtis įprastinių gerą praktiką atitinkančių atsargumo priemonių, t. y.:

A) tikrinti lėktuvo ir įrangos komplektaciją;

B) nustatyti, ar tinkamai atsižvelgta į skysčius;

C) užtikrinti, kad lėktuvas būtų švarus; ir

D) užtikrinti, kad lėktuvas būtų sveriamas uždaroje patalpoje.

iii) Svėrimui naudojama įranga privalo būti tinkamai kalibruota, nustatyta ties nuliu ir naudojama pagal gamintojo instrukcijas. Visas svarstyklės gamintojas, civilinis svėrimo ir matavimo priemonių departamentas arba atitinkamai įgaliota organizacija turi kalibruoti kas 2 metai ar per svėrimo įrangos gamintojo nustatytą laikotarpį, priklausomai nuo to, kuris laikotarpis yra mažesnis. Įranga turi būti tokia, kuria būtų galima tiksliai nustatyti lėktuvo masę.

b) Speciali standartinė skrydžio krovos masė. Be standartinės keleivių ir registruoto bagažo masės, naudotojas gali kreiptis į įgaliotąją instituciją, kad ji patvirtintų standartinės kitų krovinių mases.

c) Lėktuvo krova

1) Naudotojas privalo užtikrinti, kad kraunant lėktuvus, juos prižiūrėtų kvalifikuotas personalas.

2) Naudotojas privalo užtikrinti, kad kroviniai būtų kraunami pagal duomenis, naudojamus lėktuvo masei ir centruotei apskaičiuoti.

3) Naudotojas privalo laikytis papildomų struktūrinių apribojimų, pvz., grindų tvirtumo apribojimo, maksimalaus krovinio kvadratiname metre, maksimalios masės krovinių skyriuje ir (arba) maksimalaus kreslų apribojimų.

## d) Svorio centro ribos

- 1) Skrydžio svorio centro diapazonas. Jeigu skaičiuojant centruotę netaikomas krėslų paskirstymas bei tiksliai neatsižvelgiama į keleivių skaičiaus krėslų eilėje, krovinio atskiruose krovinių skyriuose ir degalų atskiruose bakuose įtaką, sertifikuotam svorio centro diapazonui turi būti taikomos skrydžio ribos. Nustatant svorio centro ribas, būtina atsižvelgti į galimus nukrypimus nuo numanomo krovinio paskirstymo. Jei konkretūs krėslai nėra paskiriami, naudotojas privalo nustatyti procedūras, užtikrinančias, kad skrydžio ar keleivių salono įgula imtųsi koreguojamųjų veiksmų, kai būtinas tam tikras išilginis krėslų pasirinkimas. Svorio centro ribos ir su jomis susijusios skrydžio procedūros, įskaitant prielaidas, turi būti priimtinos įgaliotajai institucijai.
- 2) Svorio centras skrendant. Pagal šio punkto d papunkčio 1 dalį naudotojas privalo įrodyti, kad procedūros visiškai atitinka ypatingą svorio centro kaitą skrydžio metu, sukeltą keleivių/igulos judėjimo ir degalų naudojimo/perpylimo.

OPS 1.620 punkto f papunkčio 1 priedėlis

### Skrydžių zonos Europos regione nustatymas

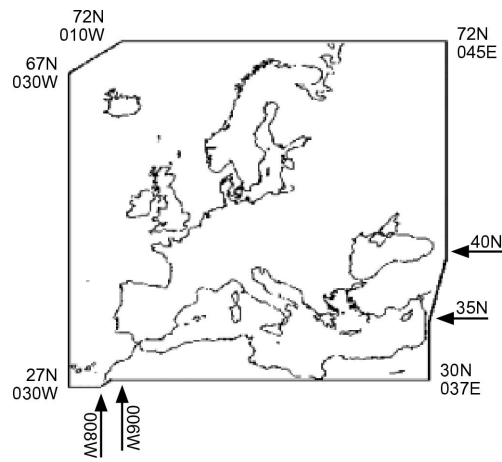
OPS 1.620 punkto f papunktyje nevietiniai skrydžiai Europos regione – skrydžiai, vykdomi apibrėžto rombo linijų zonoje tarp šių taškų:

– N7200	E04500
– N4000	E04500
– N3500	E03700
– N3000	E03700
– N3000	W00600
– N2700	W00900
– N2700	W03000
– N6700	W03000
– N7200	W01000
– N7200	E04500

kaip parodyta 1 pav.:

1 pav.

#### Europos regionas



## OPS 1.620 punkto g papunkčio 1 priedėlis

**Procedūra pakoreguotiems keleivių ir bagažo standartiniams masės dydžiams nustatyti**

- a) Keleiviai
- 1) Svorio pavyzdžių ėmimo metodas. Keleivių ir jų rankinio bagažo vidutinė masė turi būti nustatoma sveriant atsitiktinius pavyzdžius. Atsitiktinių pavyzdžių parinkimas savo pobūdžiu ir apimtimi turi atspindėti keleivių kiekį, atsižvelgiant į skrydžio tipą, skrydžių įvairiais maršrutais dažnį, skrydžius į užsienį ir iš jo, naudojimo sezoną ir lėktuvo krėslų skaičių.
  - 2) Pavyzdžių dydis. Rengiant tikrinimo planą, turi būti įtrauktas svėrimas bent didžiausio:
    - i) keleivių skaičiaus, apskaičiuoto pagal piloto pavyzdį, taikant įprastines statistines procedūras ir remiantis 1 % santykinio patikimumo diapazono paklaida suaugusiems ir 2 % atskira vyrų ir moterų vidutine mase; ir
    - ii) lėktuvų atveju:
      - A) kai keleivių krėslų skaičius yra 40 ar daugiau – iš viso 2 000 keleivių; arba
      - B) kai keleivių krėslų yra mažiau kaip 40 – iš viso 50 x (keleivių krėslų skaičius).
  - 3) Keleivių masė. Į keleivių masę turi būti įskaičiuojama keleivių daiktų, kurie nešami įlipant į lėktuvą, masė. Kai imami atsitiktiniai keleivių masės pavyzdžiai, kūdikiai turi būti sveriami kartu su lydinčiu suaugusiuoju (t. p. žr. OPS 1620 punkto c, d ir e papunkčius).
  - 4) Svėrimo vieta. Keleivių svėrimo vieta turi būti parenkama kaip įmanoma arčiau prie lėktuvo tokioje vietoje, kurioje keleivių masė paliekant ar pasiimant daugiau asmeninių daiktų, neturėtų pasikeisti iki keleivių įlaipinimo į lėktuvą.
  - 5) Svarstyklės. Keleiviams sverti naudojamomis svarstyklėmis turi būti galima pasverti ne mažiau 150 kg. Masė turi būti rodoma pagal mažiausiai kas 500 g gradaciją. Svarstyklių tikslumas turi būti 0,5 % arba 200 g, priklausomai nuo to, kuris iš šių skaičių yra didesnis.
  - 6) Masės dydžių registravimas. Kiekvieno tikrinamo skrydžio keleivių masė, atitinkama keleivių kategorija (pvz., vyrai, moterys ir vaikai) ir reiso numeris turi būti užregistruojami.
- b) Registruotas bagažas. Statistinė procedūra pakoreguotai standartinei bagažo masei nustatyti, imant pagrindu minimalaus reikiamo pavyzdžio dydžio vidutinę bagažo masę, iš principo yra tokia pati kaip ir ta, kuri taikoma keleiviams ir kaip nurodyta a papunkčio 1 dalyje. Bagažo santykinis patikimumo diapazonas (paklaida) lygus 1 %. Būtina pasverti mažiausiai 2 000 registruoto bagažo vienetų.
- c) Patikslintų keleivių ir registruoto bagažo standartinės masės dydžių nustatymas
- 1) Neteikiant pirmenybės sveriant nustatyti faktinei masei, ir siekiant užtikrinti, kad patikslintos keleivių ir registruoto bagažo standartinės masės taikymas nepadarytų neigiamos įtakos skrydžių saugai, turi būti atliekama statistinė analizė. Tokia analizė bus nustatyti vidutiniai keleivių ir bagažo bei kitų duomenų masės dydžiai bei kiti duomenys.
  - 2) 20 ar daugiau keleivių krėslų lėktuvams šie vidurkiai taikomi kaip patikslinti standartiniai vyrų ir moterų masės dydžiai.
  - 3) Mažesnių lėktuvų atvejais nustatant patikslintus standartinius masės dydžius vidutinė keleivių masė turi būti padidinama šiais dydžiais:

Keleivių krėslų skaičius	Būtinasis masės padidinimas
1–5 imtinai	16 kg
6–9 imtinai	8 kg
10–19 imtinai	4 kg

Arba kitaip, visi patikslinti standartiniai (vidutiniai) masės dydžiai gali būti taikomi lėktuvams, kuriuose yra 30 ar daugiau keleivių krėslų. Patikslinti standartiniai (vidutiniai) registruoto bagažo masės dydžiai taikomi lėktuvams, kuriuose yra 20 ar daugiau keleivių krėslų.

- 4) Naudotojai turi teisę įgaliotajai institucijai pateikti tvirtinti išsamų tikrinimo planą ir atitinkamą nukrypimą nuo patikslintos standartinės masės dydžio, jei šis nukrypimo dydis yra nustatytas taikant šiame priedėlyje nurodytą procedūrą. Tokie nukrypimai turi būti peržiūrimi ne rečiau kaip kas 5 metus.
- 5) Visi patikslinti suaugusiųjų standartiniai masės dydžiai visuose skrydžiuose turi būti paremti vyrų ir moterų santykiu 80/20, išskyrus atostogų užsakomuosius skrydžius, kurių atveju šis santykis yra 50/50. Jei naudotojas nori gauti leidimą taikyti kitokį santykį konkrečioms maršrutams ar skrydžiams, jis turi įgaliotajai institucijai pateikti duomenis, parodančius, kad alternatyvus vyrų ir moterų santykis yra išlaikomas ir sudaro ne mažiau kaip 84 % faktinio vyrų ir moterų santykio, gauto atrinkus ne mažiau kaip 100 atstovaujamųjų skrydžių.
- 6) Nustatyti vidutiniai masės dydžiai yra suapvalinami iki artimiausio sveiko skaičiaus, išreiškiamo kilogramais. Atitinkamai, registruoto bagažo masės dydžiai yra suapvalinami iki artimiausio 0,5 kg skaičiaus.

## OPS 1.625 punkto 1 priedėlis

**Masės ir centruotės dokumentai**

- a) Masės ir centruotės dokumentai
- 1) Turinys
- i) Masės ir centruotės dokumentuose turi būti pateikiama ši informacija:
- A) lėktuvo registracija ir tipas;
  - B) skrydžio identifikacijos numeris ir data;
  - C) įgulos vado vardas ir pavardė;
  - D) dokumentą parengusio asmens vardas ir pavardė;
  - E) sausoji skrydžio masė ir atitinkamas lėktuvo svorio centras;
  - F) degalų masė kylant ir kelionės degalų masė;
  - G) suvartojamų medžiagų, išskyrus degalus, masė;
  - H) krovos komponentai, iš jų keleiviai, bagažas, krovins ir balastas;
  - I) kilimo, tūpimo ir nulinė degalų masės;
  - J) krovos paskirstymas;
  - K) taikomos lėktuvo svorio centro vietos; ir
  - L) masę ir CG ribojantys dydžiai.
- ii) Gavęs įgaliotosios institucijos leidimą, kai kurių iš šių duomenų naudotojas gali nenurodyti masės ir centruotės dokumentuose.
- 2) Pakeitimai pakutinę minutę. Jei paskutinę minutę, kai jau yra užpildyti masės ir centruotės dokumentai, daromi pakeitimai, apie tai turi būti pranešama įgulos vadui, o paskutinę minutę padaryti pakeitimai turi būti įrašomi masės ir centruotės dokumentuose. Maksimalus leistinas keleivių skaičiaus pakeitimas ar pavėlavęs krovins, priimtinas kaip paskutinę minutę daromas pakeitimas, privalo būti nurodytas Skrydžių vykdymo vadove. Jei šis skaičius viršijamas, būtina parengti naujus masės ir centruotės dokumentus.
- b) Kompiuterizuotos sistemos. Kai masės ir centruotės dokumentus rengia kompiuterizuota masės ir centruotės sistema, naudotojas privalo patikrinti išduodamų duomenų vientisumą. Jis turi parengti sistemą, užtikrinančią, kad jo įvedamų duomenų pakeitimai yra deramai įtraukiami į sistemą ir sistema veikia gerai bei nuolat, o išduodamus duomenis tikrina ne rečiau kaip kas 6 mėnesiai.
- c) Lėktuvo masės ir centruotės sistemos. Naudotojas privalo gauti įgaliotosios institucijos leidimą, jei nori kompiuterinę lėktuvo masės ir centruotės sistemą naudoti kaip pagrindinį šaltinį leidimui išskristi.
- d) Duomenų perdavimas. Kai masės ir centruotės dokumentai siunčiami lėktuvams duomenų perdavimo priemonėmis, galutinio masės ir centruotės dokumento, kuriam pritarė įgulos vadas, kopija turi būti saugoma žemėje.



## K SKIRSNIS

## PRIETAISAI IR ĮRANGA

## OPS 1.630

**Bendroji įžanga**

- a) Naudotojas užtikrina, kad skrydis nebūtų pradėtas, jeigu šiame skirsnyje nurodyti prietaisai ir įranga nėra:
- 1) patvirtinti (išskyrus c papunktyje nurodytą įrangą) ir sumontuoti pagal jiems taikomus reikalavimus, įskaitant minimalų veikimo standartą bei skrydžio ir tinkamumo skraidyti reikalavimus; ir
  - 2) veikianti ir pritaikyta atitinkamai vykdytino skrydžio rūšiai, išskyrus MEL numatytas išimtis (žr. OPS 1.030 punktą).
- b) Minimalūs prietaisų ir įrangos veikimo standartai – standartai, nurodyti galiojančiuose Europos techninių standartų reikalavimuose (ETSO), išvardytuose taikytinose Europos techninių standartų reikalavimų specifikacijose (CS-TSO), išskyrus atvejus, kai skrydžių ar tinkamumo skraidyti reikalavimuose yra numatyti kiti veikimo standartai. Prietaisai ir įranga, atitinkantys kitas nei ETSO projektavimo ir veikimo specifikacijas, OPS įsigaliojimo metu gali būti naudojami ar montuojami, jeigu šiame skirsnyje nenumatyti papildomi reikalavimai. Jei nenustatytas grįžtamosios galios turintis reikalavimas, nebūtina, kad prietaisai ir įranga, kurie jau buvo patvirtinti, atitiktų pakoreguotus ETSO ar kitas nei ETSO specifikacijas.
- c) Patvirtinimo nereikia šiai įrangai:
- 1) OPS 1.635 punkte nurodytiems saugikliams;
  - 2) OPS 1.640 punkto a papunkčio 4 dalyje nurodytiems elektriniams žibintams;
  - 3) OPS 1.650 punkto b papunktyje ir 1.652 punkto b papunktyje nurodytiems tikslaus laiko prietaisams;
  - 4) OPS 1.652 punkto n papunktyje nurodytiems schemų laikikliams;
  - 5) OPS 1.745 punkte nurodytoms pirmosios pagalbos vaistinėlėms;
  - 6) OPS 1.755 punkte nurodytoms skubios pagalbos medicininėms vaistinėlėms;
  - 7) OPS 1.810 punkte nurodytiems garsiakalbiams;
  - 8) OPS 1.835 punkto a ir c papunkčiuose nurodytai gelbėjimosi bei pirotechninei signalinei įrangai; ir
  - 9) OPS 1.840 punkte nurodytiems plūdriesiems inkarams ir įrangai, palengvinančiai hidroplanų ir amfibijų švartavimą, prisitvirtinimą prie inkaro ar manevravimą vandenyje;
  - 10) OPS 1.730 punkto a papunkčio 3 dalyje nurodytiems vaikų apsaugos įtaisams.
- d) Jei skrydžio metu savo darbo vietoje įranga turės naudotis vienas skrydžio įgulos narys, ji privalo būti parengta veikti iš jo darbo vietos. Kai vienu įrangos vienetu turi naudotis daugiau nei vienas skrydžio įgulos narys, jis turi būti sumontuotas taip, kad įranga būtų parengta naudoti visose darbo vietose, kuriose ją būtina naudoti.
- e) Prietaisai, kurie skirti naudotis bet kuriam skrydžio įgulos nariui, turi būti sumontuoti taip, kad skrydžio įgulos narys galėtų lengvai matyti informaciją iš savo darbo vietos, minimaliai nukrypdamas nuo padėties ir matymo linijos, kurią jis paprastai užima, žiūrėdamas į skrydžio trajektoriją priekyje. Kai lėktuve reikalaujama turėti vieną prietaisą, kurį naudoja daugiau nei vienas skrydžio įgulos narys, jis turi būti sumontuotas taip, kad matytųsi iš kiekvienos naudojamos darbo vietos.

## OPS 1.635

**Srovės apsaugos įtaisai**

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

## OPS 1.640

**Lėktuvo skrydžio žiburiai**

Naudotojas nenaudoja lėktuvo, jeigu jame nėra šios įrangos:

- a) skrydžiams dieną:
  - 1) susidūrimų vengimo žiburių sistemos;
  - 2) iš lėktuvo elektros sistemos tiekiamo apšvietimo, užtikrinančio reikiamą visų prietaisų ir įrangos, būtinų saugiams lėktuvo skrydžiams, apšvietimą;
  - 3) iš lėktuvo elektros sistemos tiekiamo apšvietimo, užtikrinantis apšvietimą visose keleiviams skirtose patalpose; ir
  - 4) elektrinio žibinto visiems įgulos nariams, kai reikia, kuris būtų lengvai pasiekiamas, kai šie sėdi jiems paskirtose darbo vietose;
- b) skrydžiams naktį, papildant a papunktyje minimą įrangą:
  - 1) navigacinių ir padėties žiburių; ir
  - 2) dviejų tūpimo žiburių arba vieno žiburio, turinčio du atskirai energija aprūpinamus šviesos elementus; ir
  - 3) tarptautines taisykles atitinkančių žiburių, padedančių išvengti susidūrimų jūroje, jei tai jūrų lėktuvas ar amfibija.

## OPS 1.645

**Langų valytuvai**

Naudotojas nenaudoja lėktuvo, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5 700 kg, jei visų pilotų darbo vietose nėra įrengtų langų valytuvų arba kitų juos atitinkančių priemonių, kurias naudojant kritulių metu dalis lango išliktų švari.

## OPS 1.650

**Skrydžiai dieną pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga**

Pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR) naudotojas nenaudoja lėktuvo dieną, jeigu jame nėra sumontuoti skrydžių ir navigacinių prietaisai bei su jais susijusi įranga ir, kai taikytina, šiuose papunkčiuose nustatytais sąlygomis:

- a) magnetinis kompasas;
- b) tikslus laiko matavimo įtaisas, rodantis valandas, minutes ir sekundes;
- c) jautrus barometrinis aukščiamatis, kalibruotas pėdomis su poskale, kalibruota hektopaskaliais/milibarais, reguliuojama pagal barometrinių slėgį, kurį galima nustatyti skrydžio metu;
- d) oro greičio indikatorius, kalibruotas mazgais;
- e) vertikalaus greičio indikatorius;

- f) posūkio ir slydimo indikatorius ar posūkio koordinatorius su slydimo indikatoriumi;
- g) aviahorizontas;
- h) stabilizuotas krypties indikatorius; ir
- i) priemonė, skrydžio įgulos kabinoje rodanti išorinę oro temperatūrą, kalibruotą laipsniais pagal Celsijų;
- j) skrydžiuose, kurie netrunka ilgiau kaip 60 minučių, kai kylama ir tupiama tame pačiame aerodrome ir nenutolstama daugiau 50 jūrmylių nuo to aerodromo, prietaisai, nurodyti f, g ir h papunkčiuose bei k papunkčio 4, 5 ir 6 dalyse, gali būti pakeisti posūkio ir slydimo indikatoriumi arba posūkio koordinatoriumi su slydimo indikatoriumi arba abiem – aviahorizontu ir slydimo indikatoriumi;
- k) kai reikia dviejų pilotų, antrojo piloto darbo vietoje turi būti šie atskiri prietaisai:
  - 1) jautrus barometrinis aukščiamatis, kalibruotas pėdomis su poskale, kalibruota hektopaskaliais/milibarais, reguliuojama pagal barometrinį slėgį, kurį galima nustatyti skrydžio metu;
  - 2) oro greičio indikatorius, kalibruotas mazgais;
  - 3) vertikalaus greičio indikatorius;
  - 4) posūkio ir slydimo indikatorius ar posūkio koordinatorius su slydimo indikatoriumi;
  - 5) aviahorizontas; ir
  - 6) stabilizuotas krypties indikatorius;
- l) visose oro greičio indikacinėse sistemose turi būti apšildomas Pito vamzdelis arba kita jį atitinkanti priemonė, neleidžianti įvykti gedimui dėl kondensato ar apledėjimo:
  - 1) lėktuvuose, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5 700 kg arba maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip 9 krėslai;
  - 2) lėktuvuose, kuriems pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas buvo išduotas 1999 m. balandžio 1 d. ar vėliau;
- m) jeigu reikalingi dveji prietaisai, reikia, kad būtų atskiri displėjai kiekvienam pilotui ir atskiri selektorai ar kita su jais susijusi įranga, jei reikalaujama ją turėti;
- n) visuose lėktuvuose privalo būti sumontuota įranga, parodanti netinkamą srovės tiekimą reikalingiems skrydžio prietaisams; ir
- o) visuose lėktuvuose su oro suspaudžiamumo apribojimais visų pilotų darbo vietose turi būti Macho skaičiaus indikatoriai;
- p) naudotojas nenaudoja lėktuvo dieną pagal VFR, jeigu lėktuve nėra sumontuotų ausinių su gerviniu arba analogišku mikrofону kiekvienam įgulos kabinoje pareigas vykdančiam įgulos nariui.

#### OPS 1.652

#### **Skrydžiai pagal IFR arba skrydžiai naktį. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga**

Naudotojas nenaudoja lėktuvo dieną pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR) arba naktį pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR), jeigu jame nėra sumontuoti skrydžių ir navigacijos prietaisai bei su jais susijusi įranga ir, kai taikytina, šiuose papunkčiuose nustatytais sąlygomis:

- a) magnetinis kompasas;
- b) tikslus laiko matavimo įtaisas, rodantis valandas, minutes ir sekundes;
- c) du jautrus barometriniai aukščiamčiai, kalibruoti pėdomis su poskale, kalibruota hektopaskaliais/milibarais, reguliuojamais pagal barometrinį slėgį, nustatantį skrydžio metu; Šiuose aukščiamčiuose turi būti būgniniai arba analogiški skaitikliai;

- d) oro greičio indikacinė sistema su apšildomu Pito vamzdeliu ar kita ją atitinkančia priemone, skirta išvengti gedimo dėl kondensato ar apledėjimo ir turinti Pito apšildymo gedimo išpėjimo sistemą. Pito apšildymo gedimo išpėjimo reikalavimas netaikomas lėktuvams, kurių maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra 9 krėslai ar mažiau arba maksimali sertifikuota kilimo masė yra 5 700 kg ar mažiau ir jiems individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas iki 1998 m. balandžio 1 d.;
- e) vertikalaus greičio indikatorius;
- f) posūkio ir slydimo indikatorius;
- g) aviahorizontas;
- h) stabilizuotas krypties indikatorius;
- i) priemonė, skrydžio igulos kabinoje rodanti išorinę oro temperatūrą, kalibruotą laipsniais pagal Celsijų; ir
- j) dvi nepriklausomos statinio slėgio sistemos, išskyrus sraigtnius lėktuvus, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra 5 700 kg ar mažiau, viena statinio slėgio sistema ir leidžiamas vienas atsarginis statinio slėgio šaltinis;
- k) kai reikia dviejų pilotų, antrojo piloto darbo vietoje turi būti šie atskiri prietaisai:
- 1) jautrus barometrinis aukščiamatis, kalibruotas pėdomis su poskale, kalibruota hektopaskaliais/milibarais, reguliuojamą pagal barometrinių slėgį, kurį galima nustatyti skrydžio metu ir kuris gali būti vienas iš c papunktyje nurodytų aukščiamatčių. Šiuose aukščiamatčiuose turi būti būgniniai arba analogiški skaitikliai;
  - 2) oro greičio indikacinė sistema su apšildomu Pito vamzdeliu ar kita ją atitinkančia priemone, skirta išvengti gedimo dėl kondensato ar apledėjimo ir turinti Pito apšildymo gedimo išpėjimo sistemą. Pito apšildymo gedimo išpėjimo reikalavimas netaikomas lėktuvams, kurių maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra 9 krėslai ar mažiau arba maksimali sertifikuota kilimo masė yra 5 700 kg ar mažiau ir jiems individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas iki 1998 m. balandžio 1 d.;
  - 3) vertikalaus greičio indikatorius;
  - 4) posūkio ir slydimo indikatorius;
  - 5) aviahorizontas; ir
  - 6) stabilizuotas krypties indikatorius;
- l) lėktuvuose, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė viršija 5 700 kg arba maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau nei 9 krėslai, turi būti įrengtas papildomas budinčio režimo aviahorizontas (dirbtinis horizontas), kurį galima naudoti iš abiejų pilotų darbo vietų, ir kuris:
- 1) turi nuolatinę elektros maitinimą įprastinių skrydžių metu ir visiškai sugedus įprastai elektros gamybos sistemai, gauna srovę iš šaltinio, nepriklausomo nuo įprastos elektros sistemos;
  - 2) užtikrina patikimą skrydį mažiausiai 30 minučių po įprastos elektros gamybos sistemos visiško gedimo, atsižvelgiant į kitą avarinio srovės aprūpinimo apkrovimą ir skrydžių procedūras;
  - 3) veikia nepriklausomai nuo kitų padėties erdvėje indikacinių sistemų;
  - 4) automatiškai veikia po viso įprastos elektros sistemos gedimo; ir
  - 5) yra tinkamai apšviestas visų skrydžio etapų metu, išskyrus lėktuvuose, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra 5 700 kg ar mažiau ir kurie 1995 m. balandžio 1 d. jau buvo registruoti valstybėje narėje, kuriuose kairiajame prietaisų skydelyje yra sumontuotas budinčio režimo aviahorizontas;
- m) laikantis l papunkčio reikalavimų, būtina, kad skrydžio igulai būtų akivaizdu, kada pagal tą papunktį būtinas budinčio režimo aviahorizontas veikia nuo avarinės srovės. Kai budinčio režimo aviahorizontas turi autonominį srovės tiekimą, prietaise ar prietaisų skydelyje turi matytis, kada yra naudojamas šis tiekimas;
- n) schemų laikiklis, kurį būtų galima apšviesti naktį, yra įtaisytas padėtyje, kurioje schemas gali būti lengvai skaitomos;

- o) jei budinčiojo režimo padėties erdvėje prietaisų sistema yra sertifikuota pagal CS 25.1303 punkto b papunkčio 4 dalį arba analogiškas nuostatas, posūkio ir slydimo indikatoriai gali būti pakeičiami slydimo indikatoriais;
- p) jeigu reikalingi dveji prietaisai, reikia, kad būtų atskiri displejai kiekvienam pilotui ir atskiri selektoariai ar kita su jais susijusi įranga, jei reikalaujama ją turėti;
- q) visuose lėktuvuose privalo būti sumontuota įranga, parodanti netinkamą srovės tiekimą reikalingiems skrydžio prietaisams; ir
- r) visuose lėktuvuose su oro suspaudžiamumo apribojimais visų pilotų darbo vietose turi būti Macho skaičiaus indikatoriai;
- s) naudotojas neatlieka skrydžių pagal IFR ar naktinių skrydžių, jeigu lėktuve nėra įtaisytų ausinių su gerviniu arba analogišku mikrofonu kiekvienam įgulos kabinoje pareigas vykdančiam įgulos nariui ir ant kiekvieno reikiamo piloto šturvalo nėra perdavimo mygtuko.

#### OPS 1.655

#### **Papildoma įranga vieno piloto vykdomiems skrydžiams pagal IFR arba naktį**

Naudotojas neatlieka vieno piloto vykdomų skrydžių pagal IFR, jeigu lėktuve nėra sumontuotas autopilotas, turintis bent jau aukščio ir krypties palaikymo režimą.

#### OPS 1.660

#### **Aukščio įspėjimo sistema**

- a) Naudotojas nenaudoja turbosraigtinio lėktuvo, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė viršija 5 700 kg arba maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau nei 9 krėslai, arba turboreaktyvinio lėktuvo, jeigu jame nėra sumontuota aukščio įspėjimo sistema, galinti:
  - 1) įspėti skrydžio įgulą apie priartėjimą prie pasirinkto aukščio; ir
  - 2) įspėti skrydžio įgulą bent garso signalu, kai nukrypstama virš ar žemiau pasirinkto aukščio,

išskyrus lėktuvus, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra 5 700 kg arba mažesnė, o maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau nei 9 krėslai, ir kuriems pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas buvo išduotas iki 1972 m. balandžio 1 d., o 1995 m. balandžio 1 d. jis jau buvo registruotas valstybėje narėje.

#### OPS 1.665

#### **Žemės artumo įspėjimo sistema ir vietovės reljefo įspėjimo sistema**

- a) Naudotojas nenaudoja lėktuvo su turbininiu varikliu, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė viršija 5 700 kg arba maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau nei 9 krėslai, jeigu jame nėra sumontuota žemės artumo įspėjimo sistema, turinti išankstinę įspėjimo funkciją apie pavojų keliantį vietovės reljefą (vietovės reljefo įspėjimo sistema – TAWS).
- b) Žemės artumo įspėjimo sistema privalo automatiškai garsiniais signalais, kuriuos gali papildyti vaizdiniai signalai, laiku ir aiškiai įspėti skrydžio įgulą apie smukos spartą, žemės artėjimą, aukščio praradimą po kilimo ar vykdant tūpimo nu-traukimą, netikslią tūpimo konfigūraciją ir nukrypimą žemyn nuo tūptinės.
- c) Vietovės reljefo įspėjimo sistema privalo automatiškai garsiniais ir vaizdiniais signalais bei vietovės reljefo displejuje laiku įspėti skrydžio įgulą apie vietovę, kad būtų galima išvengti suartėjimo su žeme valdomojo skrydžio, taip pat pateikti išankstinę informaciją bei saugaus skrydžio aukštį.

## OPS 1.668

**Susidūrimo ore vengimo sistema**

Naudotojas nenaudoja lėktuvo su turbininiu varikliu, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5 700 kg arba maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau nei 19 krėslų, jeigu jame nėra sumontuota bent jau ACAS II veikimo lygio susidūrimo ore vengimo sistema.

## OPS 1.670

**Lėktuvo meteorologinio radiolokatoriaus įranga**

- a) Naudotojas nenaudoja:
- 1) hermetiško lėktuvo; arba
  - 2) nehermetiško lėktuvo, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5 700 kg; arba
  - 3) nehermetiško lėktuvo, kurio maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau nei 9 krėslai, jeigu jame nėra sumontuotas lėktuvo meteorologinis radiolokatorius, kai toks lėktuvas skraido naktį ar meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus tose vietovėse, kai maršrute yra tikėtinos perkūnijos ar kitos galimos pavojingos oro sąlygos, kurias galima nustatyti lėktuvo radiolokatoriumi.
- b) Sraigtiniuose hermetiškuose lėktuvuose, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė neviršija 5 700 kg, o maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra iki 9 krėslų, lėktuvo meteorologinį radiolokatorių, gavus įgaliotosios institucijos leidimą, galima pakeisti kita įranga, galinčia nustatyti perkūnijas ar kitas galimas pavojingas oro sąlygas, kurias galima nustatyti lėktuvo radiolokatoriumi.

## OPS 1.675

**Įranga skrydžiams apledėjimo sąlygomis**

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

## OPS 1.680

**Įranga kosminei radiacijai nustatyti**

- a) Naudotojas neekspluatoja lėktuvo virš 15 000 m (49 000 pėdų), nebent:
- 1) lėktuve yra įranga, nuolat matuojanti ir rodanti bendros gaunamos kosminės spinduliuotės dozės dydį (t. y. galaktinės ir saulės kilmės jonizuojančiosios neutronų radiacijos bendrą dydį) ir bendrą kiekviename skrydyje gaunamos dozės dydį; arba
  - 2) lėktuve yra įgaliojamai institucijai priimtina įranga spinduliuotei matuoti kiekvieną metų ketvirtį.

## OPS 1.685

**Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema**

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

## OPS 1.690

**Igulos narių vidaus ryšio sistema**

- a) Naudotojas nenaudoja lėktuvo, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 15 000 kg arba maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau nei 19 krėslų, jeigu jame nėra sumontuota igulos narių vidaus ryšio sistema, išskyrus lėktuvus, kuriems pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas buvo išduotas iki 1965 m. balandžio 1 d. ir kurie 1995 m. balandžio 1 d. jau buvo įregistruoti valstybėje narėje.
- b) Šiame punkte nurodyta igulos narių vidaus ryšio sistema turi:
- 1) veikti nepriklausomai nuo kreipimosi į keleivius sistemos, išskyrus ragelius, ausines, mikrofonus, selektorių jungiklius ir signalizuojančius įrenginius;
  - 2) užtikrinti abipusį ryšį tarp skrydžio igulos kabinos ir:
    - i) visų keleivių salonų;
    - ii) visų virtuvių, esančių ne keleivių denio lygyje; ir
    - iii) visų nuošaliai esančių igulos patalpų, kurios yra ne keleivių denyje ir į jas nelengva patekti iš keleivių salono;
  - 3) būti lengvai pasiekiami naudoti iš visų reikiamų skrydžio igulos darbo vietų skrydžio igulos kabinoje;
  - 4) būti lengvai pasiekiami naudoti reikiamose keleivių salono igulos narių darbo vietose prie visų atskirų ar suporintų grindų lygio avarinių išėjimų;
  - 5) turėti garso ar vaizdo signalų išpėjimo sistemą, skirtą naudotis skrydžio igulos nariams keleivių salono igulai įspėti ir naudotis keleivių salono igulos nariams skrydžio igulai įspėti;
  - 6) turėti priemonę, leidžiančią gavėjui nustatyti, ar tai įprastas ar avarinis signalas; ir
  - 7) užtikrinti abipusio ryšio galimybę žemėje tarp antžeminio personalo ir bent dviejų skrydžio igulos narių.

## OPS 1.695

**Kreipimosi į keleivius sistema**

- a) Naudotojas nenaudoja lėktuvo, kurio maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra didesnė nei 19 krėslų, jeigu jame nėra sumontuota kreipimosi į keleivius sistema.
- b) Šiame punkte nurodyta kreipimosi į keleivius sistema turi:
- 1) veikti nepriklausomai nuo vidaus ryšio sistemų, išskyrus ragelius, ausines, mikrofonus, selektorių jungiklius ir signalizuojančius įrenginius;
  - 2) būti lengvai pasiekiami skubiam naudojimui iš visų reikiamų skrydžio igulos narių darbo vietų;
  - 3) prie visų reikiamų grindų lygio keleivių avarinių išėjimų, kur greta yra keleivių salono igulos krėslas, turi būti mikrofonas, kuris būtų lengvai pasiekiamas sėdinčiam keleivių salono igulos nariui, išskyrus tai, kad vieną mikrofoną galima naudoti daugiau nei vienam išėjimui, jei išėjimų nuotolis yra toks, kad galima be pagalbos palaikyti ryšį žodžiu tarp sėdinčių keleivių salono igulos narių;
  - 4) būti tokia, kad ja per 10 sekundžių galėtų pasinaudoti keleivių salono igulos nariai iš visų darbo vietų esančių ten, iš kur galima ja naudotis; ir
  - 5) būti girdima ir suprantama visuose keleivių krėsluose, tualetuose, keleivių salono igulos narių krėsluose ir darbo vietose.

## OPS 1.700

**Kabinos pokalbių savirašiai. 1 dalis**

- a) Naudotojas nenaudoja lėktuvo, kuriam pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 1998 m. balandžio 1 d. ar vėliau, jeigu šis lėktuvas:
- 1) yra kelių turbininių variklių, o jo maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau nei 9 krėslai; arba
  - 2) jo maksimali sertifikuota kilimo masė viršija 5 700 kg,  
jeigu jame nėra sumontuoto kabinos pokalbių savirašio, kuris pagal laiko skalę, įrašo:
    - i) pranešimus balsu, perduodamus ar gaunamus radiju įgulos kabinoje;
    - ii) įgulos kabinos garsinę aplinką, taip pat, be pertrūkių garso signalus, gautus iš visų naudojamų gervinių ir kaukinių mikrofonų;
    - iii) skrydžio įgulos narių pranešimus balsu įgulos kabinoje, naudojant lėktuvo vidaus ryšio sistemą;
    - iv) pokalbių ar garso signalus, identifikuojančius navigacijos ar artėjimo tūpti priemones, įmontuotas ausinėse ar garsiakalbyje; ir
    - v) skrydžio įgulos narių pranešimus balsu įgulos kabinoje, naudojant kreipimosi į keleivius sistemą, jei ši sumontuota.
- b) Kabinos pokalbių savirašis turi išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per paskutines 2 jo naudojimo valandas, išskyrus lėktuvus, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra 5 700 kg arba mažesnė, kuriems šis laikotarpis gali būti sumažintas iki 30 minučių.
- c) Kabinos pokalbių savirašis privalo pradėti daryti įrašus automatiškai prieš lėktuvui pradėdant riedėti sava galia ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol lėktuvas nebegalės judėti sava galia. Be to, priklausomai nuo elektros srovės tiekimo, kabinos pokalbių savirašis turi pradėti įrašus kaip galima anksčiau – nuo kabinos patikrinimo, prieš paleidžiant variklį skrydžio pradžioje, ir trukti iki kabinos patikrinimo išjungus variklį po skrydžio.
- d) Kabinos pokalbių savirašyje privalo būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

## OPS 1.705

**Kabinos pokalbių savirašiai. 2 dalis**

- a) Naudotojas nenaudoja kelių turbininių variklių lėktuvų, kuriems pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas nuo 1990 m. sausio 1 d. iki 1998 m. kovo 31 d. imtinai, ir kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra 5 700 kg arba mažiau bei maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau nei 9 krėslai, jeigu juose nėra sumontuoto kabinos pokalbių savirašio, įrašancio:
- 1) pranešimus balsu, perduodamus ar gaunamus radiju įgulos kabinoje;
  - 2) įgulos kabinos garsinę aplinką, taip pat, kur naudojama, be pertrūkių garso signalus, gautus iš visų naudojamų gervinių ir kaukinių mikrofonų;
  - 3) skrydžio įgulos narių pranešimus balsu įgulos kabinoje, naudojant lėktuvo vidaus ryšio sistemą;
  - 4) pokalbių ar garso signalus, identifikuojančius navigacijos ar artėjimo tūpti priemones, įmontuotas ausinėse ar garsiakalbyje; ir
  - 5) skrydžio įgulos narių pranešimus balsu įgulos kabinoje, naudojant kreipimosi į keleivius sistemą, jei ši sumontuota.
- b) Kabinos pokalbių savirašis turi išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per paskutines 30 jo naudojimo minučių.



- c) Kabinos pokalbių savirašis privalo pradėti daryti įrašus prieš lėktuvui pradėdant riedėti sava galia ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol lėktuvas nebegalės judėti sava galia. Be to, priklausomai nuo elektros srovės tiekimo, kabinos pokalbių savirašis privalo pradėti įrašus kuo anksčiau – nuo kabinos patikrinimo prieš skrydį ir trukti iki kabinos patikrinimo išjungus variklį po skrydžio.
- d) Kabinos pokalbių savirašyje privalo būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

## OPS 1.710

**Kabinos pokalbių savirašiai. 3 dalis**

- a) Naudotojas nenaudoja lėktuvo, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5 700 kg, ir kuriam pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas iki 1998 m. balandžio 1 d., jeigu jame nėra sumontuoto kabinos pokalbių savirašio, kuris įrašo:
  - 1) pranešimus balsu, perduodamus ar gaunamus radiju įgulos kabinoje;
  - 2) įgulos kabinos garsinę aplinką;
  - 3) skrydžio įgulos narių pranešimus balsu įgulos kabinoje, naudojant lėktuvo vidaus ryšio sistemą;
  - 4) pokalbių ar garso signalus, identifikuojančius navigacijos ar artėjimo tūpti priemones, įmontuotas ausinėse ar garsiakalbyje; ir
  - 5) skrydžio įgulos narių pranešimus balsu įgulos kabinoje, naudojant kreipimosi į keleivius sistemą, jei ši sumontuota.
- b) Kabinos pokalbių savirašis turi išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per paskutines 30 jo naudojimo minučių.
- c) Kabinos pokalbių savirašis privalo pradėti daryti įrašus prieš lėktuvui pradėdant riedėti sava galia ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol lėktuvas nebegalės judėti sava galia.
- d) Kabinos pokalbių savirašyje privalo būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

## OPS 1.715

**Skrydžio duomenų savirašiai. 1 dalis**

(Žr. OPS 1.715 punkto 1 priedėlių)

- a) Naudotojas nenaudoja lėktuvo, kuriam pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 1998 m. balandžio 1 d. ar vėliau, jeigu šis lėktuvas:
  - 1) yra kelių turbininių variklių, o jo maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau nei 9 krėslai; arba
  - 2) jo maksimali sertifikuota kilimo masė viršija 5 700 kg,jeigu jame nėra sumontuotas skrydžio duomenų savirašis, kuris duomenis įrašo ir saugo skaitmeniniu būdu, ir jeigu negalima nedelsiant paimti šių duomenų iš saugojimo priemonės.
- b) Skrydžio duomenų savirašis turi išsaugoti duomenis, įrašytus mažiausiai per paskutines 25 jo naudojimo valandas, išskyrus lėktuvus, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra 5 700 kg ar mažesnė, kuriems šis laikotarpis gali būti sumažintas iki 10 valandų.
- c) Skrydžio duomenų savirašis pagal laiko skalę privalo įrašyti:
  - 1) OPS 1.715 punkto 1 priedėlio A1 arba A2 lentelėse nurodytus parametrus, kai taikoma;
  - 2) lėktuvuose, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 27 000 kg, papildomus parametrus, nurodytus OPS 1.715 punkto 1 priedėlio B lentelėje;

- 3) šio punkto a papunktyje nurodytuose lėktuvuose skrydžio duomenų savirašis privalo įrašyti visus svarbius parametrus, susijusius su lėktuvo neįprastomis ar unikaliomis konstrukcijos ar skrydžio charakteristikomis, kaip nustatyta įgaliotosios institucijos sertifikuojant atitinkamą arba papildomą tipą; ir
- 4) lėktuvuose su įrengta elektronine indikacijų sistema – parametrus, pateiktus OPS 1.715 punkto 1 priedėlio C lentelėje, išskyrus lėktuvus, kuriems pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas iki 2002 m. rugpjūčio 20 d., kuriuose tų parametrų:
  - i) kurių sistemoje nėra daviklio; arba
  - ii) dėl kurių lėktuvo duomenų kaupimo sistemą reikia modifikuoti; arba
  - iii) su kuriais susiję signalai yra nesuderinami su įrašymo sistemaneriekia įrašinėti, jeigu įgaliotajai institucijai tai priimtina.
- d) Duomenys turi būti gaunami iš lėktuvo šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su skrydžio įgulai rodoma informacija.
- e) Skrydžio duomenų savirašis turi pradėti daryti duomenų įrašus automatiškai prieš lėktuvui pradėdant riedėti savo galia ir baigti automatiškai po to, kai lėktuvas nebegali judėti sava galia.
- f) Skrydžio duomenų savirašyje privalo būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.
- g) Lėktuvuose, kuriems pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 1998 m. balandžio 1 d. ar vėliau, bet ne vėliau nei 2001 m. balandžio 1 d., gali būti netaikomi OPS 1.715 punkto c papunkčio reikalavimai, jeigu tai patvirtinta įgaliotosios institucijos, su sąlyga, kad:
  - 1) OPS 1.715 punkto c papunkčio reikalavimų negalima įgyvendinti smarkiai nemodifikavus lėktuvo sistemų ir įrangos, išskyrus skrydžio duomenų savirašio sistemą; ir
  - 2) lėktuvas atitinka OPS 1.720 punkto c papunkčio reikalavimus, išskyrus OPS 1.720 punkto 1 priedėlio A lentelėje nurodytą 15b parametą, kurį nebūtina įrašyti.

OPS 1.720

**Skrydžio duomenų savirašiai. 2 dalis**

(Žr. OPS 1.720 punkto 1 priedėlį)

- a) Naudotojas nenaudoja lėktuvo, kuriam pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas nuo 1990 m. birželio 1 d. iki 1998 m. kovo 31 d. imtinai, ir kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5 700 kg, jeigu jame nėra sumontuotas skrydžio duomenų savirašis, kuris duomenis įrašo ir saugo skaitmeniniu būdu, ir jeigu šių duomenų negalima nedelsiant paimiti iš saugojimo priemonės.
- b) Skrydžio duomenų savirašis turi išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per paskutines 25 jo naudojimo valandas.
- c) Skrydžio duomenų savirašis pagal laiko skalę privalo įrašyti:
  - 1) OPS 1.720 punkto 1 priedėlio A lentelėje nustatytus parametrus; ir
  - 2) lėktuvuose, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 27 000 kg, papildomus parametrus, nurodytus OPS 1.720 punkto 1 priedėlio B lentelėje;
- d) Lėktuvuose, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra 27 000 kg arba mažiau, jeigu tai priimtina įgaliotajai institucijai, OPS 1.720 punkto 1 priedėlio A lentelėje nustatytų 14 ir 15b parametrų nebūtina įrašyti bet kuriuo iš šių atvejų:
  - 1) nėra duomenų daviklio;
  - 2) nėra pakankama skrydžio duomenų savirašio talpa;
  - 3) būtini įrangos, teikiančios duomenis, pakeitimai.

- e) Tuose lėktuvuose, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė viršija 27 000 kg, jeigu tai priimtina įgaliotajai institucijai, nereikia įrašyti OPS 1.720 punkto 1 priedėlio A lentelėje nustatyto 15b ir B lentelėje nustatytų 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 bei 31 parametrų bet kuriuo iš šių atvejų:
- 1) nėra duomenų daviklio;
  - 2) nėra pakankama skrydžio duomenų savirašio talpa;
  - 3) būtini įrangos, teikiančios duomenis, pakeitimai;
  - 4) navigacijos duomenų (NAV dažnių parinkimo, DME nuotolių, platumos, ilgumos, greičio žemės atžvilgiu ir nuonašos) signalų nėra skaitmenine forma.
- f) Atskirų parametrų, kurie gali būti gaunami apskaičiuojant kitus įrašomus parametrus, įrašyti nebūtina, jeigu tai priimtina įgaliotajai institucijai.
- g) Duomenys turi būti gaunami iš lėktuvo šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su skrydžio įgulai rodoma informacija.
- h) Skrydžio duomenų savirašis turi pradėti daryti duomenų įrašus prieš lėktuvui pradėdant riedėti savo galia ir baigti po to, kai lėktuvas nebegali judėti sava galia.
- i) Skrydžio duomenų savirašyje privalo būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

#### OPS 1.725

### Skrydžio duomenų savirašiai. 3 dalis

(Žr. OPS 1.725 punkto 1 priedėlį)

- a) Naudotojas nenaudoja lėktuvo su turbininiu varikliu, kuriam pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas iki 1990 m. birželio 1 d., o jo maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5 700 kg, jeigu jame nėra sumontuotas skrydžio duomenų savirašis, kuris duomenis įrašo ir saugo skaitmeniniu būdu, ir jeigu šių duomenų negalima nedelsiant paimti iš saugojimo priemonės.
- b) Skrydžio duomenų savirašis turi išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per paskutines 25 jo naudojimo valandas.
- c) Skrydžio duomenų savirašis pagal laiko skalę privalo įrašyti:
- 1) OPS 1.725 punkto 1 priedėlio A lentelėje nustatytus parametrus;
  - 2) lėktuvuose, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė viršija 27 000 kg ir kurių tipas pirmą kartą buvo sertifikuotas po 1969 m. rugsėjo 30 d. – OPS 1.725 punkto 1 priedėlio B lentelėje nustatytus papildomus 6–15b parametrus. Jeigu įgaliotajai institucijai tai priimtina, nereikia įrašyti parametrų, kurie nustatyti OPS 1.725 punkto 1 priedėlio B lentelėje 13, 14 ir 15b, bet kuriuo iš šių atvejų:
    - i) nėra duomenų daviklio;
    - ii) nėra pakankama skrydžio duomenų savirašio talpa;
    - iii) būtini įrangos, teikiančios duomenis, pakeitimai; ir
  - 3) kai skrydžio duomenų savirašio talpa pakankama, yra duomenų davikliai ir nereikalingi įrangos, teikiančios duomenis, pakeitimai:
    - i) lėktuvuose, kuriems pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas buvo išduotas 1989 m. sausio 1 d. ar vėliau, o jų maksimali sertifikuota kilimo masė viršija 5 700 kg, bet yra ne didesnė nei 27 000 kg – OPS 1.725 punkto 1 priedėlio B lentelėje nustatytus 6–15b parametrus; ir
    - ii) lėktuvuose, kuriems pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 1987 m. sausio 1 d. ar vėliau, o jų maksimali sertifikuota kilimo masė viršija 27 000 kg – likusiuosius parametrus, nustatytus OPS 1.725 punkto 1 priedėlio B lentelėje.

- d) Atskirų parametrų, kurie gali būti gaunami apskaičiuojant kitus įrašomus parametrus, įrašyti nebūtina, jeigu tai priimtina įgaliotajai institucijai.
- e) Duomenys turi būti gaunami iš orlaivio šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su skrydžio įgulai rodoma informacija.
- f) Skrydžio duomenų savirašis turi pradėti daryti duomenų įrašus prieš lėktuvui pradant riedėti savo galia ir baigti po to, kai lėktuvas nebegali judėti sava galia.
- g) Skrydžio duomenų savirašyje privalo būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

OPS 1.727

**Kombinuotasis savirašis**

- a) Kabinos pokalbių savirašio ir skrydžio duomenų savirašio reikalavimų atitikties gali būti užtikrinta:
  - 1) vienu kombinuotuoju savirašiu, jeigu lėktuve turi būti tik kabinos pokalbių savirašio arba skrydžio duomenų savirašio įranga; arba
  - 2) vienu kombinuotuoju savirašiu, jeigu lėktuve, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra 5 700 kg arba mažesnė, turi būti kabinos pokalbių savirašio ir skrydžio duomenų savirašio įranga; arba
  - 3) dviem kombinuotaisiais savirašiais, jeigu lėktuve, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5 700 kg, turi būti kabinos pokalbių savirašio ir skrydžio duomenų savirašio įranga.
- b) Kombinuotasis savirašis yra skrydžio savirašis, kuris registruoja:
  - 1) visus balso pranešimus ir garsus pagal atitinkamą kabinos pokalbių savirašiu keliamų reikalavimų punktą; ir
  - 2) visus parametrus pagal atitinkamą skrydžio duomenų savirašiu keliamų reikalavimų punktą ir pagal minėtus punktus reikalaujamas specifikacijas.

OPS 1.730

**Krėslai, saugos diržai, saugos diržų kompleksai ir vaikų tvirtinimo įtaisai**

- a) Naudotojas nenaudoja lėktuvo, jeigu jame nėra šios įrangos:
  - 1) krėslas arba miegamoji vieta asmeniui, sulaukusiam dvejų metų amžiaus;
  - 2) saugos diržas su įstrižu diržu per pečius arba be jo, arba saugos diržų kompleksas prie kiekvieno keleivio krėslu kiekvienam asmeniui, sulaukusiam dvejų metų amžiaus;
  - 3) Įgaliotajai institucijai priimtinas vaikų apsaugos įtaisai kiekvienam kūdikiui;
  - 4) išskyrus atvejus, numatytus c papunktyje, saugos diržas su pririšamuoju diržu prie kiekvieno skrydžio įgulos krėslu ir kiekvieno krėslu šalia piloto krėslu, turintis įtaisą, automatiškai prilaikantį sėdinčiojo juosmenį staigaus stabdymo metu;
  - 5) išskyrus atvejus, numatytus c papunktyje, saugos diržas su pririšamuoju diržu prie kiekvieno keleivių salono įgulos krėslu ir stebėtojo krėslu. Tačiau šis reikalavimas nedraudžia papildomai vežamiems salono įgulos nariams naudoti keleivių vietas; ir
  - 6) krėslai keleivių salono įgulos nariams, esantys šalia grindų lygio avarinių angų, išskyrus tuos atvejus, kai keleivių avarinė evakuacija pagerėtų, jei salono įgulos nariai sėdėtų kitur. Tokie krėslai turi būti pasukti į priekį ar atgal per 15° nuo lėktuvo išilginės ašies.
- b) Visi saugos diržai su pririšamuoju diržu privalo turėti vieną atsegimą.

- c) Lėktuvuose, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė neviršija 5 700 kg, arba lėktuvuose, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė neviršija 2 730 kg, vietoj saugos diržų su pririšamuoju diržu, jei jų naudojimas būtų nepraktiškas, galima atitinkamai naudoti saugos diržus su įstrižu diržu ir saugos diržus.

## OPS 1.731

**Ženkliai „Prisisekite saugos diržus“ ir „Rūkyti draudžiama“**

Naudotojas negali naudoti lėktuvo, kuriame iš įgulos kabinos nėra matomos visos keleivių vietos, jeigu jame nėra įrangos, visiems keleiviams ir salono įgulai parodančios, kada reikia prisisegti saugos diržus ir kada draudžiama rūkyti.

## OPS 1.735

**Vidinės durys ir užuolaidos**

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

- a) lėktuvuose, kurių maksimali patvirtinta keleivių kėslų konfigūracija viršija 19 – durys tarp keleivių salono ir įgulos kabinos su užrašu „Tik įgulai“ bei užraktu, neleidžiančiu jų atidaryti be skrydžio įgulos nario leidimo;
- b) kiekvienų durų, skiriančių keleivių saloną nuo kitų skyrių, kuriuose yra avariniai išėjimai, atidarymo įranga. Atidarymo įranga turi būti lengvai pasiekiamą;
- c) tuo atveju, jei, norint pasiekti reikiamą avarinį išėjimą iš keleivio kėslų, būtina eiti pro duris ar užuolaidą, skiriančią keleivių saloną nuo kitų skyrių, durys ar užuolaidą privalo turėti įtaisą, užfiksuojantį jas atidarytoje padėtyje;
- d) užrašas ant kiekvienų vidinių durų ar šalia užuolaidų, pro kurias patenkama prie keleivių avarinio išėjimo, nurodantis, kad jos privalo būti atidarytos ir užfiksuotos kilimo ir tūpimo metu; ir
- e) priemonė, kuria įgulos nariai gali atrakinti duris, prie kurių keleiviai paprastai gali patekti ir jas užtrenkti.

## OPS 1.745

**Pirmosios pagalbos vaistinė**

- a) Naudotojas gali naudoti lėktuvą tik tada, jeigu jame yra toliau nurodytas skaičius parengtu naudoti pirmosios pagalbos vaistinėlių:

Keleivių kėslų skaičius	Būtinas pirmosios pagalbos vaistinėlių skaičius
nuo 0 iki 99	1
nuo 100 iki 199	2
nuo 200 iki 299	3
300 ir daugiau	4

- b) Naudotojas užtikrina, kad pirmosios pagalbos vaistinė būtų:
- 1) periodiškai tikrinamos, siekiant patvirtinti, kad jų turinys atitiktų jų paskirtį; ir
  - 2) reguliariai atnaujinamos pagal etiketėse pateikiamas instrukcijas arba susidarius tam tikroms aplinkybėms.

## OPS 1.755

**Skubios pagalbos medicininė vaistinė**

- a) Jei nors vienas planuojamo maršruto taškas yra toliau negu 60 minučių skrydžio laiko (įprastu kreiseriniu greičiu) nuo aerodromo, kuriame galima tikėtis kvalifikuotos medicininės pagalbos, naudotojas gali naudoti lėktuvą, kurio maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija viršija 30, tik tada, jeigu jame yra skubios pagalbos medicininė vaistinė.
- b) Įgulos vadas užtikrina, kad vaistus skirtų tik kvalifikuoti gydytojai, slaugės arba panašią kvalifikaciją turintis personalas.
- c) Vežimo sąlygos
  - 1) Skubios pagalbos medicininė vaistinė turi būti atspari dulkėms bei drėgmei ir turi būti vežama saugiai, jei įmanoma – įgulos kabinoje; ir
  - 2) naudotojas turi užtikrinti, kad skubios pagalbos medicininės vaistinės būtų:
    - i) periodiškai tikrinamos, siekiant patvirtinti, kad jų turinys atitiktų jų paskirtį; ir
    - ii) reguliariai atnaujinamos pagal etiketėse pateikiamas instrukcijas arba susidarius tam tikroms aplinkybėms.

## OPS 1.760

**Deguonis pirmajai pagalbai**

- a) Naudotojas nenaudoja hermetiško lėktuvo didesniame nei 25 000 pėdų aukštyje, kai reikia vežti keleivių salono įgulos narius, jeigu lėktuve nėra gryno deguonio tiekimo įrangos keleiviams, kuriems dėl fiziologinių priežasčių gali jo prireikti išsihermetinus keleivių salonui. Deguonies kiekis apskaičiuojamas taikant vidutinį, ne mažiau kaip 3 litrų sauso, standartinės temperatūros ir slėgio (STPD) deguonies tekėjimo greitį per minutę vienam asmeniui, ir jo turi pakakti likusiam skrydžiui, išsihermetinus keleivių salonui didesniuose nei 8 000 pėdų bet mažesniuose nei 15 000 pėdų aukščiuose, ne mažiau kaip 2 % vežamų keleivių, bet jokiū būdu ne mažiau nei vienam asmeniui. Deguonies padavimo įtaisų turi pakakti, bet jų niekada negali būti mažiau nei du, ir keleivių salono įgulai turi būti užtikrinta galimybė jį naudoti. Deguonies tiekimo įtaisai gali būti nešiojamieji.
- b) Deguonies, skirtos pirmajai pagalbai, kiekis, kurio reikia konkrečiam skrydžiui, nustatomas pagal salono barometrinius aukščius ir skrydžio trukmę, laikantis kiekvienam skrydžiui ir maršrutui nustatytos skrydžio tvarkos.
- c) Esama deguonies įranga turi būti pajėgi užtikrinti ne mažiau kaip 4 litrų per minutę STPD srovės tekėjimą visiems asmenims, kuriems tiekiamas deguonis. Gali būti sumontuota įranga tekėjimui sumažinti iki ne mažiau nei 2 litrų per minutę STPD bet kuriame aukštyje.

## OPS 1.770

**Papildomas deguonis. Hermetiški lėktuvai**

(Žr. OPS 1.770 punkto 1 priedėlį)

- a) Bendrosios nuostatos
  - 1) Naudotojas nenaudoja hermetiško lėktuvo didesniame nei 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, jeigu jame nėra papildomo deguonies tiekimo įrangos, pajėgios išlaikyti ir paduoti deguonį, kaip numatyta šiame punkte.
  - 2) Reikiamas papildomo deguonies kiekis nustatomas pagal salono barometrinių aukštį, skrydžio trukmę ir darant prielaidą, kad salono hermetiškumo gedimas įvyks deguonies poreikiu požiūriu kritiškiausiam barometriniame aukštyje ar skrydžio taške ir po gedimo lėktuvas pagal Lėktuvo pilotavimo taisyklėse nurodytas avarines procedūras žemės iki saugaus aukščio skrendamame maršrute, kuriame tęstų saugų skrydį ir sėkmingai tūptų.

- 3) Išsihermetinus keleivių salonui, salono barometrinis aukštis laikomas tokiu pačiu, kaip ir lėktuvo barometrinis aukštis, išskyrus atvejus, kai įgaliotajai institucijai įrodoma, kad dėl jokio galimo keleivių salono ar slėgio sistemos gedimo keleivių salono barometrinis aukštis nebus lygus lėktuvo barometriniams aukščiams. Tokiomis aplinkybėmis parodytas maksimalus keleivių salono barometrinis aukštis gali būti naudojamas kaip pagrindas deguonies atsargoms apskaičiuoti.
- b) Deguonies įrangos ir tiekimo reikalavimai
    - 1) Skrydžio įgulos nariai
      - i) Kiekvienam įgulos kabinoje pareigas atliekančiam skrydžio įgulos nariui papildomas deguonis tiekiamas pagal 1 priedėlį. Jei visiems įgulos kabinos krėslus užimantiems asmenims deguonis tiekiamas iš skrydžio įgulai skirto deguonies šaltinio, deguonies tiekimo tikslais laikoma, kad minėti asmenys yra įgulos kabinoje dirbantys skrydžio įgulos nariai. Įgulos kabinos krėslus užimantys asmenys, kuriems deguonis iš skrydžio įgulai skirto deguonies šaltinio netiekiamas, deguonies tiekimo tikslais laikomi keleiviais.
      - ii) Skrydžio įgulos nariai, kuriems b papunkčio 1 dalies i pastraipos nuostatos netaikomos, deguonies tiekimo tikslais laikomi keleiviais.
      - iii) Deguonies kaukės turi būti padėtos taip, kad skrydžio įgulos nariai jas galėtų lengvai pasiekti iš savo darbo vietos.
      - iv) Deguonies kaukės, kurios skirtos hermetiškų lėktuvų, skraidančių didesniame nei 25 000 pėdų aukštyje, skrydžio įgulos nariams, turi būti greitai uždedamų kaukių tipo.
    - 2) Keleivių salono įgulos nariai, papildomi įgulos nariai ir keleiviai
      - i) Keleivių salono įgulos nariams ir keleiviams papildomas deguonis tiekiamas pagal 1 priedėlį, išskyrus atvejus, kai taikoma toliau nurodyta v pastraipa. Keleivių salono įgulos nariai, vežami papildomai prie minimalaus reikiamo keleivių salono įgulos narių skaičiaus, ir papildomi įgulos nariai deguonies tiekimo tikslais laikomi keleiviais.
      - ii) Lėktuvuose, skirtuose skraidyti didesniame nei 25 000 pėdų barometriniame aukštyje, turi būti pakankamai atsarginių išėjimo angų ir kaukių, ir (arba) pakankamai nešiojamųjų deguonies įtaisų su kaukėmis, skirtų naudoti visiems keleivių salono įgulos nariams. Atsarginės išėjimo angos ir (arba) nešiojamieji deguonies įtaisai turi būti tolygiai išdėstyti po visą saloną, siekiant užtikrinti, kad kiekvienas keleivių salono įgulos narys, kuriam to reikia, tuo metu, kai išsihermetina keleivių salonas, galėtų lengvai pasiekti deguonies šaltinį.
      - iii) Lėktuvuose, skirtuose skraidyti didesniame nei 25 000 pėdų barometriniame aukštyje, turi būti įrengtas deguonies padavimo įtaisas, sujungtas su deguonies tiekimo terminalais, kuriuos visi skrendantys asmenys, nesvarbu, kur jie sėdėtų, galėtų lengvai pasiekti. Bendras deguonies padavimo įtaisų ir išėjimo angų skaičius ne mažiau kaip 10 % viršija krėslų skaičių. Papildomi įtaisai turi būti tolygiai paskirstyti keleivių salone.
      - iv) Lėktuvuose, skirtuose skraidyti didesniame nei 25 000 pėdų barometriniame aukštyje, arba lėktuvuose, kurie skrisdami 25 000 pėdų aukštyje ar žemiau negali per 4 minutes saugiai žemėti iki 13 000 pėdų, o jų individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas pirmą kartą buvo išduotas 1998 m. lapkričio 9 d. arba vėliau, turi būti sumontuota automatinio veikimo deguonies įranga, kuria kiekvienas asmuo, nepriklausomai nuo to, kur jis sėdi, gali nedelsdamas pasinaudoti. Bendras deguonies padavimo įtaisų ir išėjimo angų skaičius ne mažiau kaip 10 % viršija krėslų skaičių. Papildomi įtaisai turi būti tolygiai paskirstyti keleivių salone.
      - v) 1 priedėlyje nustatyti deguonies tiekimo reikalavimai lėktuvams, nesertifikuotiems skristi didesniame nei 25 000 pėdų aukštyje, gali būti sumažinti visam skrydžio laikui iki 10 000–13 000 pėdų keleivių salono barometrinių aukščių visiems būtiniems keleivių salono įgulos nariams ir ne mažiau kaip 10 % keleivių, jei visuose maršruto taškuose lėktuvas gali saugiai per 4 minutes žemėti iki 13 000 pėdų keleivių salono barometrinių aukščių.

OPS 1.775

#### **Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai**

(Žr. OPS 1.775 punkto 1 priedėlį)

- a) Bendrosios nuostatos
  - 1) Naudotojas negali naudoti nehermetiško lėktuvo didesniame nei 10 000 pėdų aukštyje, jeigu jame nėra papildomo deguonies tiekimo įrangos, pajėgios laikyti ir paduoti reikiamas deguonies atsargas.

- 2) Reikiamas papildomo deguonies kiekis konkrečiam skrydžiui nustatomas remiantis skrydžio aukščiu ir skrydžio trukme pagal Skrydžių vykdymo vadove nustatytas skrydžio procedūras, skristinus maršrutus bei avarines procedūras.
  - 3) Lėktuvuose, skirtuose skraidyti didesniame nei 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, turi būti sumontuota būtinų deguonies atsargų laikymo ir padavimo įranga.
- b) Deguonies tiekimo reikalavimai
- 1) Skrydžio įgulos nariai. Kiekvienam įgulos kabinoje pareigas atliekančiam skrydžio įgulos nariui papildomas deguonis tiekiamas pagal 1 priedėlį. Jei visiems įgulos kabinos krėslus užimantiems asmenims deguonis tiekiamas iš skrydžio įgulai skirto deguonies šaltinio, deguonies tiekimo tikslais laikoma, kad minėti asmenys yra įgulos kabinoje dirbantys skrydžio įgulos nariai.
  - 2) Keleivių salono įgulos nariai, papildomi įgulos nariai ir keleiviai. Keleivių salono įgulos nariams ir keleiviams deguonis tiekiamas pagal 1 priedėlį. Keleivių salono įgulos nariai, vežami papildomai prie minimalaus reikiamo keleivių salono įgulos narių skaičiaus, ir papildomi įgulos nariai deguonies tiekimo tikslais laikomi keleiviais.

#### OPS 1.780

#### **Igulos apsauginė kvėpavimo įranga**

- a) Naudotojas nenaudoja hermetiško arba nehermetiško lėktuvo, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5 700 kg arba maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija viršija 19, jeigu:
  - 1) jame nėra įrangos, skirtos apsaugoti visų įgulos kabinoje pareigas atliekančių skrydžio įgulos narių akis, nosį ir burną bei tiekti deguonį ne trumpiau nei 15 minučių. Apsauginė kvėpavimo įranga (PBE) gali būti maitinama iš papildomo deguonies, būtino pagal OPS 1.770 punkto b papunkčio 1 dalį ar OPS 1.775 punkto b papunkčio 1 dalį, šaltinio. Be to, kai skrydžio įgulą sudaro daugiau nei 1 narys, o keleivių salono įgulos nariai nėra vežami, būtina turėti nešiojamą PBE, skirtą apsaugoti vieno skrydžio įgulos nario akis, nosį ir burną bei tiekti kvėpavimo dujas ne trumpiau nei 15 minučių; ir
  - 2) jame nėra pakankamai nešiojamųjų PBE, skirtų apsaugoti visų reikiamų keleivių salono įgulos narių akis, nosis ir burnas bei tiekti kvėpavimo dujas ne trumpiau nei 15 minučių.
- b) Skrydžio įgulai skirta PBE turi būti padėta lengvai pasiekiamoje įgulos kabinos vietoje, ir kiekvienam reikalingam skrydžio įgulos nariui turi būti sudaryta galimybė ją pasinaudoti jo darbo vietoje.
- c) Keleivių salono įgulai skirta PBE turi būti sumontuota šalia visų reikiamų keleivių salono įgulos narių darbo vietų.
- d) Papildoma, lengvai pasiekiami nešiojami PBE turi būti toje pačioje vietoje, kurioje yra pagal OPS 1.790 punkto c ir d papunkčius reikalaujami rankiniai gesintuvai arba šalia jų, o tais atvejais, kai gesintuvai yra krovinių skyriuose, PBE turi būti už durų, bet šalia įėjimo į minėtą skyrių.
- e) Naudojama PBE turi netrukdyti ryšiui, būtinam pagal OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 ir OPS 1.850 punktus.

#### OPS 1.790

#### **Rankiniai gesintuvai**

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

- a) gesinimo medžiagos rūšis turi būti tinkama labiausiai tikėtiniems gaisrams tame skyriuose, kuriame gesintuvai skirtas naudoti, gesinti ir šios medžiagos kiekio turi pakakti; be to, personalo patalpoms skirta gesinimo medžiaga turi mažinti toksinių dujų koncentracijos pavojų;



- b) įgulos kabinoje turi būti ne mažiau kaip vienas skrydžio įgulai skirtas lengvai pasiekiamas rankinis gesintuvas su Halon 1211 (bromchlorodifluorometanu, CBrClF<sub>2</sub>) ar lygiavertės rūšies gesinimo medžiaga;
- c) ne mažiau kaip vienas rankinis gesintuvas turi būti kiekvienoje virtuvėje, kuri nėra pagrindiniame keleivių denyje, arba iš jos turi būti lengvai pasiekiamas;
- d) ne mažiau kaip vienas lengvai pasiekiamas rankinis gesintuvas privalo būti kiekviename A ir B klasės krovinių ar bagažo skyriuje ir kiekviename E klasės krovinių skyriuje, į kuriuos įgulos nariai gali patekti skrydžio metu; ir
- e) keleivių skyriuje (skyriuose) esančių lengvai pasiekiamų rankinių gesintuvų skaičius turi būti ne mažesnis nei nurodyta šioje lentelėje:

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

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

- f) ne mažiau kaip vienas iš gesintuvų, būtinų lėktuvo, kurio maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra ne mažiau kaip 31, bet ne daugiau kaip 60, keleivių salone, ir ne mažiau kaip du iš gesintuvų, esančių lėktuvo, kurio maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra 61 arba daugiau, keleivių salone, turi būti užpildyti Halon 1211 (bromchlorodifluorometanu, CBrClF<sub>2</sub>) arba lygiaverte gesinimo medžiaga.

#### OPS 1.795

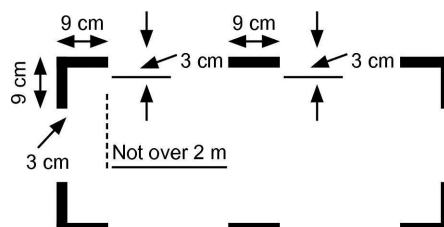
##### Avariniai kirviai ir laužtuvai

- a) Naudotojas negali naudoti lėktuvo, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5 700 kg arba maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra didesnė nei 9, jeigu jo įgulos kabinoje nėra bent vieno avarinio kirvio arba laužtuvo. Jei maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija viršija 200, tolimiausioje lėktuvo virtuvės dalyje arba šalia jos turi būti vežamas papildomas avarinis kirvis arba laužtuvas.
- b) Keleivių skyriuje esančių avarinių kirvių ir laužtuvų keleiviai neturi matyti.

#### OPS 1.800

##### Įsilaužimo vietų ženklėjimas

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



## OPS 1.805

**Avarinės evakuacijos priemonės**

- a) Naudotojas nenaudoja lėktuvo, kurio keleiviams skirta avarinio išėjimo slenkstis:
- 1) yra aukščiau nei 1,83 metro (6 pėdos) virš žemės, kai lėktuvas stovi ant žemės ir jo važiuoklė išleista; arba
  - 2) būtų aukščiau nei 1,83 metro (6 pėdos) virš žemės, nulūžus arba neišsitiesus vienai ar daugiau važiuoklės atramų, ir kuriam tipo pažymėjimas buvo pirmą kartą išduotas 2000 m. balandžio 1 d. arba vėliau,
- jeigu jame prie kiekvieno išėjimo, kai taikomos 1 ir 2 dalys, nėra įrangos ar prietaisų, padedančių keleiviams ir įgulai saugiai pasiekti žemę avarinės situacijos atveju.
- b) Tokia įranga ar prietaisai neturi būti įrengti išėjimuose virš sparnų, jei lėktuvo konstrukcijoje nustatyta vieta, kurioje baigiasi gelbėjimosi takas, yra mažiau nei 1,83 metro (6 pėdos) virš žemės, kai lėktuvas stovi ant žemės, jo važiuoklė yra išleista, o užsparniai – kilimo ar tūpimo padėtyje, priklausomai nuo to, kuri užsparnių padėtis yra aukščiau virš žemės.
- c) Lėktuvuose, kuriuose būtinas atskiras avarinis išėjimas skrydžio įgulai ir:
- 1) kurių avarinio išėjimo žemiausias taškas yra daugiau nei 1,83 metro (6 pėdos) virš žemės, kai važiuoklė išleista; arba
  - 2) kurių tipo pažymėjimas pirmą kartą buvo išduotas 2000 m. balandžio 1 d. arba vėliau, – daugiau nei 1,83 metro (6 pėdos) virš žemės, nulūžus ar neišsitiesus vienai ar daugiau važiuoklės kojų,
- privalo būti įtaisas, padedantis visiems išlipantiems skrydžio įgulos nariams saugiai pasiekti žemę avarinės situacijos atveju.

## OPS 1.810

**Garsiakalbiai**

- a) Naudotojas negali naudoti lėktuvo, kurio maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija viršija 60 ir kuriuo vežamas vienas ar daugiau keleivių, jeigu jame nėra nešiojamųjų garsiakalbių su akumuliatoriais, kuriais įgulos nariai avarinės evakuacijos atveju galėtų lengvai pasinaudoti; garsiakalbių skaičius turi būti toks:
- 1) kiekviename keleivių denyje:
- | Keleivių krėslų konfigūracija | Būtinas garsiakalbių skaičius |
|-------------------------------|-------------------------------|
| nuo 61 iki 99                 | 1                             |
| 100 ar daugiau                | 2                             |
- 2) Lėktuvuose, kuriuose yra daugiau nei vienas keleivių denis, visais atvejais, kai bendra keleivių krėslų konfigūracija viršija 60, turi būti ne mažiau kaip 1 garsiakalbis.

## OPS 1.815

**Avarinis apšvietimas**

- a) Naudotojas keleiviams vežti nenaudoja lėktuvo, kurio maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija viršija 9, jeigu jame nėra nepriklausomą elektros energijos tiekimą turinčios avarinio apšvietimo sistemos, palengvinančios evakuaciją iš lėktuvo. Avarinę apšvietimo sistemą turi sudaryti:
- 1) lėktuvuose, kurių maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija viršija 19:
    - i) bendrojo keleivių salono apšvietimo šaltiniai;
    - ii) vidaus apšvietimas grindų lygyje avarinių išėjimų vietose; ir
    - iii) apšviestas avarinių išėjimų žymėjimas ir nukreipiantys ženklai;

- iv) lėktuvuose, kuriems prašymas gauti tipo pažymėjimą ar jį atitinkantį dokumentą buvo pateiktas iki 1972 m. gegužės 1 d., ir kurie skraido naktį – išorinis avarinis apšvietimas visuose išėjimuose virš sparnų ir išėjimuose, kuriuose reikalingos nusileidimo pagalbos priemonės;
  - v) lėktuvuose, kuriems prašymas gauti tipo pažymėjimą ar jį atitinkantį dokumentą buvo pateiktas 1972 m. gegužės 1 d. arba vėliau, ir kurie skraido naktį – išorinis avarinis apšvietimas visuose keleivių avariniuose išėjimuose;
  - vi) lėktuvuose, kuriems tipo pažymėjimas pirmą kartą buvo išduotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau, – grindų avarinio gelbėjimosi tako ženklavimo sistema keleivių salone (salonuose);
- 2) lėktuvuose, kurių maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra 19 ar mažiau, ir kurie yra sertifikuoti pagal CS-25 ar CS-23 sertifikavimo reikalavimus:
- i) bendrojo keleivių salono apšvietimo šaltiniai;
  - ii) vidaus apšvietimas avarinių išėjimų vietose; ir
  - iii) apšviestas avarinių išėjimų žymėjimas ir nukreipiantys ženklai;
- 3) lėktuvuose, kurių maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra 19 arba mažiau ir kurie nėra sertifikuoti pagal CS-25 ar CS23 sertifikavimo reikalavimus – bendrojo keleivių salono apšvietimo šaltiniai.
- b) Keleiviams vežti naktį naudotojas nenaudoja lėktuvo, kurio maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra 9 arba mažiau, jeigu jame nėra bendrojo keleivių salono apšvietimo šaltinio, palengvinančio evakuaciją iš lėktuvo. Sistemoje gali būti naudojami skliautiniai žiburiai ar kiti lėktuve jau sumontuoti apšvietimo šaltiniai, kurie gali veikti po to, kai lėktuvo akumuliatorius yra išjungiamas.

#### OPS 1.820

##### **Avarinis kreipiamasis siūstuvus**

- a) Naudotojas nenaudoja lėktuvo, kuriuo leidžiama vežti daugiau kaip 19 keleivių, jeigu jame nėra šios įrangos:
- 1) vieno automatinio avarinio kreipiamojo siūstuvo (ELT) arba dviejų bet kurio tipo ELT; arba
  - 2) lėktuve, kuriam individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas pirmą kartą buvo išduotas po 2008 m. liepos 1 d., dviejų ELT, iš kurių vienas yra automatinis.
- b) Naudotojas nenaudoja lėktuvo, kuriuo leidžiama vežti 19 arba mažiau keleivių, jeigu jame nėra šios įrangos:
- 1) vieno bet kurio tipo ELT; arba
  - 2) lėktuve, kuriam individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas pirmą kartą buvo išduotas po 2008 m. liepos 1 d., vieno automatinio ELT.
- c) Naudotojas užtikrina, kad laikantis pirmiau minėtų reikalavimų visi lėktuve esantys ELT veikia pagal atitinkamas ICAO 10 priedo nuostatas, III tomas.

#### OPS 1.825

##### **Gelbėjimosi liemenės**

- a) Sausumos lėktuvai. Naudotojas nenaudoja sausumos lėktuvo:
- 1) skrydžiams virš vandens, kai lėktuvas nutolęs nuo kranto daugiau nei 50 jūrmylių atstumu; arba
  - 2) kilimui arba tūpimui aerodrome, kuriame kilimo ar artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad nelaimingo nutikimo atveju atsirastų tūpimo ant vandens tikimybė,

jeigu jame nėra gelbėjimosi liemenės su kreipiamuoju žiburiu kiekvienam lėktuve esančiam asmeniui. Kiekviena gelbėjimosi liemenė turi būti padėta taip, kad asmuo, kuriam ji skirta, galėtų ją lengvai pasiekti iš savo krėslu ar miegamosios vietos. Gelbėjimosi liemenės kūdikiams galima pakeisti kitais patvirtintais laikymosi paviršiuje prietaisais, turinčiais kreipiamąjį žiburį.

- b) Vandens lėktuvai ir amfibijos. Naudotojas nenaudoja vandens lėktuvo ar amfibijos virš vandens, jeigu jame nėra gelbėjimosi liemenių su kreipiamuoju žiburiu visiems lėktuve esantiems asmenims. Kiekviena gelbėjimosi liemenė turi būti padėta taip, kad asmuo, kuriam ji skirta, galėtų ją lengvai pasiekti iš savo kėdės ar miegamosios vietos. Gelbėjimosi liemenės kūdikiams galima pakeisti kitais patvirtintais laikymosi paviršiuje prietaisais, turinčiais kreipiamąjį žiburį.

## OPS 1.830

**Gelbėjimosi plaustai ir gelbėjimo ELT ilgiems skrydžiams virš vandens**

- a) Skrydžiams virš vandens naudotojas nenaudoja lėktuvo, jeigu jis nuo avariniam tūpimui tinkamos vietos yra nutolęs didesniu nei toliau nurodytu atstumu:
- 1) 120 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu arba 400 jūrmylių, priklausomai nuo to, kuris iš šių atstumų yra mažesnis – lėktuvams, galintiems tęsti skrydį iki aerodromo, kai kritinė (-ės) jėgainė (-ės) pradeda gesti bet kuriame maršruto ar planuoto nukrypimo taške; arba
  - 2) 30 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu ar 100 jūrmylių, priklausomai nuo to, kuris iš šių atstumų yra mažesnis, – kitiems lėktuvams;
- jeigu juose nėra vežama šio punkto b ir c papunkčiuose nurodyta įranga.
- b) Gelbėjimosi plaustų visiems lėktuve esantiems asmenims turi pakakti. Jeigu nėra papildomų pakankamos talpos plaustų, plaustų plūdrumas ir nominalią talpą viršijančių plaustų talpa turi būti tokie, kad būtų galima sutalpinti visus lėktuvu vykusius asmenis tuo atveju, kai netenkama vieno didžiausios nominalios talpos plausto. Gelbėjimosi plaustuose turi būti ši įranga:
- 1) gelbėjimo kreipiamasis žiburys; ir
  - 2) gelbėjimosi įranga, įskaitant gyvybės palaikymo priemones, atitinkančias vykdytiną skrydį; ir
- c) Ne mažiau kaip du avariniai gelbėjimo kreipiamieji siūstuvai (ELT (S)), galintys perduoti signalą ICAO 10 priedo V tomo 2 skyriuje nurodytais nelaimės dažniais.

## OPS 1.835

**Gelbėjimosi įranga**

Naudotojas negali naudoti lėktuvo virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypatingai sunkūs, jeigu jame nėra šios įrangos:

- a) signalinės įrangos, skirtos duoti ICAO 2 priede nurodytus pirotechninius nelaimės signalus;
- b) ne mažiau kaip vieno ELT(S), galinčio perduoti signalą ICAO 10 priedo V tomo 2 skyriuje nurodytais nelaimės dažniais; ir
- c) papildomos gelbėjimosi įrangos skristinam maršrutui, atsižvelgiant į lėktuve esančių asmenų skaičių.

c papunktyje nurodyta įranga nereikalinga, jei lėktuvas:

- 1) nuo teritorijos, kurioje paieška ir gelbėjimas nėra ypatingai sunkūs, yra nutolęs ne didesniu atstumu nei:
  - i) 120 minučių skrydžio, kai vienas variklis neveikia, kreiseriniu greičiu lėktuvams, galintiems tęsti skrydį iki aerodromo su pradedančia gesti kritine jėgaine bet kuriame maršruto ar planuojamo nukrypimo taške; arba
  - ii) 30 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu kitiems lėktuvams; arba
- 2) pagal CS-25 arba lygiaverčio dokumento sertifikavimo reikalavimus sertifikuotiems lėktuvams – kai nuo avariniam tūpimui tinkančios vietovės skrenda ne didesniu atstumu, nei atitinkančiu 90 minučių skrydį kreiseriniu greičiu.

OPS 1.840

**Vandens lėktuvai ir amfibijos. Kita įranga**

- a) Naudotojas nenaudoja vandens lėktuvo ar amfibijos vandenyje, jeigu lėktuve nėra šios įrangos:
- 1) jūrinio (plūdriojo) inkaro ir kitos įrangos, palengvinančios lėktuvo švartavimą, prisitvirtinimą ar manevravimą vandenyje, atitinkančios lėktuvo dydį, masę ir valdymo charakteristikas; ir
  - 2) įrangos, skleidžiančios garso signalus, nurodytus, kai taikoma, tarptautinėse taisyklėse dėl susidūrimų jūroje prevencijos.
-

## OPS 1.715 punkto 1 priedėlis

## Skrydžio duomenų savirašiai. 1. Įrašytinų parametrų sąrašas

**A1 lentelė. Lėktuvai, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5 700 kg**

Pastaba. Numeris kairiajame stulpelyje sutampa su EUROCAE ED55 dokumente nurodytu serijos numeriu

Nr.	PARAMETRAS
1	LAIKAS ARBA RELIATYVAUS LAIKO SKAIČIAVIMAS
2	BAROMETRINIS AUKŠTIS
3	ORO GREITIS PAGAL PRIETAISUS
4	KURSAS
5	NORMALUS PAGREITIS
6	POLINKIS (TANGAŽAS)
7	POSVYRIS
8	MANIPULIAVIMAS RADIOTRANSLIACIJOS METU
9	KIEKVIENO VARIKLIO VAROMOJI TRAUKA/GALINGUMAS IR TRAUKOS/GALIOS SVIRTIES PADĖTIS LAKŪNŲ KABINOJE, JEI TAIKOMA
10	UŽSPARNIŲ PADĖTIES PARINKIMAS ARBA JŲ VALDYMO PRIEMONĖS LAKŪNŲ KABINOJE
11	PRIEŠSPARNIŲ PADĖTIES PARINKIMASI ARBA JŲ VALDYMO PRIEMONĖS LAKŪNŲ KABINOJE
12	TRAUKOS REVERSINIO MECHANIZMO SVIRTIES PADĖTIS
13	ANTŽEMINIŲ SPOILERIŲ PADĖTIS IR (ARBA) ORO STABDŽIŲ PADĖTIES PARINKIMAS
14	BENDROJI ARBA IŠORĖS TEMPERATŪRA
15	AUTOPILOTO, TRAUKOS AUTOMATO IR AUTOMATINĖS VALDYMO SISTEMOS AFCS REŽIMO ĮJUNGIMAS ARBA IŠJUNGIMAS
16	IŠILGINIS PAGREITIS
17	SKERSINIS PAGREITIS

**A2 lentelė. Lėktuvai, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra 5 700 kg arba mažesnė**

Pastaba. Numeris kairiajame stulpelyje sutampa su EUROCAE ED55 dokumente nurodytu serijos numeriu

Nr.	PARAMETRAS
1	LAIKAS ARBA RELIATYVAUS LAIKO SKAIČIAVIMAS
2	BAROMETRINIS AUKŠTIS
3	ORO GREITIS PAGAL PRIETAISUS
4	KURSAS
5	NORMALUS PAGREITIS
6	POLINKIS (TANGAŽAS)
7	POSVYRIS
8	MANIPULIAVIMAS RADIOTRANSLIACIJOS METU
9	KIEKVIENO VARIKLIO VAROMOJI TRAUKA/GALINGUMAS IR TRAUKOS/GALIOS SVIRTIES PADĖTIS LAKŪNŲ KABINOJE, JEI TAIKOMA
10	UŽSPARNIŲ PADĖTIES PARINKIMAS ARBA JŲ VALDYMO PRIEMONĖS LAKŪNŲ KABINOJE
11	PRIEŠSPARNIŲ PADĖTIES PARINKIMASI ARBA JŲ VALDYMO PRIEMONĖS LAKŪNŲ KABINOJE
12	TRAUKOS REVERSINIO MECHANIZMO SVIRTIES PADĖTIS
13	ANTŽEMINIŲ SPOILERIŲ PADĖTIS IR (ARBA) ORO STABDŽIŲ PADĖTIES PARINKIMAS
14	BENDROJI ARBA IŠORĖS TEMPERATŪRA
15	AUTOPILOTO, TRAUKOS AUTOMATO ĮJUNGIMAS ARBA IŠJUNGIMAS
16	ATAKOS KAMPAS (JEI YRA TINKAMAS DAVIKLIS)
17	IŠILGINIS PAGREITIS

**B lentelė. Papildomi lėktuvų, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 27 000 kg, parametrai**

Pastaba. Numeris kairiajame stulpelyje sutampa su EUROCAE ED55 dokumente nurodytu serijos numeriu

Nr.	PARAMETRAS
18	PAGRINDINĖS SKRYDŽIO VALDYMO ĮRANGOS – VALDOMŪJŲ PAVIRŠIŲ PADĖTIS IR (ARBA) PILOTO VEIKSMAI (TANGAŽAS, POSVYRIS, KRYPAVIMAS)
19	AUKŠČIO VAIRO POVAIRIO (TRIMERIO) PADĖTIS
20	AUKŠTIS PAGAL RADJIO AUKŠČIAMATĮ
21	VERTIKALUS SPINDULIO NUKRYPIMAS (ILS TŪPTINĖ ARBA MLS AUKŠTIS)
22	HORIZONTALUS SPINDULIO NUKRYPIMAS (ILS KURSINIS SIGNALAS ARBA MLS AZIMUTAS)
23	PRASKRIDIMAS PRO ŽENKLINAMUOSIUS RADJIO ŠVYTURIUS
24	SIGNALIZAVIMO SISTEMOS
25	ATIDĖTAS (REKOMENDUOJAMA PASIRINKTI NAVIGACIJOS PRIETAISŲ DAŽNIUS)
26	ATIDĖTAS (REKOMENDUOJAMA NURODYTI DME ATSTUMĄ)
27	PAGRINDINĖS VAŽIUOKLĖS APKROVOS DAVIKLIO JUNGIKLIO BŪKLĖ ARBA ORAS/ŽEMĖ PADĖTIS
28	ŽEMĖS ARTUMO ĮSPĖJIMO SISTEMA
29	ATAKOS KAMPAS
30	ŽEMO SLĖGIO ĮSPĖJIMO SISTEMA (HIDRAULINĖ IR PNEUMATINĖ SISTEMA)
31	KELIO GREITIS
32	VAŽIUOKLĖS PADĖTIS ARBA VAŽIUOKLĖS VALDYMO PEDALAS

**C lentelė. Lėktuvai, turintys elektronines indikacijos sistemas**

Pastaba. Numeris viduriniajame stulpelyje sutampa su EUROCAE ED55 dokumento A1.5 lentelėje nurodytu serijos numeriu

Nr.	Nr.	PARAMETRAS
33	6	PASIRINKTAS BAROMETRINIS SLĖGIS (KIEKVIENO PILOTO DARBO VIETOJE)
34	7	PASIRINKTAS ABSOLIUTUSIS AUKŠTIS
35	8	PASIRINKTAS GREITIS
36	9	PASIRINKTAS MACHO SKAIČIUS
37	10	PASIRINKTAS VERTIKALUSIS GREITIS
38	11	PASIRINKTAS KURSAS
39	12	PASIRINKTA SKRYDŽIO TRAJEKTORIJA
40	13	PASIRINKTAS APSISPĖNDIMO AUKŠTIS
41	14	EFIS INDIKACIJOS SISTEMOS FORMATAS
42	15	DAUGIAFUNKCINIO/VARIKLIO/PAVOJŲ ĮSPĖJIMO SISTEMOS FORMATAS

OPS 1.720 punkto 1 priedėlis

**Skrydžio duomenų savirašiai. 2. Įrašytinų parametrų sąrašas****A lentelė. Lėktuvai, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5 700 kg**

Nr.	PARAMETRAS
1	LAIKAS ARBA RELIATYVAUS LAIKO SKAIČIAVIMAS
2	BAROMETRINIS AUKŠTIS
3	ORO GREITIS PAGAL PRIETAISUS
4	KURSAS
5	NORMALUS PAGREITIS
6	POLINKIS (TANGAŽAS)
7	POSVYRIS
8	MANIPULIAVIMAS RADIOTRANSLIACIJOS METU, JEIGU NĖRA ALTERNATYVIŲ FDR IR CVR ĮRAŠŲ SINCHRONIZAVIMO PRIEMONIŲ
9	KIEKVIENO VARIKLIO GALINGUMAS
10	UŽSPARNIŲ PADĖTIES PARINKIMAS ARBA JŲ VALDYMO PRIEMONĖS LAKŪNŲ KABINOJE
11	PRIEŠPARNIŲ PADĖTIES PARINKIMASI ARBA JŲ VALDYMO PRIEMONĖS LAKŪNŲ KABINOJE
12	TRAUKOS REVERSINIO MECHANIZMO SVIRTIES PADĖTIS (TIK LĒKTUVAMS SU TURBOREAKTYVINIAIS VARIKLIAIS)
13	ANTŽEMINIŲ SPOILERIŲ PADĖTIS IR (ARBA) ORO STABDŽIŲ PADĖTIES PARINKIMAS
14	BENDROJI ARBA IŠORĖS TEMPERATŪRA
15a	AUTOPILOTO ĮJUNGIMAS ARBA IŠJUNGIMAS
15b	AUTOPILOTO DARBO REŽIMAS, TRAUKOS AUTOMATO IR AFCS SISTEMŲ ĮJUNGIMAS ARBA IŠJUNGIMAS IR DARBO REŽIMAS

**B lentelė. Papildomi lėktuvų, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 27 000 kg, parametrai**

Nr.	PARAMETRAS
16	IŠILGINIS PAGREITIS
17	SKERSINIS PAGREITIS
18	PAGRINDINĖS SKRYDŽIO VALDYMO ĮRANGOS – VALDOMŲJŲ PAVIRŠIŲ PADĖTIS IR (ARBA) PILOTO VEIKSMAI (TANGAŽAS, POSVYRIS, KRYPAVIMAS)
19	AUKŠČIO VAIRO POVAIRIO (TRIMERIO) PADĖTIS
20	AUKŠTIS PAGAL RADIJŲ AUKŠČIAMATĮ
21	NUKRYPIMAS NUO TŪPTINĖS
22	NUKRYPIMAS NUO KURSO RADIJŲ ŠVYTURIO
23	PRASKRIDIMAS PRO ŽENKLINAMUOSIUS RADIJŲ ŠVYTURIUS
24	CENTRALIZUOTOS SIGNALIZAVIMO SISTEMOS
25	1 IR 2 NAVIGACIJOS PRIETAISŲ DAŽNIO PARINKIMAS
26	1 IR 2 DME ATSTUMAS
27	VAŽIUOKLĖS APKROVOS DAVIKLIO JUNGIKLIO BŪKLĖ
28	ŽEMĖS ARTUMO ĮSPĖJIMO SISTEMA
29	ATAKOS KAMPAS
30	KIEKVIENA HIDRAULINĖ SISTEMA (ŽEMAS SLĒGIS)
31	NAVIGACIJOS DUOMENYS
32	VAŽIUOKLĖS PADĖTIS ARBA VAŽIUOKLĖS VALDYMO PEDALAS



OPS 1.725 punkto 1 priedėlis

**Skrydžio duomenų savirašiai. 3. Įrašytinų parametrų sąrašas****A lentelė. Lėktuvai, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5 700 kg**

Nr.	PARAMETRAS
1	LAIKAS ARBA RELIATYVAUS LAIKO SKAIČIAVIMAS
2	BAROMETRINIS AUKŠTIS
3	ORO GREITIS PAGAL PRIETAISUS
4	KURSAS
5	NORMALUS PAGREITIS

**B lentelė. Papildomi lėktuvų, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 27 000 kg, parametrai**

Nr.	PARAMETRAS
6	POLINKIS (TANGAŽAS)
7	POSVYRIS
8	MANIPULIAVIMAS RADIOTRANSLIACIJOS METU, JEIGU NĖRA ALTERNATYVIŲ FDR IR CVR ĮRAŠŲ SINCHRONIZAVIMO PRIEMONIŲ
9	KIEKVIENO VARIKLIO GALINGUMAS
10	UŽSPARNIŲ PADĖTIES PARINKIMAS ARBA JŲ VALDYMO PRIEMONĖS LAKŪNŲ KABINOJE
11	PRIEŠSPARNIŲ PADĖTIES PARINKIMAS ARBA JŲ VALDYMO PRIEMONĖS LAKŪNŲ KABINOJE
12	TRAUKOS REVERSINIO MECHANIZMO SVIRTIES PADĖTIS (TIK LĒKTUVAMS SU TURBOREAKTYVINIAIS VARIKLIAIS)
13	ANTŽEMINIŲ SPOILERIŲ PADĖTIS IR (ARBA) ORO STABDŽIŲ PADĖTIES PARINKIMAS
14	BENDROJI ARBA IŠORĖS TEMPERATŪRA
15a	AUTOPILOTO ĮJUNGIMAS ARBA IŠJUNGIMAS
15b	AUTOPILOTO DARBO REŽIMAS, TRAUKOS AUTOMATO IR AFCS SISTEMŲ ĮJUNGIMAS ARBA IŠJUNGIMAS IR DARBO REŽIMAS
16	IŠILGINIS PAGREITIS
17	SKERSINIS PAGREITIS
18	PAGRINDINĖS SKRYDŽIO VALDYMO ĮRANGOS – VALDOMŲJŲ PAVIRŠIŲ PADĖTIS IR (ARBA) PILOTO VEIKSMAI (TANGAŽAS, POSVYRIS, KRYPAVIMAS)
19	AUKŠČIO VAIRO POVAIRIO (TRIMERIO) PADĖTIS
20	AUKŠTIS PAGAL RADIJO AUKŠČIAMATĮ
21	NUKRYPIMAS NUO TŪPTINĖS
22	NUKRYPIMAS NUO KURSO RADIJO ŠVYTURIO
23	PRASKRIDIMAS PRO ŽENKLINAMUOSIUS RADIJO ŠVYTURIUS
24	CENTRALIZUOTOS SIGNALIZAVIMO SISTEMOS
25	1 IR 2 NAVIGACIJOS PRIETAISŲ DAŽNIO PARINKIMAS
26	1 IR 2 DME ATSTUMAS
27	VAŽIUOKLĖS APKROVOS DAVIKLIO JUNGIKLIO BŪKLĖ
28	ŽEMĖS ARTUMO IŠPĖJIMO SISTEMA
29	ATAKOS KAMPAS
30	KIEKVIENA HIDRAULINĖ SISTEMA (ŽEMAS SLĒGIS)
31	NAVIGACIJOS DUOMENYS (PLATUMA, ILGUMA, KELIO GREITIS IR NUONAŠOS KAMPAS)
32	VAŽIUOKLĖS PADĖTIS ARBA VAŽIUOKLĖS VALDYMO PEDALAS

## OPS 1.770 punkto 1 priedėlis

**Deguois. Papildomo deguonies būtinausi tiekimo reikalavimai hermetiškuose lėktuvuose šiais avarinio žemėjimo atvejais**

1 lentelė

a)	b)
TIEKIMAS	TRUKMĖ IR SALONO BAROMETRINIS AUKŠTIS
1. Visiems asmenims įgulos kabinos krėsluose, atliekantiems pareigas įgulos kabinoje	<p>Visas skrydžio laikas, kai salono barometrinis aukštis viršija 13 000 pėdų, ir visas skrydžio laikas, kai salono barometrinis aukštis viršija 10 000 pėdų, bet neviršija 13 000 pėdų po pirmųjų 30 minučių tuose aukščiuose, bet visais atvejais ne trumpiau nei:</p> <p>i) 30 minučių lėktuvuose, sertifikuotuose skristi ne didesniame nei 25 000 pėdų absoliučiam aukštyje (2 pastaba);</p> <p>ii) 2 valandos lėktuvuose, sertifikuotuose skristi didesniame nei 25 000 pėdų absoliučiam aukštyje (3 pastaba).</p>
2. Visiems reikiamiems keleivių salono įgulos nariams	Visas skrydžio laikas, kai salono barometrinis aukštis viršija 13 000 pėdų, bet ne trumpiau nei 30 minučių (2 pastaba) ir visas skrydžio laikas, kai salono barometrinis aukštis viršija 10 000 pėdų, bet neviršija 13 000 pėdų po pirmųjų 30 minučių tuose aukščiuose.
3. 100 % keleivių (5 pastaba)	Visas skrydžio laikas, kai salono barometrinis aukštis viršija 15 000 pėdų, bet visais atvejais ne trumpiau nei 10 minučių (4 pastaba).
4. 30 % keleivių (5 pastaba)	Visas skrydžio laikas, kai salono barometrinis aukštis viršija 14 000 pėdų, bet neviršija 15 000 pėdų.
5. 10 % keleivių (5 pastaba)	Visas skrydžio laikas, kai salono barometrinis aukštis viršija 10 000 pėdų, bet neviršija 14 000 pėdų po pirmųjų 30 minučių šiuose aukščiuose.

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

2 pastaba: būtinos minimalios deguonies atsargos yra toks deguonies kiekis, kurio reikia nuolatinei žemėjimo spartai nuo lėktuvo maksimalaus sertifikuoto skrydžio aukščio iki 10 000 pėdų per 10 minučių ir vėlesnių 20 minučių 10 000 pėdų aukštyje.

3 pastaba: būtinos minimalios deguonies atsargos yra toks deguonies kiekis, kurio reikia nuolatinei žemėjimo spartai nuo lėktuvo maksimalaus sertifikuoto skrydžio aukščio iki 10 000 pėdų per 10 minučių ir vėlesnių 110 minučių 10 000 pėdų aukštyje.

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

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

OPS 1.775 punkto 1 priedėlis

**Papildomas deguonis nehermetiškiems lėktuvams**

1 lentelė

a)	b)
TIEKIMAS	TRUKMĖ IR BAROMETRINIS AUKŠTIS
1. Visiems asmenims įgulos kabinos krėsluose, atliekantiems pareigas įgulos kabinoje	Visas skrydžio laikas didesniame nei 10 000 pėdų barometriniame aukštyje.
2. Visiems reikiamiems keleivių salono įgulos nariams	Visas skrydžio laikas didesniame nei 13 000 pėdų barometriniame aukštyje ir ilgesnis nei 30 minučių skrydžio laikas didesniame nei 10 000 pėdų, bet ne didesniame kaip 13 000 pėdų barometriniame aukštyje.
3. 100 % keleivių (žr. pastabą)	Visas skrydžio laikas didesniame kaip 13 000 pėdų barometriniame aukštyje.
4. 10 % keleivių (žr. pastabą)	Visas ilgesnis nei 30 minučių skrydžio laikas didesniame nei 10 000 pėdų, bet ne didesniame nei 13 000 pėdų barometriniame aukštyje.

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

## L SKIRSNIS

## RYŠIO IR NAVIGACIJOS ĮRANGA

## OPS 1.845

**Bendroji įžanga**

- a) Naudotojas užtikrina, kad skrydis būtų pradamas tik tada, kai šiame skirsnyje nurodyta ryšio ir navigacijos įranga yra:
- 1) patvirtinta ir sumontuota pagal jai taikomus reikalavimus, taip pat minimalius veikimo standartus bei skrydžio ir tinkamumo skraidyti reikalavimus;
  - 2) sumontuota tokia, kad sugedus vienam prietaisui, kuris yra reikalingas ryšiui ar navigacijai, arba sugedus abiem prietaisams, nesuges kitas ryšio ar navigacijos prietaisas;
  - 3) veikianti ir pritaikyta atitinkamai vykdytino skrydžio rūšiai, išskyrus MEL numatytas išimtis (žr. OPS 1.030 punktą); ir
  - 4) taip išdėstyta, kad jei įranga skirta skrydžio metu naudoti vienam skrydžio įgulos nariui jo darbo vietoje, ji turi būti parengta iš karto naudoti jo darbo vietoje. Kai vienu įrangos vienetu turi naudotis daugiau nei vienas skrydžio įgulos narys, jis turi būti sumontuotas taip, kad įranga būtų parengta naudoti visose darbo vietose, kuriose ją būtina naudoti.
- b) Minimalūs ryšio ir navigacijos įrangos veikimo standartai – tai standartai, nurodyti galiojančiuose Europos techninių standartų reikalavimuose (ETSO), išvardytuose Europos techninių standartų reikalavimams taikomose specifikacijose (CS-TSO), nebent skrydžių ar tinkamumo naudoti reikalavimai numato kitus veikimo standartus. Ryšio ir navigacijos įranga, atitinkanti kitas nei ETSO projektavimo ir veikimo specifikacijas, OPS įsigaliojimo metu gali būti toliau naudojama ar montuojama, jeigu šiame skirsnyje nenumatyti papildomi reikalavimai. Jei nenustatytas atgaline data taikomas reikalavimas, nebūtina, kad jau patvirtinta ryšio ir navigacijos įranga atitiktų peržiūrėtus ETSO ar kitas nei ETSO specifikacijas.

## OPS 1.850

**Radijo įranga**

- a) Naudotojas nenaudoja lėktuvo, jeigu jame nėra sumontuotos vykdomų skrydžių rūšiai būtinos radijo įrangos.
- b) Jeigu pagal šį skirsnį reikalaujama turėti dvi nepriklausomas (atskirą ir visą) radijo sistemas, kiekviena sistema privalo turėti nepriklausomą antenos įrenginį, tačiau kai yra naudojamos kietai įtvirtintos nevielinės antenos ar kiti lygiavertio patikimumo antenos įrenginiai, būtina tik viena antena.
- c) Radijo ryšio įranga, kurios reikia pagal a) papunktį, taip pat turi užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

## OPS 1.855

**Garso selekoriaus skydelis**

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

## OPS 1.860

**Radio įranga skraidyti maršrutais pagal VFR, kai navigacija vykdoma pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus**

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

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

## OPS 1.865

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

- a) Naudotojas nenaudoja lėktuvo pagal IFR ar VFR maršrutais, kuriuose navigacija pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus negalima, jeigu lėktuve nėra sumontuotos radijo ryšio, SSR atsakiklio ir navigacijos įrangos, kuri atitinka skrydžio zonoje (-ose) taikomus oro eismo paslaugų reikalavimus.
- b) Radijo įranga. Naudotojas užtikrina, kad radijo įrangą sudarytų ne mažiau kaip:
  - 1) dvi nepriklausomos radijo ryšio sistemos, kurios normaliomis skrydžio sąlygomis yra būtinos ryšiui su atitinkama antžemine stotimi visuose maršruto taškuose bei tarp jų, įskaitant ir nukrypimus, palaikyti; ir
  - 2) SSR atsakiklio įranga, reikalinga maršrutui, kuriuo skrendama;
- c) trumpųjų skrydžių ANT MNPS oro erdvėje nekertant šiaurės Atlanto atveju, lėktuve gali būti viena tolimojo veikimo ryšio sistema (HF sistema), jei tik atitinkamai oro erdvei yra paskelbtos alternatyvios ryšio procedūros.
- d) Navigacijos įranga. Naudotojas užtikrina, kad navigacijos įranga:
  - 1) Būtų sudaryta iš ne mažiau kaip:
    - i) vienos VOR priėmimo sistemos, vienos ADF sistemos, vienos DME sistemos, tačiau ADF sistemos nebūtina montuoti tuo atveju, kai ADF nėra reikalinga nė viename planuojamo skrydžio etape;
    - ii) vienos ILS arba MLS, jei ILS ar MLS reikalingos artėjimo tūpti navigacijai;
    - iii) vienos ženklinamojo radijo švyturio priėmimo sistemos, jei ženklinamasis radijo švyturys reikalingas artėjimo tūpti navigacijai;
    - iv) zonos navigacijos sistemos, jei zonos navigacija reikalinga maršrutui, kuriuo skrendama;
    - v) papildomos DME sistemos visuose maršrutuose ar jų dalyse, jei navigacija grindžiama tik DME signalais;
    - vi) papildomos VOR priėmimo sistemos visuose maršrutuose ar jų dalyse, jei navigacija grindžiama tik VOR signalais;
    - vii) papildomos ADF sistemos visuose maršrutuose ar jų dalyse, jei navigacija grindžiama tik NDB signalais; arba
  - 2) Atitinka reikalaujamą navigacijos charakteristikų (RNP) tipą, taikomą skrydžiams atitinkamoje oro erdvėje.

- e) Naudotojas gali naudoti lėktuvą, kuriame nėra ADF ar šio punkto c papunkčio 1 dalies vi ir (arba) c papunkčio 1 dalies vii pastraipose nurodytos navigacijos įrangos, jeigu jame yra sumontuota alternatyvi įranga, įgaliotos institucijos patvirtinta maršrutui, kuriuo skrendama. Alternatyvios įrangos patikimumas ir tikslumas turi būti tokie, kad būtų galima saugi navigacija numatomu maršrutu.
- f) Naudotojas užtikrina, kad VHF ryšio įranga, ILS kurso radijo švyturiai ir VOR imtuvai, kurie sumontuoti lėktuvuose ir naudojami IFR skrydžiams, būtų patvirtinto tipo, atitinkančio FM dažnių apsaugos standartus.
- g) Naudotojas užtikrina, kad lėktuvuose, kuriais vykdomi ETOPS skrydžiai, yra ryšio priemonės, kuriomis galima palaikyti ryšį su atitinkama antžemine stotimi, esant planuotuose ir nenumatytuose aukščiuose. ETOPS maršrutuose, kuriuose yra balso ryšio priemonės, užtikrinamas balso ryšys. Vykdamt ilgesnius kaip 180 minučių ETOPS skrydžius, turi būti įdiegta patikima ryšio technologija: arba balso, arba duomenų perdavimo ryšys. Jei balso ryšio priemonių nėra ir jei balso ryšys neįmanomas arba tas ryšys yra prastos kokybės, ryšys turi būti užtikrintas alternatyviomis sistemomis.

#### OPS 1.866

##### **Atsakiklio įranga**

- a) Naudotojas nenaudoja lėktuvo, jeigu jame nėra šios įrangos:
  - 1) SSR atsakiklio su barometrinio aukščio pranešimo sistema; ir
  - 2) bet kokios kitos SSR atsakiklio, funkcijos, reikalingos skrendant tuo maršrutu.

#### OPS 1.870

##### **Papildoma navigacijos įranga, skirta skrydžiams MNPS oro erdvėje**

- a) Naudotojas nenaudoja lėktuvo MNPS oro erdvėje, jeigu jame nėra navigacijos įrangos, atitinkančios minimalius navigacijos charakteristikų reikalavimus, nurodytus ICAO Dokumento Nr. 7030 regioninėse papildomosiose procedūrose.
- b) Pagal šį punktą būtina navigacijos įranga turi būti matoma ir naudojama kiekvienam pilotui sėdint savo darbo vietoje.
- c) Skrydžiams be apribojimų MNPS oro erdvėje lėktuve privalo būti įrengtos dvi nepriklausomos tolumo veikimo navigacijos sistemos (LRNS).
- d) Skrydžiams MNPS oro erdvėje nustatytais specialiais maršrutais lėktuve privalo būti įrengta viena tolumo veikimo navigacijos sistema (LRNS), nebent būtų nurodyta kitaip.

#### OPS 1.872

##### **Įranga skrydžiams nustatytoje oro erdvėje su sumažintu vertikaliojo skirstymo minimumu (RVSM)**

- a) Naudotojas užtikrina, kad RVSM oro erdve skraidančiuose lėktuvuose būtų įrengta:
  - 1) dvi nepriklausomos aukščio matavimo sistemos;
  - 2) aukščio įspėjamoji sistema;
  - 3) automatinė aukščio kontrolės sistema; ir
  - 4) antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis su aukščio pranešimo sistema, kurią galima prijungti prie naudojamos aukščio matavimo sistemos aukščiui palaikyti.

## OPS 1.873

**Elektroninių navigacijos duomenų valdymas**

- a) Naudotojas nenaudoja navigacijos duomenų bazės, kuri palaiko borto taikomąją programą, kaip pagrindinės navigacijos priemonės, nebent navigacijos duomenų bazės tiekėjas turi 2 tipo tinkamumo raštą (angl. *Type 2 Letter of Acceptance*, LoA) arba lygiavertį dokumentą.
- b) Jei naudotojo tiekėjas neturi 2 tipo LoA arba lygiavertio dokumento, naudotojas nenaudoja elektroninių navigacijos duomenų produktų, nebent įgaliotoji institucija patvirtintų naudotojo procedūras, kuriomis užtikrinama, kad taikomas procesas ir pateikti produktai atitinka integralumo standartus.
- c) Naudotojas nenaudoja elektroninių navigacijos duomenų produktų kitoms navigacijos taikomosioms programoms, nebent įgaliotoji institucija patvirtino naudotojo procedūras, kuriomis užtikrinama, kad taikomas procesas ir pateikti produktai atitinka integralumo standartus, taikomus numatytam duomenų naudojimui.
- d) Naudotojas stebi ir procesą, ir produktus pagal OPS 1.035 punkto reikalavimus.
- e) Naudotojas įgyvendina procedūras, kuriomis užtikrinama, kad einamieji ir nepakeisti duomenys būtų laiku paskirstomi ir įdiegiami visuose lėktuvuose, kuriuose tų duomenų reikia.

## M SKIRSNIS

## LĖKTUVŲ TECHNINĖ PRIEŽIŪRA

## OPS 1.875

**Bendrosios nuostatos**

- a) Naudotojas nenaudoja lėktuvo, jeigu jis nėra techniškai prižiūrimas ir atiduodamas naudoti organizacijos, atitinkamai patvirtintos/priimtinos pagal 145 dalį, tačiau šiuos tikrinimus prieš skrydį nebūtinai turi atlikti organizacija pagal 145 dalį.
- b) Lėktuvo nepertraukiamo tinkamumo skraidyti reikalavimai, kurių reikia, kad būtų įvykdyti OPS 1.180 punkte nurodyti naudotojo sertifikavimo reikalavimai yra išdėstyti M dalyje.



## N SKIRSNIS

## SKRYDŽIO ĮGULA

## OPS 1.940

**Skrydžio įgulos sudėtis**

(Žr. OPS 1.940 punkto 1 ir 2 priedėlius)

- a) Naudotojas užtikrina, kad:
- 1) skrydžio įgulos sudėtis ir skrydžio įgulos narių skaičius paskirtose darbo vietose atitiktų Lėktuvo pilotavimo taisyklėse (AFM) nustatytus reikalavimus ir būtų ne mažesnis nei jame nurodytas minimalus skaičius;
  - 2) jei reikia dėl skrydžio pobūdžio, į skrydžio įgulą būtų įtraukiami papildomi skrydžio įgulos nariai, ir jų skaičius nebūtų mažesnis nei nustatyta Skrydžių vykdymo vadove;
  - 3) visi skrydžio įgulos nariai turėtų įgaliosios institucijos nustatyto pavyzdžio galiojančias licencijas bei būtų reikiamai kvalifikuoti ir kompetentingi vykdyti jiems pavestas pareigas;
  - 4) būtų nustatytos įgaliotajai institucijai priimtinos procedūros, kad įguloje nesusiburtų nepatyrę skrydžio įgulos nariai;
  - 5) vienas skrydžio įgulos pilotas, turintis vado kvalifikaciją pagal skrydžio įgulos licencijoms taikomus reikalavimus, būtų paskirtas įgulos vadu, galinčiu perduoti teisę vykdyti skrydį kitam tinkamai kvalifikuotam pilotui; ir
  - 6) kai AFM numato, kad būtinas specialus sistemos skydelio operatorius, į skrydžio įgulą būtų įtrauktas vienas įgulos narys, kuris turi skrydžio inžinieriaus licenciją arba yra tinkamai kvalifikuotas skrydžio įgulos narys, priimtinas įgaliotajai institucijai;
  - 7) kai naudojamos įgulos skrydžio narių, kurie dirba savarankiškai ir (arba) yra laisvai samdomi ar dirba ne visą darbo dieną, paslaugomis, laikomasi N skirsnyje nustatytų reikalavimų. Šiuo atžvilgiu ypatingas dėmesys turi būti skiriamas orlaivių tipų ar modifikacijų, kuriais skrydžio įgulos narys gali skraidyti komercinio oro vežimo tikslais, bendram skaičiui neviršijant OPS 1.980 ir OPS 1.981 punktuose nustatytų reikalavimų, įskaitant atvejus, kai jo paslaugomis naudojasi kitas naudotojas. Įgulos nariai, teikiantys naudotojui įgulos vado paslaugas, prieš pradėdami savarankiškai skraidyti maršrutais, privalo baigti pirminį naudotojo įgulos galimybių valdymo kursą (CRM), išskyrus atvejus, kai įgulos narys jau anksčiau yra baigęs pirminį naudotojo CRM kursą.
- b) Minimali skrydžio įgula skrydžiams pagal IFR arba naktį. Skrydžių pagal IFR arba naktį atveju naudotojas užtikrina, kad:
- 1) visuose turbosraigtiniuose lėktuvuose, kurių maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra didesnė nei 9 krėslai, ir visuose turboreaktyviniuose lėktuvuose minimali skrydžio įgula būtų 2 pilotai; arba
  - 2) kiti lėktuvai, kuriems netaikoma šio punkto b papunkčio 1 dalis, būtų valdomi vieno piloto, jei yra įvykdytos OPS 1.940 punkto 2 priedėlio sąlygos. Jei 2 priedėlio sąlygos nėra įvykdytos, minimali skrydžio įgula yra 2 pilotai.

## OPS 1.943

**Pirminis naudotojo įgulos galimybių valdymo (CRM) mokymas**

- a) Kai skrydžio įgulos nariai nėra anksčiau baigę pirminio naudotojo CRM kurso (nauji darbuotojai arba esamas personalas), naudotojas užtikrina, kad visi skrydžio įgulos nariai baigtų pirminį CRM mokymo kursą. Nauji darbuotojai pirminį naudotojo CRM kursą baigia pirmaisiais metais po to, kai juos įdarbina naudotojas.

- b) Jeigu skrydžio įgulos nariai anksčiau nebaigė mokymo apie žmogiškuosius veiksnius, tuomet, prieš pirminį naudotojo CRM mokymą arba kartu su pirminiu naudotojo CRM mokymo kursu, jie baigia teorinį kursą, grindžiamą žmogaus galimybėmis ir ribotumais skristi pagal programą, skirtą ATPL (žr. skrydžio įgulos narių licencijų išdavimui taikomus reikalavimus).
- c) Pirminį CRM mokymą veda bent vienas įgaliotajai institucijai priimtinas CRM dėstytojas, kuriam nagrinėjant konkrečias sritis gali padėti ekspertai.
- d) Pirminis CRM mokymas vedamas pagal Skrydžių vykdymo vadove numatytą išsamią mokymo programą.

## OPS 1.945

**Permokymas ir tikrinimas**

(Žr. OPS 1.945 punkto 1 priedėlį)

- a) Naudotojas užtikrina, kad:
  - 1) kai vienas lėktuvo tipas keičiamas kitu tipu ar klase, kuriems būtina nauja tipo ar klasės kvalifikacija, skrydžio įgulos nariai baigtų atitinkamo tipo kvalifikacijos kursus, kurie atitinka įgulos narių licencijų išdavimui taikomus reikalavimus;
  - 2) iki savarankiškų skrydžių maršrutais pradžios skrydžio įgulos narys baigtų naudotojo atitinkamo tipo permokymo kursus, kai:
    - i) pradeda skraidyti kitu lėktuvu, kuriam reikalinga naujo tipo ar klasės kvalifikacija; arba
    - ii) keičiasi naudotojas;
  - 3) pagal į Skrydžių vykdymo vadovą įtrauktą išsamią kursų programą permokymui vadovauti tinkamai kvalifikuotas personalas. Naudotojas užtikrina, kad CRM elementus į permokymą integruojantis personalas būtų tinkamai kvalifikuotas;
  - 4) naudotojo atitinkamo tipo permokymo kursuose reikiama mokymo apimtis būtų nustatoma atsižvelgiant į skrydžio įgulos narių ankstesnį mokymą, įrašytą jų mokymo bylose, minimose OPS 1.985 punkte;
  - 5) minimalūs kvalifikacijos ir patirties standartai, reikalingi skrydžio įgulos nariams iki permokymo, keičiant lėktuvo tipą, būtų nurodyti Skrydžių vykdymo vadove;
  - 6) iki skrydžių maršrutu su priežiūra pradžios visi skrydžio įgulos nariai būtų tikrinami pagal OPS 1.965 punkto b papunktį bei mokomi ir tikrinami pagal OPS 1.965 punkto d papunktį;
  - 7) baigus skrydžius maršrutu su priežiūra, būtų atliekamas tikrinimas pagal OPS 1.965 punkto c papunktį;
  - 8) naudotojo permokymo kursui prasidėjus, skrydžio įgulos narys nepradėtų tarnybinių skrydžių kito tipo ar klasės lėktuvu tol, kol kursai bus baigti ar nutraukti; ir
  - 9) į permokymo kursą būtų įtraukiami CRM mokymo elementai.
- b) Tuo atveju, kai keičiamas lėktuvo tipas ar klasė, OPS 1.965 punkto b papunktyje numatytą tikrinimą galima derinti su atitinkamo tipo ar klasės praktinių įgūdžių tikrinimu pagal skrydžio įgulos licencijų išdavimui taikomus reikalavimus.
- c) Naudotojo permokymo kursas ir tipo ar klasės kvalifikacijos kursas, būtini skrydžio įgulos licencijoms išduoti, gali būti sujungiami.
- d) Pilotas, baigęs kursą, kurio skrida yra nulis valandų (*angl.* Zero Flight Time Training (ZFTT)):
  - 1) Pradeda skraidyti maršrutu su priežiūra kiek įmanoma greičiau per 21 dieną po praktinių įgūdžių patikrinimo.

Jei skraidymas maršrutu su priežiūra nepradedamas per 21 dieną, naudotojas suteikia atitinkamą mokymą, priimtina įgaliotajai institucijai.

- 2) Ne vėliau nei per 21 dieną po praktinių įgūdžių patikrinimo, įvykdo šešis kilimus ir tūpimus skrydžio treniruokliu, kuris atitinka kompleksiniams mokymo prietaisams keliamus reikalavimus, ir kurio naudojimą patvirtino įgaliotoji institucija.

Seansui skrydžio treniruoklyje vadovauja orlaivių tipo kvalifikacijos instruktorius (TRIA) iš piloto krėslo.

Jei Jungtinė skrydžių vertinimo valdyba (angl. *Joint Operational Evaluation Board*, JOEB) rekomenduoja, o įgaliotoji institucija patvirtina, kilimų ir tūpimų skaičius gali būti sumažintas.

Jei šie kilimai ir tūpimai neįvykdomi per 21 dieną, naudotojas rengia kvalifikacijos kėlimo kursą, priimtinas įgaliotajai institucijai.

- 3) Atlieka savo pirmus keturis skraidymo maršrutu su priežiūra kilimus ir tūpimus lėktuvu, prižiūrint piloto krėsle sėdinčiam TRIA).

Jei Jungtinė skrydžių vertinimo valdyba (angl. *Joint Operational Evaluation Board*, JOEB) rekomenduoja, o įgaliotoji institucija patvirtina, kilimų ir tūpimų skaičius gali būti sumažintas.

#### OPS 1.950

#### **Mokymas apie skirtumus ir supažindinamasis mokymas**

- a) Naudotojas užtikrina, kad skrydžio įgulos narys baigtų:
- 1) mokymą apie skirtumus, skirtą papildomoms žinioms ir mokymui naudojant atitinkamą lėktuvo treniruoklį:
    - i) kai skraidoma to paties tipo lėktuvo kitu variantu ar tuo metu naudojamos tos pačios klasės kitu tipu; arba
    - ii) kai keičiama įranga ir (arba) procedūros tuo metu naudojamuose lėktuvų tipuose ar variantuose;
  - 2) supažindinamąjį mokymą, skirtą papildomoms žinioms įgyti, kai:
    - i) skraidoma kitu to paties tipo ar varianto lėktuvu; arba
    - ii) kai keičiama įranga ir (arba) procedūros tuo metu naudojamuose lėktuvų tipuose ar variantuose.
- b) Skrydžių vykdymo vadove naudotojas nurodo, kada turi būti vykdomas mokymas apie skirtumus ar supažindinamasis mokymas.

#### OPS 1.955

#### **Paskyrimas įgulos vadu**

- a) Naudotojas užtikrina, kad paaugštinant antrąjį pilotą įgulos vadu ir pradedantiesiems dirbti įgulos vadais:
- 1) skrydžių vykdymo vadove būtų nustatytas įgaliotajai institucijai priimtinas minimalus patirties lygis; ir
  - 2) daugianarių įgulų skrydžių atveju pilotas būtų baigęs atitinkamus vadovavimo kursus.
- b) a papunkčio 2 dalyje nurodyti įgulos vadovavimo kursai turi būti nurodyti Skrydžių vykdymo vadove ir apimti bent:
- 1) mokymą STD treniruokliu (taip pat skrydžio mokymą maršrutu) ir (arba) skrydžio mokymą;
  - 2) naudotojo kvalifikacijos patikrinimą vykdant įgulos vado pareigas;

- 3) įgulos vado pareigas;
- 4) mokymą maršrutu einant įgulos vado pareigas su priežiūra. Pilotams, jau turintiems kvalifikaciją skristi atitinkamo tipo lėktuvu, būtina atlikti skrydžius mažiausiai 10 sektorių;
- 5) įgulos vado skrydžio maršrutu tikrinimą, kaip nustatyta OPS 1.965 punkto c papunktyje ir žinias apie maršrutą bei aerodromą, kaip nustatyta OPS 1.975 punkte; ir
- 6) įgulos galimybių valdymo elementus.

OPS 1.960

**Vadai, turintys komercinės aviacijos piloto licenciją**

- a) Naudotojas užtikrina, kad:
  - 1) komercinės aviacijos piloto licencijos (CPL) turėtojas neskrenda kaip įgulos vadas lėktuvu, Lėktuvo pilotavimo taisyklėse vadove sertifikuotu valdyti vienam pilotui, išskyrus tuomet:
    - i) kai vykdomos keleivių vežimo operacijos pagal vizualaus skrydžio taisykles (VFR) 50 jūrmylių spinduliu nuo išskridimo aerodromo ir piloto bendroji skrida lėktuvais yra ne mažiau kaip 500 valandų arba jis turi galiojančią skrydžių pagal prietaisus kvalifikaciją; arba
    - ii) kai skrendama kelių variklių tipo lėktuvu pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR) ir piloto bendroji skrida lėktuvais yra ne mažiau kaip 700 valandų, iš kurių 400 valandų skrendant įgulos vadu (pagal skrydžio įgulos licencijoms taikomus reikalavimus), iš jų 100 valandų pagal IFR, įskaitant 40 valandų skrydžių kelių variklių lėktuvu. 400 valandų, skristų įgulos vadu gali atitikti valandos, skristos antruoju pilotu, dvi skrydžio antruoju pilotu valandas prilyginant vienai skrydžio įgulos vadu valandai, jeigu šios valandos buvo sukaupotos pagal Skrydžių vykdymo vadove nurodytą nustatytą daugiapilotės įgulos sistemą;
  - 2) skrydį vykdant vienam pilotui pagal IFR, be a papunkčio 1 dalies ii pastraipoje numatytų nuostatų, būtų laikomasi OPS 1.940 punkto 2 priedėlyje nurodytų reikalavimų; ir
  - 3) skrendant daugiapilotėse įgulose, be a papunkčio 1 dalyje numatytų nuostatų ir prieš pilotui vykdant vado pareigas, būtų baigti OPS 1.955 punkto a papunkčio 2 dalyje nurodyti vadovavimo kursai.

OPS 1.965

**Periodinis mokymas ir tikrinimas**

(Žr. OPS 1.965 punkto 1 ir 2 priedėlius)

- a) Bendrosios nuostatos. Naudotojas užtikrina, kad:
  - 1) kiekvienas skrydžio įgulos narys dalyvautų periodiniame mokyme bei būtų organizuotas jo patikrinimas, ir visi tokie mokymai bei patikrinimai atitiktų lėktuvo tipą ar variantą, kuriais skraido skrydžio įgulos narys;
  - 2) periodinio mokymo ir tikrinimo programa būtų išdėstyta Skrydžių vykdymo vadove ir patvirtinta įgaliotosios institucijos;
  - 3) periodinį mokymą vestų šie darbuotojai:
    - i) antžeminį mokymą ir kvalifikacijos kėlimo kursus – tinkamai kvalifikuoti darbuotojai;
    - ii) mokymą lėktuvu/STD – tipo kvalifikacijos instruktorius (TRI), klasės kvalifikacijos instruktorius (CRI) arba skrydžio treniruoklio (STD) atveju – skrydžių treniruoklio instruktorius (SFI), jei TRI, CRI ar SFI atitinka naudotojo patirties ir žinių reikalavimus, kurių pakanka instruktuoti visais klausimais, nurodytais OPS 1.965 punkto 1 priedėlio a papunkčio 1 dalies i pastraipos A ir B dalyse;
    - iii) mokymą apie avarinę ir saugos įrangą – tinkamai kvalifikuoti darbuotojai; ir

- iv) įgulos galimybių valdymą (CRM):
  - A) CRM elementų integravimą į visus periodinio mokymo etapus – visi darbuotojai, vedantys periodinį mokymą. Naudotojas užtikrina, kad periodinį mokymą vedantys darbuotojai turėtų tinkamą kvalifikaciją į šį mokymą integruoti CRM elementus;
  - B) modulinį CRM mokymą – bent vienas įgaliotajai institucijai priimtinas CRM dėstytojas, kuriam nagrinėjant konkrečias sritis gali padėti ekspertai;
- 4) periodinį tikrinimą vestų šie darbuotojai:
  - i) naudotojo kvalifikacijos patikrinimą – tipo kvalifikacijos egzaminuotojas (TRE), klasės kvalifikacijos egzaminuotojas (CRE) arba, jei tikrinama skrydžio treniruokliu STD, – TRE, CRE arba skrydžio treniruoklių egzaminuotojas (SFE), išmanantis CRM sąvokas ir CRM įgūdžių įvertinimą;
  - ii) skrydžio maršruto tikrinimus – naudotojo paskirti ir įgaliotajai institucijai priimtini tinkamą kvalifikaciją turintys įgulos vadai;
  - iii) avarinės ir saugos įrangos tikrinimą – tinkamai kvalifikuoti darbuotojai.
- b) Naudotojo kvalifikacijos patikrinimas
  - 1) Naudotojas užtikrina, kad:
    - i) būtų atliekamas naudotojo visų skrydžio įgulos narių kvalifikacijos patikrinimas, kad parodytų savo kompetenciją atliekant įprastas, neįprastas ir avarines procedūras; ir
    - ii) tikrinimas būtų atliekamas be išorinių vizualiųjų orientyrų, kai skrydžio įgulos narių prašoma skristi pagal IFR;
    - iii) būtų atliekamas naudotojo visų skrydžio įgulos narių, kaip įprastos skrydžio įgulos sudėties dalies, kvalifikacijos patikrinimas.
  - 2) Naudotojo kvalifikacijos tikrinimo galiojimo trukmė yra 6 kalendoriniai mėnesiai, pridedant laiką, likusį iki mėnesio, kurį vykdomas patikrinimas, pabaigos. Jei tikrinimas atliekamas per ankstesnio naudotojo kvalifikacijos tikrinimo galiojimo laikotarpio 3 paskutinius kalendorinius mėnesius, galiojimo laikotarpis pratęsiamas nuo tikrinimo datos iki 6 kalendorinių mėnesių nuo ankstesnio naudotojo kvalifikacijos tikrinimo galiojimo laikotarpio pabaigos.
- c) Skrydžio maršruto tikrinimas. Naudotojas užtikrina, kad visiems skrydžio įgulos nariams būtų surengtas skrydžio maršruto tikrinimas lėktuve, kad jie parodytų savo kompetenciją skrisdami maršrutu ir vykdydami įprastas operacijas, aprašytas Skrydžių vykdymo vadove. Skrydžio maršruto tikrinimo galiojimo trukmė yra 12 kalendorinių mėnesių, pridedant laiką, likusį iki mėnesio, kurį vykdomas tikrinimas, pabaigos. Jei tikrinimas atliekamas per ankstesnio skrydžio maršruto tikrinimo galiojimo laikotarpio 3 paskutinius kalendorinius mėnesius, galiojimo laikotarpis pratęsiamas nuo tikrinimo datos iki 12 kalendorinių mėnesių nuo ankstesnio skrydžio maršruto tikrinimo galiojimo laikotarpio pabaigos.
- d) Mokymas apie avarinę ir saugos įrangą bei išmanymo tikrinimas. Naudotojas užtikrina, kad visi skrydžio įgulos nariai dalyvautų mokyme ir būtų organizuojamas patikrinimas, susijęs su visos turimos avarinės ir saugos įrangos vietos bei naudojimo išmanymu. Avarinės ir saugos įrangos išmanymo tikrinimo galiojimo trukmė yra 12 kalendorinių mėnesių, pridedant laiką, likusį iki mėnesio, kurį vykdomas tikrinimas, pabaigos. Jei tikrinimas atliekamas per ankstesnio avarinės ir saugos įrangos išmanymo tikrinimo galiojimo laikotarpio 3 paskutinius kalendorinius mėnesius, galiojimo laikotarpis pratęsiamas nuo tikrinimo datos iki 12 mėnesių nuo ankstesnio avarinės ir saugos įrangos išmanymo tikrinimo galiojimo laikotarpio pabaigos.
- e) CRM. Naudotojas užtikrina, kad:
  - 1) CRM elementai būtų integruojami į visus atitinkamus kartojimo mokymo etapus; ir
  - 2) visi skrydžio įgulos nariai dalyvautų specifiniame moduliame CRM mokyme. Visų pagrindinių CRM mokymo temų nagrinėjimas turi trukti ne ilgiau kaip 3 metus.
- f) Antžeminio mokymo ir kvalifikacijos kėlimo kursai. Naudotojas užtikrina, kad mažiausiai kas 12 kalendorinių mėnesių visi skrydžio įgulos nariai dalyvautų antžeminio mokymo ir kvalifikacijos kėlimo kursuose. Jeigu mokymas vyko per 3 kalendorinius mėnesius, likusius iki 12 mėnesių termino pabaigos, kiti antžeminio mokymo ir kvalifikacijos kėlimo kursai turi būti baigiami per 12 kalendorinių mėnesių skaičiuojant nuo ankstesnių antžeminio mokymo ir kvalifikacijos kursų galiojimo laikotarpio pabaigos.

- g) Mokymas lėktuvu/STD. Naudotojas užtikrina, kad visi skrydžio įgulos nariai būtų mokomi lėktuvu/STD mažiausiai kas 12 kalendorinių mėnesių. Jeigu mokymas vyko per 3 kalendorinius mėnesius, likusius iki 12 mėnesių termino pabaigos, kitas mokymas lėktuvu/STD turi būti baigtas per 12 kalendorinių mėnesių skaičiuojant nuo ankstesnio mokymo lėktuvu/STD galiojimo laikotarpio pabaigos.

OPS 1.968

**Piloto kvalifikacija skristi bet kurio piloto krėslė**

(Žr. OPS 1.968 punkto 1 priedėlį)

- a) Naudotojas užtikrina, kad:
- 1) pilotas, kuris gali būti paskirtas skristi bet kurio piloto krėslė, būtų baigęs atitinkamą mokymą ir jam būtų surengtas patikrinimas; ir
  - 2) mokymo ir tikrinimo programa būtų išdėstyta Skrydžių vykdymo vadove ir būtų priimtina įgaliotajai institucijai.

OPS 1.970

**Naujausia patirtis**

- a) Naudotojas užtikrina, kad:
- 1) pilotas nebūtų skiriamas skraidyti lėktuvu minimalios sertifikuotos įgulos sudėtyje skraidančiu ar neskraidančiu pilotu, išskyrus tuomet, kai jis per pastarąsias 90 dienų atliko mažiausiai 3 kilimus ir tūpimus kaip pilotas, skrisdamas to paties tipo/klasės lėktuvu arba realaus skrydžio treniruokliu;
  - 2) galiojančios skrydžių pagal prietaisus kvalifikacijos neturintis pilotas nebūtų skiriamas skristi lėktuvu naktį įgulos vadu išskyrus tuomet, kai per pastarąsias 90 dienų jis atliko bent vieną tūpimą naktį kaip lėktuvo pilotas, skrisdamas to paties tipo/klasės lėktuvu arba realaus skrydžio treniruokliu.
- b) a papunkčio 1 ir 2 dalyse nurodytas 90 dienų laikotarpis gali būti pratęsiamas ne ilgesniam kaip 120 dienų laikotarpiui, kai skrendama maršrutu prižiūrint tipo kvalifikacijos instruktoriui ar egzaminuotojui. Pasibaigus 120 dienų laikotarpiui, laikantis reikalavimo dėl patirties naujumo atliekamas mokomasis skrydis arba naudojamas atitinkamo lėktuvo tipo, kuriuo bus naudojamas, realaus skrydžio treniruoklis.

OPS 1.975

**Žinios apie maršrutą ir aerodromą**

- a) Naudotojas užtikrina, kad pilotas, prieš jį paskiriant įgulos vadu ar pilotu, kuriam įgulos vadas galėtų perduoti skrydžio vykdymą, įgytų reikiamų žinių apie skristiną maršrutą ir naudotinus aerodromus (taip pat atsarginius), įrangą bei procedūras.
- b) Žinių apie maršrutą ir aerodromą galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių, pridedant laikotarpį, likusį:
- 1) iki žinių įgijimo mėnesio pabaigos; arba
  - 2) paskutinio skrydžio maršrutu ar į aerodromą mėnesio pabaigos.
- c) Žinių apie maršrutą ir aerodromą galiojimas atnaujinamas, jeigu skrendama maršrutu ar į aerodromą b papunktyje nurodytu galiojimo laikotarpiu.
- d) Jei žinių galiojimas atnaujinamas per ankstesnių žinių apie maršrutą ir aerodromą galiojimo laikotarpio paskutinius 3 kalendorinius mėnesius, jų galiojimo trukmė pratęsiama 12 kalendorinių mėnesių nuo tos dienos, kai turėjo pasibaigti ankstesnis žinių apie maršrutą ir aerodromą galiojimo laikotarpis.

## OPS 1.978

**Alternatyvi mokymo ir kvalifikacijos tobulinimo programa**

(Žr. OPS 1.978 punkto 1 priedėlį)

- a) Po mažiausiai dviejų metų nepertraukiamo skrydžių vykdymo, naudotojas gali pakeisti mokymo ir tikrinimo reikalavimus, taikomus skrydžių įgulai pagal OPS 1.978 punkto a papunkčio 1 priedėlį, įgaliosios institucijos patvirtinta Alternatyvia mokymo ir kvalifikacijos tobulinimo programa (*angl.* Alternative Training and Qualification Programme (ATQP)). Įgaliosios institucijos nuožiūra dviejų metų nepertraukiamas skrydžių laikotarpis gali būti sutrumpintas.
- b) ATQP turi būti numatyti mokymas ir tikrinimas, kuriuo nustatoma ir palaikoma ne žemesnė nei OPS 1.945, 1.965 ir 1.970 punktų nuostatos įrodoma kvalifikacija. Skrydžio įgulos standartiniai mokymas ir kvalifikacijos tobulinimas nustatomi prieš diegiant ATQP; taip pat nurodomi būtini ATQP mokymo ir kvalifikacijos tobulinimo standartai.
- c) Leidimo įdiegti ATQP besikreipiantis naudotojas įgaliotajai institucijai pateikia įgyvendinimo planą pagal OPS 1.978 punkto 1 priedėlio c papunktį.
- d) Be OPS 1.965 ir 1.970 punktuose nustatytų patikrinimų, naudotojas užtikrina, kad kiekvienas skrydžio įgulos narys išlaiko skrydžio maršrutu įvertinimą (*angl.* Line Orientated Evaluation (LOE)).
  - 1) Skrydžio maršrutu įvertinimas atliekamas skrydžio treniruokliu. LOE gali būti atliekamas kartu su kitu mokymu pagal patvirtintą ATQP programą.
  - 2) Skrydžio maršrutu tikrinimo galiojimo trukmė yra 12 kalendorinių mėnesių, pridedant laiką, likusį iki mėnesio, kurį vykdomas tikrinimas, pabaigos. Jei mokymas ir tikrinimas atliekamas per ankstesnio tikrinimo galiojimo laikotarpio 3 paskutinius kalendorinius mėnesius, galiojimo laikotarpis pratęsiamas nuo tikrinimo datos iki 12 mėnesių nuo ankstesnio tikrinimo galiojimo laikotarpio pabaigos.
- e) Įgaliotajai institucijai leidus, po dviejų metų skrydžių vykdymo pagal patvirtintą ATQP naudotojas gali pratęsti galiojimo laikotarpius, nurodytus OPS 1.965 ir OPS 1.970 punktuose, kaip nurodyta toliau:
  - 1) Naudotojo kvalifikacijos tikrinimas – 12 kalendorinių mėnesių, pridedant laiką, likusį iki mėnesio, kurį vykdomas patikrinimas, pabaigos. Jei tikrinimas atliekamas per ankstesnio naudotojo kvalifikacijos tikrinimo galiojimo laikotarpio 3 paskutinius kalendorinius mėnesius, galiojimo laikotarpis pratęsiamas nuo tikrinimo datos iki 12 kalendorinių mėnesių nuo ankstesnio naudotojo kvalifikacijos tikrinimo galiojimo laikotarpio pabaigos.
  - 2) Skrydžio maršrutu tikrinimas – 24 kalendorinių mėnesių, pridedant laiką, likusį iki mėnesio, kurį vykdomas patikrinimas, pabaigos. Jei tikrinimas atliekamas per ankstesnio skrydžio maršrutu tikrinimo galiojimo laikotarpio paskutinius 6 kalendorinius mėnesius, galiojimo laikotarpis pratęsiamas nuo tikrinimo datos iki 24 kalendorinių mėnesių nuo ankstesnio skrydžio maršrutu tikrinimo galiojimo laikotarpio pabaigos. Įgaliotajai institucijai leidus, skrydžio maršrutu tikrinimas gali būti derinamas skrydžio maršrutu kokybės įvertinimu (*angl.* Line Oriented Quality Evaluation (LOQE)).
  - 3) Avarinės ir saugos įrangos tikrinimas – 24 kalendorinių mėnesių, pridedant laiką, likusį iki mėnesio, kurį vykdomas patikrinimas, pabaigos. Jei mokymas ir tikrinimas atliekamas per ankstesnio tikrinimo galiojimo laikotarpio 6 paskutinius kalendorinius mėnesius, galiojimo laikotarpis pratęsiamas nuo tikrinimo datos iki 24 mėnesių nuo ankstesnio tikrinimo galiojimo laikotarpio pabaigos.
- f) Už ATQP atsako paskirtasis pareigūnas.

## OPS 1.980

**Darbas daugiau nei vieno tipo ar varianto lėktuvu**

(Žr. OPS 1.980 punkto 1 priedėlį)

- a) Naudotojas užtikrina, kad daugiau nei vieno tipo ar varianto lėktuvu skraidytų tik tie įgulos nariai, kurie yra kompetentingi tai daryti.
- b) Kai svarstomas daugiau nei vieno tipo arba varianto lėktuvo naudojimas, naudotojas užtikrina, kad atitinkamų lėktuvų skirtumai ir (arba) panašumai pateisintų tokį lėktuvo naudojimą, atsižvelgiant į:
  - 1) technologijos lygį;
  - 2) skrydžių procedūras;
  - 3) valdymo charakteristikas.

- c) Naudotojas užtikrina, kad daugiau negu vieno tipo ar varianto lėktuvu skraidantis skrydžio įgulos narys laikytųsi visų N skirsnyje nurodytų kiekvieno tipo ar varianto reikalavimų, išskyrus tuomet, kai įgaliotoji institucija yra patvirtinusi lengvatų, susijusių su mokymo, tikrinimo ir naujausios patirties reikalavimais, taikymą.
- d) Skrydžių vykdymo vadove naudotojas nustato įgaliotosios institucijos patvirtintas atitinkamas procedūras ir (arba) skrydžių apribojimus, susijusius su daugiau nei vieno tipo ar varianto lėktuvo naudojimu, apimančius:
- 1) skrydžio įgulos narių minimalios patirties lygi;
  - 2) minimalią skraidymo patirtį vieno tipo ar varianto lėktuvu prieš pradėdant mokymą skraidyti kitu tipo ar varianto lėktuvu;
  - 3) procesą, kurio metu skrydžio įgula, turinti kvalifikaciją skristi vieno tipo ar varianto lėktuvu, bus mokoma ir įgys kvalifikaciją skristi kito tipo ar varianto lėktuvu; ir
  - 4) visus kiekvieno tipo ar varianto lėktuvams taikomus naujausios patirties reikalavimus.

OPS 1.981

**Sraigtasparnių ir lėktuvų skrydžiai**

- a) Kai skrydžio įgulos narys skraido ir sraigtasparniais, ir lėktuvais:
- 1) naudotojas užtikrina, kad būtų skraidoma tik vieno tipo sraigtasparniu ir vieno tipo lėktuvu;
  - 2) Skrydžių vykdymo vadove naudotojas nustato atitinkamas įgaliotosios institucijos patvirtintas procedūras ir (arba) skrydžių apribojimus.

OPS 1.985

**Mokymo bylos**

- a) Naudotojas:
- 1) saugo visas bylas apie OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 ir 1.975 punktuose nustatytą skrydžio įgulos nario mokymą, tikrinimą ir kvalifikaciją; ir
  - 2) atitinkamo skrydžio įgulos nario prašymu jam pateikia visų permokymo kursų, periodinio mokymo ir tikrinimų bylas.



## OPS 1.940 punkto 1 priedėlis

**Įgulos narių pakeitimas skrydžio metu**

- a) Skrydžio metu lėktuvą pilotuojantis skrydžio įgulos narys gali būti pakeičiamas kitu tinkamai kvalifikuotu skrydžio įgulos nariu.
- b) Įgulos vado pakeitimas
- 1) įgulos vadas gali perduoti vadovavimą skrydžiui:
    - i) kitam kvalifikuotam vadui; arba
    - ii) skrendant tik virš FL 200 – pilotui, atitinkančiam c papunktyje numatytus reikalavimus.
- c) Būtiniausi reikalavimai įgulos vadą keičiančiam pilotui:
- 1) galiojanti oro transporto piloto licencija;
  - 2) OPS 1.945 papunktyje numatytas permokymas ir tikrinimas (įskaitant atitinkamo tipo kvalifikacijos mokymą);
  - 3) visi OPS 1.965 ir OPS 1.968 punktuose nustatyti periodiniai mokymai ir tikrinimai; ir
  - 4) OPS 1.975 papunktyje nurodytos žinios apie maršrutą.
- d) Antrojo piloto pakeitimas:
- 1) antrąjį pilotą gali pakeisti:
    - i) kitas tinkamai kvalifikuotas pilotas; arba
    - ii) kreiserinio skrydžio rezervinis antrasis pilotas, atitinkantis e papunktyje nurodytus reikalavimus.
- e) Būtiniausi reikalavimai kreiserinio skrydžio rezerviniam antrajam pilotui
- 1) galiojanti komercinės aviacijos piloto licencija su skrydžių pagal prietaisus kvalifikacija;
  - 2) OPS 1.945 punkte numatytas permokymas ir tikrinimas, įskaitant tipo kvalifikacijos mokymą, išskyrus reikalavimą mokytis kilti ir tūpti;
  - 3) visi OPS 1.965 punkte nustatyti periodiniai mokymai ir tikrinimai, išskyrus reikalavimą mokytis kilti ir tūpti; ir
  - 4) skristi antruoju pilotu tik kreiserinio skrydžio metu ir ne žemiau FL 200;
  - 5) OPS 1.970 papunktyje nurodyta naujausia patirtis yra nebūtina. Tačiau pilotas dalyvauja skrydžio įgūdžių atnaujinimo mokyme realaus skrydžio treniruokliu ir kvalifikacijos kėlimo mokyme ne rečiau kaip kas 90 dienų. Šį kvalifikacijos kėlimo mokymą galima sujungti su OPS 1.965 punkte nurodytu mokymu.
- f) Sistemos operatoriaus pakeitimas. Sistemos operatorių skrydžio metu gali pakeisti įgulos narys, turintis skraidančiojo inžinieriaus licenciją, arba kitas įgaliotajai institucijai priimtinos kvalifikacijos skrydžio įgulos narys.

## OPS 1.940 punkto 2 priedėlis

**Vieno piloto vykdomi skrydžiai pagal IFR arba naktį**

- a) Vienas pilotas gali vykdyti skrydžius OPS 1.940 punkto b papunkčio 2 dalyje nurodytais lėktuvais pagal IFR arba naktį, jeigu yra įvykdyti šie reikalavimai:
- 1) į Skrydžių vykdymo vadovą naudotojas įtraukia piloto permokymo ir periodinio mokymo programą, kurioje būtų numatyti papildomi reikalavimai vieno piloto vykdomiems skrydžiams;
  - 2) visų pirma kabinos procedūros turi apimti:
    - i) variklio ir avarinės padėties valdymą;
    - ii) įprastų, neįprastų ir avarijos kontrolinių sąrašų naudojimą;
    - iii) ryšį su ATC;
    - iv) išskridimo ir artėjimo tūpti procedūras;
    - v) autopiloto valdymą; ir
    - vi) supaprastintų skrydžio dokumentų naudojimą;
  - 3) pagal OPS 1.965 punktą būtini periodiniai tikrinimai atliekami vienam pilotui valdant tam tikro tipo ar klasės lėktuvą skrydį atitinkančioje aplinkoje;
  - 4) piloto skrida turi būti mažiausiai 50 valandų pagal IFR konkretaus tipo ar klasės lėktuvu, iš kurių 10 valandų turi būti skrida įgulos vadu; ir
  - 5) minimali būtina naujusia piloto, skraidančio vieno piloto vykdomais skrydžiais pagal IFR arba naktį, patirtis turi būti 5 IFR skrydžiai, įskaitant 3 artėjimus tūpti pagal prietaisus, atlikti per pastarąsias 90 dienų atitinkamo tipo ar klasės lėktuvu skrydį vykdant vienam pilotui. Šį reikalavimą galima pakeisti artėjimo tūpti pagal prietaisus pagal IFR tikrinimu atitinkamo tipo ar klasės lėktuvu.
-

OPS 1.945 punkto 1 priedėlis

**Naudotojo permokymo kursai**

- a) Naudotojo permokymo kursai apima:
- 1) antžeminį mokymą ir tikrinimą, įskaitant lėktuvo sistemas, įprastas, neįprastas ir avarines procedūras;
  - 2) mokymą apie avarinę ir saugos įrangą ir tikrinimą, kuris turi būti baigtas iki skraidymo lėktuvu mokymo pradžios;
  - 3) mokymą lėktuvu/realaus skrydžio treniruokliu ir tikrinimą; ir
  - 4) skrydžius maršrutu su priežiūra ir skrydžio maršrutu tikrinimus.
- b) Permokymo kursai organizuojami a papunktyje nustatyta tvarka.
- c) Įgulos galimybių valdymo elementai yra integruojami į permokymo kursus, o juos veda tinkamos kvalifikacijos personalas.
- d) Jei skrydžio įgulos narys nėra anksčiau baigęs naudotojo permokymo kursų, naudotojas užtikrina, kad, be a papunktyje nurodytų permokymo kursų elementų, skrydžio įgulos narys papildomai būtų mokomas teikti bendrą pirmąją pagalbą ir prireikus tūpti ant vandens avarijos atveju, naudojant įrangą vandenyje.
-

## OPS 1.965 punkto 1 priedėlis

**Periodinis mokymas ir tikrinimas. Pilotai**

- a) Periodinis mokymas. Šį mokymą sudaro:
- 1) Antžeminio mokymo ir kvalifikacijos kėlimo kursai.
    - i) Antžeminio ir kvalifikacijos kėlimo mokymo programa apima:
      - A) lėktuvo sistemas;
      - B) skrydžių procedūras ir reikalavimus, įskaitant antžeminį ledo šalinimą/priesledį bei piloto nepajėgumą; ir
      - C) avarijų/incidentų ir įvykių apžvalgą.
    - ii) Antžeminio ir kvalifikacijos kėlimo mokymo žinios tikrinamos naudojant klausimynus ar kitus tinkamus metodus.
  - 2) Mokymas lėktuvu/STD.
    - i) Mokymo lėktuvu/STD programa sudaroma taip, kad visi pagrindiniai lėktuvo sistemų gedimai ir atitinkamos procedūros būtų nagrinėjami per ankstesnį 3 metų laikotarpį.
    - ii) Kai manevrai neveikiant varikliui atliekami lėktuve, variklio gedimai imituojami.
    - iii) Mokymą lėktuvu/STD galima sujungti su naudotojo kvalifikacijos tikrinimu.
  - 3) Mokymas apie avarinę ir saugos įrangą.
    - i) Mokymo apie avarinę ir saugos įrangą programą galima sujungti su avarinės ir saugos įrangos išmanymo tikrinimu, kuris atliekamas lėktuve arba naudojant kitą atitinkamą mokymo įrenginį.
    - ii) Mokymo apie avarinę ir saugos įrangą programa kiekvienais metais turi apimti:
      - A) gelbėjimosi liemenės praktinį apsilvilkimą, jei ji naudojama;
      - B) kvėpavimo apsauginės įrangos praktinį užsidėjimą, jei ji naudojama;
      - C) gesintuvų praktinį naudojimą;
      - D) instruktavimą apie visos lėktuvo avarinės ir saugos įrangos buvimo vietą ir naudojimą;
      - E) instruktavimą apie visų tipų išėjimų vietą ir naudojimąsi jais; ir
      - F) saugumo procedūras;
    - iii) Kas 3 metai mokymo programa turi apimti:
      - A) praktinį naudojimąsi visų tipų išėjimais;
      - B) gelbėjimosi slydei ištiesti naudojamo metodo demonstravimą, jei ji naudojama;
      - C) gaisro gesinimą naudojant įrangą, atitinkančią turimą lėktuve, tikro ar imituojamo gaisro metu, išskyrus tuos atvejus, kai esant „Halon“ gesintuvams gali būti taikomas kitas įgaliotajai institucijai priimtinas metodas;
      - D) dūmų poveikį uždaroje patalpoje ir visos atitinkamos įrangos praktinį naudojimą patalpoje, kai imituojama, kad ji pripildyta dūmų;
      - E) tikros ar imituojamosios pirotechnikos praktinį naudojimą, jei ji naudojama; ir
      - F) gelbėjimosi plausto (-ų) naudojimo demonstravimą, jei jis (jie) naudojamas (-i);

- 4) Įgulos galimybių valdymo mokymas.
  - i) CRM elementai integruojami į visus atitinkamus periodinio mokymo etapus; ir
  - ii) Konkreti modulinė CRM mokymo programa parengiama taip, kad visos pagrindinės CRM temos būtų išnagrinėtos per ne ilgesnį kaip 3 metų laikotarpį ir apimtų:
    - A) žmogaus klaidas ir patikimumą, klaidų grandinę, klaidų prevenciją ir nustatymą;
    - B) bendrovės saugos kultūrą, SOP, organizacinius veiksmus;
    - C) stresą, streso valdymą, nuovargį ir budrumą;
    - D) informacijos gavimą ir apdorojimą, padėties išmanymą, darbo krūvio valdymą;
    - E) sprendimų priėmimą;
    - F) bendravimą ir koordinavimą kabinoje bei už jos ribų;
    - G) vadovavimą ir komandinį požiūrį, veikimą išvien;
    - H) automatizaciją ir jos naudojimo pagrindinius principus (jei taikoma atitinkamam tipui);
    - I) su atitinkamu tipu susijusius konkrečius skirtumus;
    - J) konkrečių atvejų nagrinėjimą;
    - K) papildomas sritis, kurios reikalauja papildomo dėmesio, kaip numatyta avarijų vengimo ir skrydžių saugos programoje (žr. OPS 1.037 punktą).
  - iii) Naudotojai nustato procedūras, pagal kurias atnaujinamos jų periodinio CRM mokymo programa. Programa keičiama per ne ilgesnį nei 3 metų laikotarpį. Keičiant programą atsižvelgiama į skrydžio įgulų CRM vertinimo anoniminius rezultatus ir į informaciją, kurią nustato avarijų prevencijos ir skrydžių saugos programa.
- b) Periodinis tikrinimas. Periodinis tikrinimas apima:
  - 1) Naudotojo kvalifikacijos patikrinimas.
    - i) kai taikoma, naudotojo kvalifikacijos patikrinimas apima šiuos manevrus:
      - A) nutrauktą kilimą, jeigu yra realaus skrydžio treniruoklis, kitais atvejais – tik judesių imitavimo pratimus;
      - B) kilimą su sugedusiu varikliu tarp V1 ir V2 arba kai tik leidžia saugos sumetimai;
      - C) kelių variklių lėktuvo atveju – tikslų artėjimą tūpti pagal prietaisus iki minimumo su vienu neveikiančiu varikliu;
      - D) netikslų artėjimą tūpti iki minimumo;
      - E) kelių variklių lėktuvo atveju – nutrauktą artėjimą tūpti pagal prietaisus nuo minimumo su vienu neveikiančiu varikliu; ir
      - F) tūpimą, kai neveikia vienas variklis. Vieno variklio lėktuvų atveju būtina priverstinio tūpimo praktika;
    - ii) kai manevrai neveikiant varikliui atliekami lėktuve, variklio gedimai turi būti imituojami;
    - iii) be i pastraipos A–F dalyse nustatytų tikrinimų, kas 12 mėnesių turi būti įvykdomi skrydžio įgulos licencijų išdavimui taikomi reikalavimai, kuriuos galima sujungti su naudotojo kvalifikacijos tikrinimu;

- iv) pilotų, skraidančių tik pagal VFR, galima netikrinti pagal i pastraipos C–E dalis, išskyrus artėjimus tūpti ir tūpimo nutraukimą kelių variklių lėktuvu neveikiant vienam varikliui;
  - v) naudotojo kvalifikacijos patikrinimą turi vykdyti tipo kvalifikacijos egzaminuotojas;
- 2) Avarinės ir saugos įrangos išmanymo tikrinimą. Tikrinami tie dalykai, kurių buvo mokoma pagal šio punkto a papunkčio 3 dalį.
- 3) Skrydžio maršrutu tikrinimas.
- i) Skrydžio maršrutu tikrinimo metu turi būti nustatomas gebėjimas patenkinamai atlikti visą skrydį maršrutu, įskaitant procedūras prieš skrydį ir po jo bei esamos įrangos naudojimą pagal Skrydžių vykdymo vadovą.
  - ii) Turi būti vertinami skrydžio įgulos galimybių valdymo (CRM) įgūdžiai pagal įgaliotajai institucijai priimtą ir Skrydžių vykdymo vadove paskelbtą metodiką. Šio įvertinimo tikslas yra:
    - A) visai įgulai ir individualiai kiekvienam jos nariui suteikti informaciją apie jų žinių lygį bei nustatyti, kio perkvalifikavimo reikia; ir
    - B) naudotis šiais duomenimis tobulinant CRM mokymo sistemą.
  - iii) Vien tik CRM įvertinimas negali būti laikomas skrydžio maršrutu tikrinimo neišlaikymo pagrindu.
  - iv) Kai pilotai skiriami atlikti skraidančio piloto ir neskraidančio piloto pareigas, jie turi būti tikrinami abiem pareigoms atlikti.
  - v) Skrydžio maršrutu tikrinimas turi būti atliekamas lėktuve.
  - vi) Skrydį maršrutu turi tikrinti naudotojo paskirti ir įgaliotajai institucijai priimtini įgulos vadai. Skrydžio maršrutu tikrinimą atliekantis asmuo, nurodytas OPS 1.965 punkto a papunkčio 4 dalies ii punkte, turi išmanyti CRM sąvokas ir CRM įgūdžių įvertinimą bei sėdėti stebėtojo kėdsle, jei jis įrengtas. Tolimųjų skrydžių atveju, kai lėktuvu skrenda papildoma skrydžio įgula, šis asmuo gali vykdyti kreiserinio skrydžio rezervinio piloto funkcijas ir negali užimti nė vieno piloto kėdslo kilimo, išvykimo, pradinio kreiserinio skrydžio, žemėjimo, artėjimo tūpti ir tūpimo metu. Jo atliekamas CRM įvertinimas grindžiamas tiktai stebėjimu pradinio instruktažo, instruktažo keleivių salone bei pilotų kabinoje metu ir tuomet, kai tikrintojas užima stebėtojo kėdslą.

OPS 1.965 punkto 2 priedėlis

**Periodinis mokymas ir tikrinimas. Sistemos operatoriai**

- a) Sistemos operatoriaus periodinis mokymas ir tikrinimas atitinka pilotams ir papildomoms konkrečioms pareigoms nustatytus reikalavimus, išskyrus tuos punktus, kurie netaikomi sistemos operatoriams.
  - b) Sistemos operatoriaus periodinis mokymas ir tikrinimas, jeigu įmanoma, vyksta drauge su pilotų periodiniu mokymu ir tikrinimu.
  - c) Skrydį maršrutu tikrina naudotojo paskirtas ir įgaliotajai institucijai priimtinas įgulos vadas arba sistemos operatoriaus atitinkamo tipo kvalifikacijos instruktorius ar egzaminuotojas.
-

## OPS 1.968 punkto 1 priedėlis

**Piloto kvalifikacija skristi bet kurio piloto krėsle**

- a) Įgulos vadai, kuriems vykdant pareigas būtina užimti dešinįjį krėslių bei atlikti antrojo piloto pareigas, arba įgulos vadai, turintys vesti mokymo ar egzaminavimo pareigas užimant dešinįjį krėslių, papildomai mokomi ir tikrinami, kaip nurodyta Skrydžių vykdymo vadove, kartu rengiant OPS 1.965 punkto b papunktyje nurodytus naudotojo kvalifikacijos tikrinimus. Šis papildomas mokymas turi apimti bent:
- 1) variklio gedimą kilimo metu;
  - 2) artėjimą tūpti ir tūpimo nutraukimą, kai neveikia vienas variklis; ir
  - 3) tūpimą, kai neveikia vienas variklis.
- b) Kai manevrai neveikiant varikliui atliekami lėktuve, variklio gedimai turi būti imituojami.
- c) Skrendant dešiniame krėsle, tikrinimai, kurie vadovaujantis OPS turi būti atlikti skrendant kairiajame krėsle, turi galioti ir būti nepasėję.
- d) Pilotas, pakeičiantis įgulos vadą, OPS 1.965 punkto b papunktyje numatytą naudotojo kvalifikacijos tikrinimų metu turi būti pademonstravęs procedūrų ir įgūdžių, kurie paprastai neįeina į įgulos vadą pakeičiančio piloto pareigas, praktinį taikymą. Kai skirtumai tarp kairiojo ir dešiniojo krėslių nėra reikšmingi (pvz., dėl to, kad naudojamas autopilotas), šiuos praktinius veiksmus galima atlikti bet kuriame krėsle.
- e) Įgulos vadu nesantis pilotas sėdintis kairiajame krėsle, OPS 1.965 punkto b papunktyje numatytą naudotojo kvalifikacijos tikrinimų metu pademonstruoja įgūdžių ir procedūrų, kurie kitu atveju būtų įėję į neskrendančio piloto funkcijas atliekančio įgulos vado pareigas, praktinį taikymą. Kai skirtumai tarp kairiojo ir dešiniojo krėslių nėra reikšmingi (pvz., dėl to, kad naudojamas autopilotas), šiuos praktinius veiksmus galima atlikti bet kuriame krėsle.
-



## OPS 1.978 punkto 1 priedėlis

**Alternatyvi mokymo ir kvalifikacijos tobulinimo programa**

- a) Naudotojo ATQP gali būti numatyti tokie reikalavimai, susiję su mokymu ir kvalifikacijos tobulinimu:
- 1) OPS 1.450 punktas ir jo 1 priedėlis – Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Mokymas ir kvalifikacija;
  - 2) OPS 1.945 Permokymas ir tikrinimas. OPS 1.945 punkto 1 priedėlis;
  - 3) OPS 1.950 Mokymas apie skirtumus ir supažindinamasis mokymas;
  - 4) OPS 1.955 punkto b papunktis – Paskyrimas įgulos vadu;
  - 5) OPS 1.965 Periodinis mokymas ir tikrinimas. OPS 1.965 punkto 1 ir 2 priedėliai;
  - 6) OPS 1.980 Skrydžiai daugiau negu vieno tipo ar varianto lėktuvu. OPS 1.980 punkto 1 priedėlis.
- b) ATQP elementai. Alternatyvią mokymo ir kvalifikacijos tobulinimo programą sudaro:
- 1) Dokumentai, kuriuose išdėstyti programos apimtis ir reikalavimai.
  - 2) Užduoties analizė, skirta išanalizuoti užduotis tokiais požiūriais:
    - i) žinios;
    - ii) būtini įgūdžiai;
    - iii) susijęs įgūdžių mokymas;  
ir, jei būtina,
    - iv) patvirtinti elgesio rodikliai.
  - 3) Mokymo planas – mokymo plano sandara ir turinys nustatomi išanalizavus užduotį. Į planą įtraukiami kvalifikacijos tikslai, įskaitant, kada ir kaip tie tikslai yra pasiekiami. Mokymo plano sudarymo procesas turi būti priimtinas įgaliojamajai institucijai.
  - 4) Speciali mokymo programa, skirta:
    - i) kiekvienam lėktuvo tipui arba klasei pagal ATQP;
    - ii) instruktoriams (klasės kvalifikacijos instruktorius/skrydžio treniruoklio instruktorius/tipo kvalifikacijos instruktorius – CRI/SFI/TRI) ir kitam personalui, klausančiam skrydžių įgulos kursą;
    - iii) egzaminuotojams (klasės kvalifikacijos egzaminuotojas, skrydžio treniruoklių egzaminuotojas, tipo kvalifikacijos egzaminuotojas), įskaitant instruktorių ir egzaminuotojų veiklos standartizavimą.
  - 5) Grįžtamojo ryšio mechanizmas, skirtas programos patvirtinimui ir pagerinimui bei užtikrinimui, kad programa tenkina kvalifikacijos tikslus.
  - 6) Metodas, skirtas skrydžio įgulos įvertinimui permokymo, periodinio mokymo ir tikrinimo metu. Vertinimo procesas apima įvykiais grindžiamą vertinimą kaip skrydžio maršrutu vertinimo (LOE) dalį. Vertinimo metodas atitinka OPS 1.965 punkto nuostatas.
  - 7) Integruota kokybės kontrolės sistema, užtikrinanti programos reikalavimų, procesų ir procedūrų laikymąsi.
  - 8) Procesas, aprašantis metodą, kuris naudojamas, jei stebėsenos ir vertinimo programos neužtikrina skrydžio įgulai keliamų įgūdžių ir kvalifikacijos reikalavimų laikymosi.
  - 9) Duomenų stebėsenos ir (arba) analizės programa.

- c) Įgyvendinimas. Naudotojas sukuria vertinimo ir įgyvendinimo strategiją, priimtina įgaliotajai institucijai. Turi būti patenkinti šie reikalavimai:
- 1) Įgyvendinimo procesą sudaro tokie etapai:
    - i) saugumo įrodymo veikla, patvirtinanti toliau išvardytų dalykų pagrįstumą:
      - A) persvarstytų mokymo ir kvalifikacijos standartų, lyginant su standartais pasiektais laikantis OPS 1 punkto, prieš taikant ATQP;
      - B) naujų mokymo metodų įgyvendintų pagal ATQP.

Įgaliotajai institucijai patvirtinus, naudotojas gali pasirinkti kitą lygiavertį metodą nei saugumo įrodymo veikla.
    - ii) pagal šio punkto b papunkčio 2 dalį atliekama užduoties analizė, kad būtų nustatyti naudotojo tikslinio mokymo programa ir susiję mokymo tikslai;
    - iii) praktikos etapas, kol renkami ir analizuojami duomenys, siekiant užtikrinti saugumo įrodymo ar lygiavertės veiklos efektyvumą ir pagrįsti užduoties analizę. Šiuo laikotarpiu naudotojas tęsia skydžių vykdymą pagal OPS 1 punkto reikalavimus, prieš įdiegiant ATQP. Šio laikotarpio trukmė sutariama su įgaliotąja institucija;
  - 2) Tada naudotojui gali būti suteiktas leidimas vykdyti mokymą ir tobulinti kvalifikaciją, kaip numatyta ATQP.

## OPS 1.980 punkto 1 priedėlis

**Darbas daugiau negu vieno tipo ar varianto lėktuvu**

- a) Kai skrydžio įgulos narys skraido daugiau nei vienos klasės, tipo ar varianto, nurodytų pagal taikomus skrydžio įgulos licencijavimo reikalavimus ir susijusias vieno piloto klasės ir (arba) vieno piloto tipo procedūras, lėktuvu, bet ne pagal vieną licencijos įrašą, naudotojas turi laikytis šių reikalavimų:
- 1) Skrydžio įgulos narys negali skristi daugiau nei:
    - i) trijų tipų ar variantų lėktuvais su stūmokliniais varikliais; arba
    - ii) trijų tipų ar variantų lėktuvais su turbosraigtiniais varikliais; arba
    - iii) vieno tipo ar varianto turbosraigtiniu lėktuvu ir vieno tipo ar varianto lėktuvu su stūmokliniais varikliais; arba
    - iv) vieno tipo ar varianto turbosraigtiniu lėktuvu ir bet kuriuo konkrečios klasės lėktuvu.
  - 2) OPS 1.965 punkto, kuris taikomas kiekvieno naudojamo tipo ar varianto lėktuvams, jeigu naudotojas nepateikė įgaliojimai institucijai priimtinų konkrečių procedūrų ir (arba) skrydžių apribojimų.
- b) Kai skrydžio įgulos narys skraido daugiau nei vieno tipo ar varianto lėktuvu pagal vieną ar daugiau licencijos įrašų, kaip apibrėžta skrydžio įgulos licencijavimo reikalavimuose ir susijusiose procedūrose (tipas – daugiapilotis), naudotojas užtikrina, kad:
- 1) skrydžių vykdymo vadove nurodyta minimali skrydžio įgulos sudėtis būtų tokia pati kiekvieno naudojamo tipo ir varianto lėktuvuose;
  - 2) skrydžio įgulos narys skraidytų ne daugiau nei dviejų tipų ar variantų, kuriais skraidant būtinas atskiras įrašas licencijoje, lėktuvu; ir
  - 3) jeigu naudotojas nėra nustatęs procedūrų, užtikrinančių tinkamą pasirengimo laiką, bet kuriuo tarnybiniu skrydžio laiku skraidytų tik tais lėktuvais, kurie nurodyti viename licencijos įrašė.
- Pastaba.* Tais atvejais, kai licencijoje yra daugiau nei vienas įrašas, žr. toliau pateiktus c ir d papunkčius.
- c) Kai skrydžio įgulos narys skraido daugiau nei vieno tipo ar varianto, nurodytų skrydžio įgulos licencijavimo reikalavimuose ir susijusiose procedūrose (tipas – vieno piloto ir tipas – daugiapilotis), lėktuvu, bet ne pagal vieną licencijos įrašą, naudotojas turi laikytis:
- 1) pirmiau pateikto b papunkčio 1, 2 ir 3 dalių;
  - 2) toliau pateikto d papunkčio.
- d) Kai skrydžio įgulos narys skraido daugiau nei vieno tipo ar varianto, nurodytų skrydžio įgulos licencijavimo reikalavimuose ir susijusiose procedūrose (tipas – daugiapilotis), lėktuvu, bet ne pagal vieną licencijos įrašą, naudotojas turi laikytis:
- 1) pirmiau pateikto b papunkčio 1, 2 ir 3 dalių;
  - 2) prieš galėdami naudotis teisėmis, susijusiomis su dviem įrašais licencijoje:
    - i) skrydžio įgulos nariai turi būti dalyvavę dviejuose paeiliui einančiuose naudotojo kvalifikacijos tikrinimuose ir privalo turėti 500 valandų patirtį užimant atitinkamą padėtį įguloje, vykdant to paties naudotojo komercinius oro transporto skrydžius;
    - ii) tuo atveju, kai pilotas turi patirties dirbant naudotojui ir naudojami dviejų licencijos įrašų suteikiamomis teisėmis ir yra skiriamas įgulos vadu pas tą patį naudotoją pagal vieną iš ten nurodytų tipų, jis turi turėti mažiausiai 6 mėnesių ir 300 valandų įgulos vado patirtį ir, prieš galėdamas vėl naudotis dviejų licencijos įrašų suteikiamomis teisėmis, turi būti dalyvavęs 2 paeiliui einančiuose naudotojo kvalifikacijos tikrinimuose;

- 3) prieš pradėdami mokyti ir skraidyti kito tipo ar varianto lėktuvu, skrydžio įgulos nariai turi turėti 3 mėnesių ir 150 valandų skrydžio pagrindiniu lėktuvu patirtį, kurios metu buvo atliktas bent vienas kvalifikacijos patikrinimas;
  - 4) po pradinio skrydžio maršrutu naujo tipo lėktuvu tikrinimo turi būti sukaupta 50 skrydžio valandų arba skrista 20 sektorių, skrendant vien tik naujo tipo lėktuvais;
  - 5) OPS 1.970 punktas taikomas kiekvieno naudojamo tipo lėktuvams, nebent įgaliotoji institucija yra suteikusi lengvatų pagal toliau pateiktą 7 dalį;
  - 6) laikotarpis, kai reikia skrydžių maršrutu patirties kiekvieno tipo lėktuvu, turi būti nurodomas Skrydžių vykdymo vadove;
  - 7) kai siekiama lengvatų norint sumažinti mokymus ir tikrinimus bei naujausios patirties reikalavimus, susijusius su lėktuvų tipais, naudotojas turi pademonstruoti įgaliotajai institucijai, kurių su kiekvienu tipu ar variantu susijusių klausimų nereikia kartoti dėl jų panašumo:
    - i) pagal OPS 1.965 punkto b papunktį kiekvienais metais turi būti atliekami du naudotojo kvalifikacijos patikrinimai. Kai pagal 7 dalį suteikiama lengvata kaitalioti naudotojo kvalifikacijos tikrinimus tarp šių dviejų tipų, kiekvieno naudotojo kvalifikacijos tikrinimo metu pakartotinai patvirtinamas naudotojo kvalifikacijos patikrinimo skraidant kito tipo lėktuvu galiojimas. Jei laikotarpis tarp licencijos kvalifikacijos tikrinimo neviršija laikotarpio, kuris yra nustatytas skrydžių įgulos licencijavimo reikalavimų srityje kiekvienam tipui taikomame reglamentavime, tai atitinkami skrydžio įgulos licencijavimo reikalavimai bus tenkinami. Be to, Skrydžių vykdymo vadove turi būti nurodomas atitinkamas patvirtintas periodinis mokymas;
    - ii) pagal OPS 1.965 punkto c papunktį kiekvienais metais reikia atlikti vieną skrydžio maršrutu tikrinimą. Kai pagal 7 dalį suteikiama lengvata kaitalioti skrydžio maršrutu tikrinimus tarp skirtingų tipų ar variantų, kiekvieno skrydžio maršrutu tikrinimo metu pakartotinai patvirtinamas skrydžio maršrutu patikrinimo skraidant kito tipo ar varianto lėktuvu galiojimas;
    - iii) kasmetis mokymas apie avarinę ir saugos įrangą bei jų išmanymo tikrinimas privalo apimti visus kiekvieno tipo lėktuvui taikomus reikalavimus;
  - 8) OPS 1.965 punkto, kuris taikomas visų naudojamų tipų ar variantų lėktuvams, nebent įgaliotoji institucija yra suteikusi lengvatų pagal 7 dalį.
- e) Kai skrydžio įgulos narys skraido įvairių tipų ar variantų lėktuvais, kaip apibrėžta skrydžių įgulos licencijavimo reikalavimuose ir susijusiose procedūrose (klasė – vieno piloto, o tipas – daugiapilotis), naudotojas privalo įrodyti, kad pagal OPS 1.980 punkto d papunkčio nuostatas yra patvirtintos konkrečios procedūros ir (arba) skrydžių apribojimai.

## O SKIRSNIS

## KELEIVIŲ SALONO ĮGULA

## OPS 1.988

**Taikymo sąlygos**

Naudotojas užtikrina, kad visi keleivių salono įgulos nariai atitiktų šio skirsnio ir kitus saugumo reikalavimus, taikomus keleivių salono įgulos nariams.

Šiame reglamente „keleivių salono įgulos narys“ yra bet kuris įgulos narys, išskyrus skrydžio įgulos narį, kuris keleivių saugumo labai lėktuvo keleivių salone vykdo jam naudotojo arba įgulos vado paskirtas pareigas.

## OPS 1.989

**Atpažinimas**

- a) Naudotojas užtikrina, kad visi keleivių salono įgulos nariai vilkėtų naudotojo nustatytą keleivių salono įgulos uniformą ir būtų keleiviams atpažįstami kaip keleivių salono įgulos nariai.
- b) Kitas personalas, pavyzdžiui, medicinos, apsaugos personalas, kvalifikuotos vaikų auklės, palydovai, techniniai darbuotojai, pramogininkai, vertėjai, atliekantys savo pareigas keleivių salone, nevilki keleivių salono įgulos nario uniformos, kuri leistų keleiviams manyti, kad jie yra keleivių salono įgulos nariai, išskyrus tuo atveju, jei jie atitinka šiame skirsnyje ir kitus šiame reglamente nurodytus reikalavimus.

## OPS 1.990

**Keleivių salono įgulos narių skaičius ir sudėtis**

- a) Keleivio arba keleivių vežimui naudotojas nenaudoja lėktuvo, kurio maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija viršija 19, jeigu, siekiant užtikrinti keleivių saugumą, Skrydžių vykdymo vadove numatytoms pareigoms vykdyti į igulą nėra įtrauktas bent vienas keleivių salono įgulos narys.
- b) Laikydamasis a papunkčio nuostatų, naudotojas užtikrina, kad minimalus keleivių salono įgulos narių skaičius būtų didesnis iš toliau nurodytų dviejų variantų:
  - 1) vienas keleivių įgulos narys 50 užimtų arba neužimtų keleivių krėslų, įrengtų tame pačiame lėktuvo denyje; arba
  - 2) keleivių salono įgulos narių, aktyviai dalyvavusių keleivių salone demonstruojant atitinkamą avarinę evakuaciją arba turėjusių dalyvauti atitinkamoje analizėje, skaičius; tačiau tuo atveju, jei maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra bent 50 krėslų mažesnė už demonstravimo metu evakuotų asmenų skaičių, keleivių salono įgulos narių skaičius gali būti sumažintas vienu asmeniu kiekvienai 50 keleivių krėslų grupei, kuria maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra mažesnė už maksimalią patvirtintą lėktuvo talpą.
- c) Išskirtinėmis aplinkybėmis įgaliotoji institucija gali pareikalauti, kad naudotojas įtrauktų į igulą papildomus keleivių salono įgulos narius.
- d) Nenumatytais aplinkybėmis būtinas minimalus keleivių salono įgulos narių skaičius gali būti sumažintas, jeigu:
  - 1) keleivių skaičius buvo sumažintas Skrydžių vykdymo vadove nustatyta tvarka; ir
  - 2) baigus skrydį, įgaliotajai institucijai pateikiamas pranešimas.
- e) Naudotojas užtikrina, kad tais atvejais, kai naudojamos keleivių salono įgulos narių, kurie yra savarankiškai dirbantys asmenys ir (arba) yra laisvai samdomi ar dirba ne visą darbo dieną, paslaugomis, būtų laikomasi O skirsnio reikalavimų. Šiuo atžvilgiu ypatingas dėmesys turi būti skiriamas bendram lėktuvo tipų ar variantų, kuriais keleivių salono įgulos narys gali skraidyti komercinio oro susisiekimo tikslais, skaičiui, kuris negali viršyti OPS 1.1030 punkte nustatytų reikalavimų, įskaitant tuos, kai jo paslaugomis naudojasi kitas naudotojas.

## OPS 1.995

**Būtiniausi reikalavimai**

Naudotojas užtikrina, kad visi keleivių salono įgulos nariai:

- a) būtų ne jaunesni nei 18 metų amžiaus;
- b) reguliariai tikrintųsi sveikatą arba dalyvautų medicininėje apžiūroje, kaip reikalauja įgaliotoji institucija, kad būtų patikrinta jų fizinė būklė atitinkamoms pareigoms eiti;
- c) būtų sėkmingai baigę OPS 1.1005 punkte nurodytą pirminį mokymą ir įgiję saugumo technikos pažymėjimą;
- d) būtų sėkmingai baigę atitinkamą permokymą ir (arba) mokymą apie skirtumus, apimančią bent tuos dalykus, kurie išvardyti OPS 1.1010 punkte;
- e) dalyvautų periodinio mokymo kursuose pagal OPS 1.1015 punkto nuostatas;
- f) būtų kompetentingi vykdyti savo pareigas laikantis Skrydžių vykdymo vadove nurodytos tvarkos.

## OPS 1.1000

**Vyresnieji keleivių salono įgulos nariai**

- a) Kai yra paskirtas daugiau negu vienas keleivių salono įgulos narys, naudotojas skiria vyresnįjį keleivių salono įgulos narį. Skrydžiams, kuriems paskirtas daugiau nei vienas keleivių salono įgulos narys, tačiau reikia tik vieno keleivių salono įgulos nario, naudotojas skiria vieną įgulos vadui atskaitingą keleivių salono įgulos narį.
- b) Vyresnysis keleivių salono įgulos narys yra atskaitingas įgulos vadui už Skrydžių vykdymo vadove nustatytų įprastinių ir avarinių procedūrų vykdymą ir koordinavimą. Turbulencijos metu, nesant skrydžio įgulos nurodymų, vyresnysis keleivių salono įgulos narys turi teisę nutraukti su sauga nesusijusias pareigas ir pranešti skrydžio įgulai apie patiriamą turbulencijos lygį bei būtinumą įjungti švieslentes, raginančias užsisegti saugos diržus. Būtina, kad po to keleivių salono įgulos nariai užtikrintų saugumą keleivių salone ir kitose naudojamose zonose.
- c) Kai pagal OPS 1.990 punktą reikalaujama vežti daugiau negu vieną keleivių salono įgulos narį, naudotojas vyresniojo keleivių salono įgulos nario pareigoms neskiria asmens, kuris neturi mažiausiai vienerių metų darbo keleivių salono įguloje patirties ir nėra baigęs atitinkamų kursų, apimančių bent šiuos dalykus:
  - 1) priešskrydinį instruktažą:
    - i) darbas įguloje;
    - ii) keleivių salono įgulos narių darbo vietų ir pareigų pasiskirstymas;
    - iii) ypatingų skrydžių, įskaitant lėktuvo tipą, įrangą, zoną ir skrydžio tipą, keleivių kategorijas, ypač atkreipiant dėmesį į neįgaliuosius, kūdikius, ir asmenis neštuvuose, aptarimas;
  - 2) bendradarbiavimą įguloje:
    - i) drausmė, pareigos ir vadovavimo tvarka;
    - ii) koordinavimo ir ryšio palaikymo svarba;
    - iii) piloto nepajėgumas;
  - 3) naudotojo keliamų ir teisinių reikalavimų apžvalgą:
    - i) instruktažas apie keleivių saugumą, saugumo informacijos kortelės;
    - ii) saugumas lėktuvo virtuvėse;

- iii) bagažo laikymas keleivių salone;
  - iv) elektroninė įranga;
  - v) procedūros, kai degalai pilami keleiviams esant lėktuve;
  - vi) turbulencija;
  - vii) dokumentai; ir
- 4) žmogiškuosius veiksnius bei įgulos galimybių valdymą; ir
  - 5) pranešimus apie avarijas ir incidentus; ir
  - 6) skrydžio ir darbo laiko apribojimai ir poilsio reikalavimai.
- d) Naudotojas nustato procedūras, pagal kurias vyresniuoju keleivių salono įgulos nariu atrenkamas kitas pagal kvalifikacinius reikalavimus labiausiai tinkamas keleivių salono įgulos narys, jeigu paskirtasis vyresnysis keleivių salono įgulos narys negalės vykdyti savo pareigų. Šios procedūros turi būti priimtinos įgaliotajai institucijai, o jas taikant turi būti atsižvelgiama į keleivių salono įgulos nario darbo patirtį.
- e) CRM mokymas naudotojas užtikrina, kad į mokymą būtų įtraukiami visi OPS 1.1005/1.1010/1.1015 punktu 2 priedėlio 1 lentelės a stulpelyje nurodyti atitinkami elementai ir apimtų f stulpelyje nurodyto keleivių salono vyresniųjų įgulos narių mokymo lygį.

#### OPS 1.1002

##### **Skrydžiai esant vieninteliui keleivių salono įgulos nariui**

- a) Naudotojas užtikrina, kad kiekvienas keleivių salono įgulos narys, neturintis panašios ankstesnės darbo patirties, prieš pradėdamas dirbti vieninteliu keleivių salono įgulos nariu baigtų šiuos mokymus:
- 1) Be OPS 1.1005 ir OPS 1.1010 punktuose nurodyto mokymo, mokymą, ypač akcentuojant šiuos dalykus, susijusius su darbu esant tik vienam keleivių salono įgulos nariui:
    - i) atskaitingumą įgulos vadui už Skrydžių vykdymo vadove nustatytą saugumo keleivių salone užtikrinimo ir avarinių procedūrų vykdymą;
    - ii) koordinavimo ir ryšio palaikymo su skrydžio įgula svarbą ir nedrausmingų arba pažeidinėjančių tvarką lėktuve keleivių valdymą;
    - iii) naudotojo keliamų ir teisinių reikalavimų apžvalgą;
    - iv) dokumentai;
    - v) pranešimus apie avarijas ir incidentus;
    - vi) skrydžio ir darbo laiko apribojimai.
  - 2) Bent 20 valandų trukmės ir 15 sektorių apimančių supažindinamąjį skrydį. Supažindinamieji skrydžiai vykdomi tokiu tipo lėktuvu, koku bus skraidoma, prižiūrint tinkamą patirtį turinčiam keleivių salono įgulos nariui.
- b) Prieš paskirdamas keleivių salono įgulos narį vienintelio keleivių salono įgulos nario pareigoms, naudotojas užtikrina, kad jis būtų kompetentingas atlikti savo pareigas Skrydžių vykdymo vadove nustatyta tvarka. Tinkamumas eiti vienintelio keleivių salono įgulos nario pareigas nustatomas vadovaujantis keleivių salono įgulos atrankos, samdymo, mokymo ir kompetencijos įvertinimo kriterijais.

#### OPS 1.1005

##### **Pirminis mokymas saugos klausimais**

(Žr. OPS 1.1005 punkto 1 priedėlį ir OPS 1.1005/1.1010/1.1015 punktu 3 priedėlį)

- a) Naudotojas užtikrina, kad kiekvienas keleivių salono įgulos narys, prieš pradėdamas permokymą, būtų sėkmingai baigęs pirminį mokymą saugos klausimais, kuris apimtų bent tuos dalykus, kurie išvardyti OPS 1.1005 punkto 1 priedėlyje.

- b) Mokymo kursų įgaliotosios institucijos nuožiūra ir jos tvirtinimu rengia:
- arba
- 1) naudotojas:
- tiesiogiai, arba
  - netiesiogiai per mokymo įstaigą, veikiančią naudotojo vardu; arba
- 2) patvirtinta mokymo įstaiga.
- c) Pirminio mokymo kursų programa ir struktūra atitinka taikytinus reikalavimus, ir jas turi iš anksto patvirtinti įgaliotoji institucija.
- d) Įgaliotosios institucijos nuožiūra įgaliotoji institucija, naudotojas arba patvirtinta mokymo įstaiga, rengianti mokymo kursus, keleivių salono įgulos nariui, sėkmingai baigusiam pirminio mokymo saugos klausimais kursą ir išlaikiusiam OPS 1.1025 punkte nurodytą egzaminą, išduoda pirminio mokymo saugos klausimais pažymėjimą.
- e) Kai įgaliotoji institucija įgalioja naudotoją ar patvirtintą mokymo įstaigą išduoti pirminio mokymo saugos klausimais pažymėjimą keleivių salono įgulos nariui, tokia pažymėjime pateikiama aiški nuoroda į įgaliotosios institucijos patvirtinimą.

#### OPS 1.1010

#### Permokymas ir mokymas apie skirtumus

(Žr. OPS 1.1010 punkto 1 priedėlį ir OPS 1.1005/1.1010/1.1015 punktų 3 priedėlį)

- a) Naudotojas užtikrina, kad visi keleivių salono įgulos nariai baigtų atitinkamą permokymą ir mokymą apie skirtumus pagal taikytinas taisykles ir išklaustų kursą bent jau apie tuos dalykus, kurie nurodyti OPS 1.1010 punkto 1 priedėlyje. Mokymo kursas nurodomas Skrydžių vykdymo vadove. Mokymo kurso programą ir struktūrą turi iš anksto patvirtinti įgaliotoji institucija.
- 1) Permokymas. Permokymo kursus privaloma baigti prieš:
- i) naudotojui pirmą kartą skiriant asmenį keleivių salono įgulos nario pareigoms eiti; arba
  - ii) paskyrimą skraidyti kito tipo lėktuvu; ir
- 2) Mokymas apie skirtumus. Mokymą apie skirtumus privaloma baigti prieš skrendant:
- i) tuo metu naudojamo lėktuvo tipo variantu; arba
  - ii) tuo metu naudojamų tipų ar variantų lėktuvais su kitokia saugos įranga, kitokiu saugos įrangos išdėstymu arba naudojant kitokias įprastines ar avarines procedūras.
- b) Naudotojas, atsižvelgdamas į ankstesnį keleivių salono įgulos nario mokymą, įrašytą keleivių salono įgulos nario mokymo byloje, pagal OPS 1.1035 punkto reikalavimus nustato permokymo ir mokymo apie skirtumus programos turinį.
- c) Nepažeidžiant OPS 1.995 punkto c papunkčio reikalavimų, susiję pirminio mokymo (OPS 1.1005 punktas), permokymo ir mokymo apie skirtumus (OPS 1.1010 punktas) elementai gali būti sujungiami.
- d) Naudotojas užtikrina, kad:
- 1) permokymas būtų struktūrizuotas ir orientuotas į praktinį mokymą, laikantis OPS 1.1010 punkto 1 priedėlio reikalavimų;
  - 2) mokymas apie skirtumus būtų struktūrizuotas; ir
  - 3) permokymo ir, jei būtina, mokymo apie skirtumus programa apimtų visos saugos įrangos ir visų lėktuvo tipui ar variantui taikytinų įprastinių bei avarinių procedūrų naudojimą, taip pat mokymą ir praktiką naudojant atitinkamą mokymo įtaisą ar tikrą lėktuvą.



- e) Naudotojas užtikrina, kad visi keleivių salono įgulos nariai, prieš jų pirmą paskyrimą pareigoms, baigtų naudotojo nustatytą CRM mokymą ir lėktuvo tipo specifinį CRM pagal OPS 1.1010 punkto j papunkčio 1 priedėlį. Keleivių salono įgula, kuri jau eina keleivių salono įgulos narių pareigas naudotojo lėktuve, ir kuri nėra anksčiau baigusi naudotojo nustatyto CRM mokymo, baigia šį mokymą iki to laiko, kai yra būtinas kitas periodinis mokymas ir tikrinimas pagal OPS 1.1010 punkto j papunkčio 1 priedėlį, įskaitant, kai tinka, lėktuvo tipo specifinį CRM.

#### OPS 1.1012

##### Pažintinis mokymas

Naudotojas užtikrina, kad po pirmo mokymo kiekvienas keleivių salono įgulos narys prieš pradėdamas skraidyti vienu iš pagal OPS 1.990 punkto reikalaujamos minimalios sudėties keleivių salono įgulos nariu, dalyvautų pažintiniame mokyme.

#### OPS 1.1015

##### Periodinis mokymas

(Žr. OPS 1.1015 punkto 1 priedėlį ir OPS 1.1005/1.1010/1.1015 punktų 3 priedėlį)

- a) Naudotojas užtikrina, kad visi keleivių salono įgulos nariai būtų periodiškai mokomi veiksmų, kuriuos visi įgulos nariai atlieka vykdydami įprastines ir avarines procedūras, bei pratimų, susijusių su lėktuvu, kuriuo jie skraido, tipu (-ais) ar variantu (-ais) pagal OPS 1.1015 punkto 1 priedėlyje nustatytus reikalavimus.
- b) Naudotojas užtikrina, kad įgaliotosios institucijos patvirtintą periodinio mokymo programą sudarytų teorinė ir praktinė dalys kartu su individualia praktika, kaip nurodyta OPS 1.1015 punkto 1 priedėlyje.
- c) Periodinio mokymo ir su juo susijusio tikrinimo, numatyto OPS 1.1025 punkte, galiojimo trukmė yra 12 kalendorinių mėnesių pridedant laiką, likusį iki mėnesio, kurį vykdomas tikrinimas, pabaigos. Jei mokymas ir tikrinimas atliekamas per ankstesnio tikrinimo galiojimo laikotarpio 3 paskutinius kalendorinius mėnesius, galiojimo laikotarpis pratęsiamas nuo tikrinimo datos iki 12 mėnesių nuo ankstesnio tikrinimo galiojimo laikotarpio pabaigos.

#### OPS 1.1020

##### Kvalifikacijos kėlimo mokymas

(Žr. OPS 1.1020 punkto 1 priedėlį)

- a) Naudotojas užtikrina, kad kiekvienas keleivių salono įgulos narys, kuris daugiau negu 6 mėnesius nevykdė visų pareigų, tačiau kuriam tebegalioja OPS 1.1025 punkto b papunkčio 3 dalyje nustatyto tikrinimo terminas, baigtų kvalifikacijos kėlimo mokymą, nurodytą Skrydžių vykdymo vadove, kaip nustatyta OPS 1.1020 punkto 1 priedėlyje.
- b) Naudotojas užtikrina, kad tuo atveju, kai keleivių salono įgulos narys vykdė visas pareigas, bet paskutinius 6 mėnesius nevykdė OPS 1.990 punkto b papunktyje numatytų pareigų atitinkamo tipo lėktuvu kaip keleivių salono įgulos narys, prieš pradėdamas vykdyti šias pareigas šio tipo lėktuvu:
- 1) baigtų kvalifikacijos kėlimo kursų šio tipo lėktuvu; arba
  - 2) dalyvautų pakartotiniame supažindinamajame skrydyje dviejuose sektoriuose to paties tipo komerciniams skrydžiams skirtu lėktuvu.

#### OPS 1.1025

##### Tikrinimas

- a) Įgaliotosios institucijos nuožiūra įgaliotoji institucija, naudotojas ar patvirtinta mokymo įstaiga, rengianti mokymo kursus, užtikrina, kad OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 ir 1.1020 punktuose numatyto mokymo metu ar po jo kiekvieno keleivių salono įgulos nario žinios, įgytos mokymo metu, būtų patikrintos, siekiant patvirtinti, jo kvalifikaciją įprastinėms ir avarinėms saugos pareigoms eiti.

Igaliosios institucijos nuožiūra įgaliojoti institucija, naudotojas ar patvirtinta mokymo įstaiga, rengiantis mokymo kursus, užtikrina, kad tikrinimus atliktų tinkamai kvalifikuotas personalas.

- b) Naudotojas užtikrina, kad kiekvieno keleivių salono įgulos nario žinios būtų patikrintos:
- 1) Pirminis mokymas saugos klausimais. Klausimai, išvardyti OPS 1.1005 punkto 1 priedėlyje.
  - 2) Permokymas ir mokymas apie skirtumus. Klausimai, išvardyti OPS 1.1010 punkto 1 priedėlyje.
  - 3) Periodinis mokymas. Atitinkami klausimai, išvardyti OPS 1.1015 punkto 1 priedėlyje; ir
  - 4) Kvalifikacijos kėlimo mokymas. Atitinkami klausimai, išvardyti OPS 1.1020 punkto 1 priedėlyje.

#### OPS 1.1030

##### **Darbas daugiau negu vieno tipo ar varianto lėktuvu**

- a) Naudotojas užtikrina, kad kiekvienas keleivių salono įgulos narys neskraidytų daugiau negu trijų tipų lėktuvais, išskyrus tuos atvejus, kai įgaliojamajai institucijai leidus, keleivių salono įgulos narys gali skraidyti keturių tipų lėktuvais, tačiau su sąlyga, kad bent dviems iš šių tipų galioja šios sąlygos:
- 1) nuo tipo nepriklausančios specifinės įprastos ir avarinės procedūros yra tokios pačios; ir
  - 2) saugos įranga ir konkrečiam tipui nustatytos įprastinės ir avarinės procedūros yra panašios.
- b) Pirmiau pateiktame a papunktyje lėktuvo tipo variantai laikomi skirtingais tipais, jei jie nėra panašūs visais šiais aspektais:
- 1) avarinių išėjimų veikimu;
  - 2) nešiojamosios saugos įrangos tipu ir išdėstymu; ir
  - 3) konkrečiam tipui nustatytomis avarinėmis procedūromis.

#### OPS 1.1035

##### **Mokymo bylos**

Naudotojas:

- 1) tvarko visų mokymų ir tikrinimų pagal OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 ir 1.1025 punktus bylas; ir
- 2) saugo saugos mokymo pažymėjimų kopijas; ir
- 3) atnaujina mokymo ir sveikatos patikrinimo ar įvertinimo bylų įrašus, mokymo byloje nurodydamas surengto permokymo, mokymo apie skirtumus bei periodinio mokymo datas bei turinį; ir
- 4) suinteresuoto keleivių įgulos nario prašymu teikia duomenis apie pirminį mokymą, permokymą, periodinį mokymą ir tikrinimą.

## OPS 1.1005 punkto 1 priedėlis

**Pirminis mokymas saugos klausimais**

Į OPS 1.1005 punkte nurodytą pirminio mokymo saugos klausimais kursą turi būti įtraukiami bent šie dalykai:

## a) Gaisro ir dūmų prevencijos mokymas:

- 1) akcentuojama keleivių salono įgulos atsakomybė nedelsiant veikti avarinių situacijų metu, kilus gaisrui ir esant dūmams, ypač atkreipiant dėmesį į tikrojo gaisro šaltinio nustatymo svarbą;
- 2) nustačius gaisrą ar dūmus, pabrėžiama būtinybė nedelsiant informuoti skrydžio įgulą ir nurodyti konkrečius veiksmus, būtinus koordinavimui ir pagalbai;
- 3) pabrėžiama būtinybė dažnai tikrinti potencialias gaisro atsiradimo vietas, įskaitant tualetus, bei atitinkamus dūmų detektorius;
- 4) gaisrų klasifikacija ir atitinkamas gesinimo medžiagų tipas bei procedūros, taikytinos esant konkrečiai gaisro situacijai, gesinimo medžiagų naudojimo būdai, netinkamo naudojimo padariniai ir naudojimas uždaroje erdvėje; ir
- 5) bendrosios antžeminių avarinių tarnybų aerodromuose procedūros.

## b) Mokymas gelbėtis vandenyje.

Pratybos užsidėti ir naudoti asmeninę laikymosi paviršiuje įrangą vandenyje. Prieš pirmąjį skrydį lėktuvu, kuriame yra gelbėjimosi plaustai ir kita panaši įranga, keleivių salono įgulos nariai turi būti mokomi naudotis šia įranga, ir jiems turi būti surengtos pratybos vandenyje.

## c) Mokymas išsigelbėti.

Mokymas išsigelbėti turi atitikti skrydžių zonas (pavyzdžiui, poliarinis ratas, dykuma, džiunglės ar jūra).

## d) Medicininiai aspektai ir pirmoji pagalba:

- 1) medicininių dalykų ir pirmosios pagalbos, pirmosios pagalbos vaistinėlių, skubios pagalbos medicininių vaistinėlių, jų turinio ir skubios pagalbos medicininės įrangos instruktazas;
- 2) pirmoji pagalba, susijusi su mokymu išsigelbėti bei atitinkama higiena; ir
- 3) skrydžio poveikis fiziologijai, ypač akcentuojant hipoksiją.

## e) Keleivių valdymas:

- 1) patarimai, kaip atpažinti alkoholiu apsinuodijusius ir narkotikų poveikį patiriančius arba agresyvius lėktuvo keleivius ir kaip su jais elgtis;
- 2) keleivių motyvavimo ir minios valdymo metodai, kurie būtini evakuacijai iš lėktuvo pagreitinti;
- 3) taisyklės, reglamentuojančios saugų keleivių salono bagažo (taip pat keleivių salone esančios aptarnavimo įrangos) laikymą, ir rizika, susijusi su pavojumi, kurį bagažas gali kelti keleivių salone esantiems keleiviams arba kitaip trukdyti, sugadinti avarinę įrangą ar užstoti išėjimus iš lėktuvo;
- 4) teisingo krėslų išdėstymo atsižvelgiant į lėktuvo masę ir centruotę svarba. Taip pat ypač akcentuojamas neigalių keleivių pasodinimas ir būtinybė sodinti sveikus keleivius prie neprižiūrimų išėjimų;
- 5) pareigos, vykdytinos patekus į turbulenciją, įskaitant keleivių salono priežiūrą;
- 6) atsargumo priemonės, kurių būtina imtis, kai keleivių salone vežami gyvi gyvūnai;
- 7) mokymas apie pavojingus krovinius, įskaitant R skirsnio nuostatas;
- 8) saugumo procedūros, įskaitant S skirsnio nuostatas.

## f) Ryšio palaikymas.

Mokymo metu pabrėžiama veiksmingo ryšio tarp keleivių salono įgulos ir skrydžio įgulos narių svarba, ryšio palaikymo būdai, bendravimo kalba ir terminologija;

## g) Drausmė ir pareigos:

- 1) keleivių salono įgulos nario pareigų vykdymo pagal Skrydžių vykdymo vadovą svarba;
- 2) keleivių salono įgulos narių kompetencijos ir fizinės būklės tinkamumo vykdyti keleivių salono įgulos nario pareigas palaikymas, ypač laikantis darbo laiko apribojimo ir poilsio reikalavimų;
- 3) aviacijos taisyklių, susijusių su keleivių salono įgula ir Civilinės aviacijos administracijos vaidmeniu žinios;
- 4) aviacijos srities terminologijos, skrydžio teorijos, keleivių išdėstymo lėktuve, meteorologijos ir skrydžių zonų sričių bendros žinios;
- 5) keleivių salono įgulos priešskrydinis instruktažas ir būtinos informacijos apie saugą, susijusios su jų konkrečiomis pareigomis, suteikimas;
- 6) užtikrinimo, kad atitinkami dokumentai ir vadovai drauge su juose naudotojo atliktais pakeitimais būtų nuolat atnaujinami, svarba;
- 7) nustatymo, kada keleivių salono įgulos nariai turi teisę ir turi imtis atsakomybės pradėti evakuaciją ir kitas avarines procedūras, svarba; ir
- 8) pareigų ir atsakomybės, susijusios su sauga, vykdymo bei būtinybės greitai ir veiksmingai veikti avarinių situacijų metu, svarba;
- 9) paviršiaus užteršimo padarinių žinojimas ir būtinumas pranešti skrydžio įgulai apie pastebėtą paviršiaus užteršimą.

## h) Įgulos galimybių valdymas.

- 1) Įvadinis CRM kursas:
  - i) keleivių salono įgulos narys turi išklausti įvadinį CRM kursą anksčiau nei jis pirmą kartą paskiriamas keleivių salono įgulos nario pareigoms. Keleivių salono įgulos nariai, kurie jau dirba keleivių salono įgulos nariais komerciniuose oro skrydžiuose ir kurie anksčiau nėra išklause įvadinio kurso, iki kito būtino periodinio mokymo ir (arba) tikrinimo išklauso įvadinį CRM kursą;
  - ii) OPS 1.1005/1.1010/1.1015 punktų 2 priedėlio 1 lentelės a stulpelyje nurodyti mokymo elementai turi būti įtraukiami b stulpelyje nurodyto įvadinio CRM kurso lygiu;
  - iii) Įvadinį CRM kursą veda bent vienas keleivių salono įgulos CRM instruktorius.

## OPS 1.1010 punkto 1 priedėlis

**Permokymas ir mokymas apie skirtumus**

## a) Bendrosios nuostatos

Naudotojas užtikrina, kad:

- 1) permokymą ir mokymą apie skirtumus vykdytų tinkamai kvalifikuotas personalas; ir
- 2) permokymo ir mokymo apie skirtumus metu būtų supažindinama su visos lėktuvu vežamos saugos ir gelbėjimosi įrangos vieta, jos perkėlimu į kitą vietą ir naudojimu, taip pat mokoma visų įprastinių ir avarinių procedūrų, susijusių su skrydžiams numatyto lėktuvo tipu, variantu ar konfigūracija.

## b) Gaisro ir dūmų prevencijos mokymas

Naudotojas užtikrina, kad:

- 1) kiekvienas keleivių salono įgulos narys pratybų metu būtų mokomas tikroje situacijoje naudotis visa lėktuvu vežama priešgaisrine įranga ir apsauginiais drabužiais. Šis mokymas turi apimti:
  - i) lėktuvo salonui būdingo gaisro gesinimą, išskyrus atvejus, kai lėktuve esant „Halon“ tipo gesintuvams galima būti naudoti alternatyvias gesinimo medžiagas; ir
  - ii) apsauginės kvėpavimo įrangos užsidėjimą ir naudojimą uždaroje, imitacinėje, dūmų pripildytoje erdvėje.

## c) Durų ir išėjimų veikimas

Naudotojas užtikrina, kad:

- 1) kiekvienas keleivių salono įgulos narys tikrai moka valdyti ir atidaryti kiekvieno tipo ar varianto avarinius išėjimus, veikiančius įprastu ir avariniu režimu, įskaitant atvejus, kai sugenda stiprintuvų sistemos (jei tokios įrengtos). Čia priskiriami veiksmai ir jėgos, kurių reikia avarinės slydės valdymui ir pastatymui. Tokie mokymai vyksta lėktuve arba atitinkamame mokymo įtaise; ir
- 2) pademonstruojamas visų kitų išėjimų, pavyzdžiui, skrydžio kabinos langų naudojimas.

## d) Mokymas naudotis avarine slyde

Naudotojas užtikrina, kad:

- 1) kiekvienas keleivių salono įgulos narys mokėtų nusileisti avarine slyde iš aukščio, atitinkančio lėktuvo pagrindinio denio slenksčio aukštį;
- 2) slydė būtų pritaikyta lėktuvui arba atitinkamam mokymo įtaisui; ir
- 3) kitas nusileidimas būtų atliekamas, kai keleivių salono įgulos nariui patvirtinama kvalifikacija skristi tokio tipo lėktuvu, kuriame pagrindinio denio išėjimo slenksčio aukštis gerokai skiriasi nuo bet kurio kito lėktuvo tipo, kuriuo anksčiau skraidė.

## e) Evakuacijos procedūros ir kitos avarinės situacijos

Naudotojas užtikrina, kad:

- 1) avarinės evakuacijos mokymą sudarytų planuotas ir neplanuotas evakavimas ant žemės arba į vandenį. Į šį mokymą turi būti įtraukiami tie atvejai, kai avarijos metu neatsidaro lėktuvo durys arba neveikia evakuacijos įranga; ir
- 2) kiekvienas keleivių salono įgulos narys mokėtų elgtis:
  - i) kilus gaisrui skrydžio metu, ypač pabrėžiant kilusio gaisro šaltinio nustatymą;

- ii) stiprios turbulencijos atveju;
- iii) staiga sumažėjus slėgiui, taip pat kiekvienam keleivių salono įgulos nariui užsidedant nešiojamąją deguonies įrangą; ir
- iv) kitose avarinėse situacijose skrydžio metu.

f) Minios valdymas

Naudotojas užtikrina, kad būtų mokoma praktinių minios valdymo dalykų, esant įvairioms avarinėms situacijoms pagal lėktuvo tipą.

g) Pilotų nepajėgumas

Naudotojas užtikrina, kad kiekvienas keleivių salono įgulos narys būtų mokomas, kaip elgtis skrydžio įgulos nariui tapus nepajėgiam ir mokėtų naudotis piloto krėslo bei saugos diržų komplekso mechanizmais, išskyrus tuos atvejus, kai minimalią skrydžio įgulą sudaro daugiau nei du asmenys. Praktiškai demonstruojama, kaip naudotis skrydžio įgulos nariams skirta deguonies sistema ir skrydžio įgulos narių kontroliniais sąrašais, kai to reikalauja naudotojo SOP.

h) Saugos įranga

Naudotojas užtikrina, kad kiekvienam keleivių salono įgulos nariui būtų realiai pademonstruota saugos įrangos vieta ir kaip ja naudotis, įskaitant:

- 1) avarinių slydžių ir, jeigu avarinės slydės yra be atramų, pritvirtintų virvių naudojimą;
- 2) gelbėjimosi plaustus ir slydes, įskaitant prie plausto pridėtą ir (arba) jame esančią įrangą;
- 3) gelbėjimosi liemenes, liemenes kūdikiams ir laikymosi paviršiuje lopšius;
- 4) nusileidžiančias deguonies sistemas;
- 5) deguonį pirmajai pagalbai;
- 6) gesintuvus;
- 7) priešgaisrinius kirvius ir laužtuvus;
- 8) avarinius žiburius, įskaitant žibintus;
- 9) ryšio palaikymo įrangą, įskaitant garsiakalbius;
- 10) gelbėjimosi paketus, įskaitant jų turinį;
- 11) pirotechniką (naudojant tikrus ar mokomuosius įtaisus);
- 12) pirmosios pagalbos vaistinėles, skubios pagalbos medicininės vaistinėles, jų turinį ir skubios pagalbos medicininę įrangą; ir
- 13) kitą keleivių salono saugos įrangą ar sistemas, jei jos naudojamos.

i) Instruktažas keleiviams/saugos įrangos demonstravimas

Naudotojas užtikrina, kad būtų mokoma parengti keleivius įprastoms ir avarinėms situacijoms pagal OPS 1.285 punkto reikalavimus.

j) Jei per pradinį medicininių dalykų ir pirmosios pagalbos mokymus nemokyta, kaip išvengti užkrečiamųjų ligų, visų pirma tropinio ir subtropinio klimato vietovėse, tokie mokymai rengiami, jei naudotojo maršrutų tinklas plečiamas arba keičiamas taip, kad jame atsiranda tokios vietovės.

- k) Įgulos galimybių valdymas. Naudotojas užtikrina, kad:
- 1) Kiekvienas keleivių salono įgulos narys, prieš pradėdamas tolesnį specifinį CRM ir (arba) periodinį CRM mokymą pagal lėktuvo tipą, baigtų naudotojo rengiamą CRM mokymą, apimančią OPS 1.1005/1.1010/1.1015 punktų 2 priedėlio 1 lentelės a stulpelyje nurodytus elementus c stulpelyje reikalaujama lygiu.
  - 2) Kai keleivių salono įgulos narys rengiamas pagal kito tipo lėktuvui skirtą permokymo kursą, OPS 1.1005/1.1010/1.1015 punktų 2 priedėlio 1 lentelės a stulpelyje nurodyti mokymo elementai įtraukiami d stulpelyje reikalaujama CRM lygiu pagal lėktuvo tipą.
  - 3) Naudotojo nustatytą CRM mokymą ir specifinį CRM mokymą pagal lėktuvo tipą vykdo bent vienas keleivių salono įgulos CRM instruktorius.
-

## OPS 1.1015 punkto 1 priedėlis

**Periodinis mokymas**

- a) Naudotojas užtikrina, kad periodinį mokymą vykdytų tinkamai kvalifikuoti asmenys.
- b) Naudotojas užtikrina, kad kas 12 kalendorinių mėnesių į praktinio mokymo programą būtų įtraukiami šie dalykai:
- 1) avarinės procedūros, įskaitant piloto nepajėgumą;
  - 2) evakuacijos procedūros, įskaitant minios valdymo metodus;
  - 3) praktiniai visų keleivių salono įgulos narių mokymai atidaryti visus įprastinius ir avarinius išėjimus keleiviams evakuoti;
  - 4) avarinės įrangos išdėstymas ir naudojimas, įskaitant deguonies sistemas, bei visų keleivių salono įgulos narių mokymas užsidėti gelbėjimosi liemenes, nešiojamąją deguonies ir apsauginę kvėpavimo įrangą (PBE);
  - 5) medicininiai dalykai ir pirmoji pagalba, pirmosios pagalbos vaistinė, skubios pagalbos medicininės vaistinės, jų turinys ir skubios pagalbos medicininė įranga;
  - 6) daiktų laikymas keleivių salone;
  - 7) saugumo procedūros;
  - 8) incidentų ir avarių apžvalga;
  - 9) paviršiaus užteršimo padarinių žinojimas ir būtinumas pranešti skrydžio įgulai apie pastebėtą paviršiaus užteršimą; ir
  - 10) įgulos galimybių valdymas. Naudotojas užtikrina, kad CRM mokymas tenkintų šiuos reikalavimus:
    - i) OPS 1.1005/1.1010/1.1015 punkto 2 priedėlio 1 lentelės a stulpelyje nurodyti mokymo elementai turi būti išdėstomi per trejų metų mokymo ciklą e stulpelyje reikalaujama kasmetinio periodinio CRM mokymo lygiu;
    - ii) šios mokymo programos nustatymui ir įgyvendinimui vadovauja keleivių salono įgulos CRM instruktorius;
    - iii) kai CRM mokymas susideda iš savarankiškų modulių, jį vykdo bent vienas keleivių salono įgulos CRM instruktorius.
- c) Naudotojas užtikrina, kad ne rečiau kaip kas 3 metus periodinis mokymas taip pat apimty:
- 1) Demonstravimą, kad kiekvienas keleivių salono įgulos narys tikrai moka valdyti ir atidaryti kiekvieno tipo ar varianto avarinius išėjimus, veikiančius įprastu ir avariniu režimu, įskaitant atvejus, kai sugenda stiprintuvų sistemos (jei tokios įrengtos). Čia priskiriami veiksmai ir jėgos, kurių reikia avarinės slydės valdymui ir pastatymui. Tokie mokymai vyksta lėktuve arba atitinkamame mokymo įtaise.
  - 2) Visų kitų išėjimų, įskaitant skrydžio kabinos langus, veikimo demonstravimą.
  - 3) Kiekvieno keleivių salono įgulos nario tikrovišką ir praktinį mokymą naudoti visa priešgaisrine įranga, įskaitant apsauginius drabužius, kuri būtų tipiška priešgaisrinei įrangai lėktuve.
- Šis mokymas turi apimti:
- i) kiekvienas keleivių salono įgulos narys mokosi gesinti lėktuvo salonui būdingą gaisrą, išskyrus atvejus, kai lėktuve esant „Halon“ tipo gesintuvams būtų galima naudoti alternatyvias gesinimo medžiagas; ir
  - ii) apsauginės kvėpavimo įrangos užsidėjimą ir naudojimą uždaroje, imitacinėje, dūmų pripildytoje erdvėje.



- 4) Pirotechnikos (tikrų ar mokomųjų įtaisų) naudojimą; ir
  - 5) Demonstravimą, kaip naudotis gelbėjimosi plaustais arba slydėmis, jeigu jos naudojamos.
  - 6) Naudotojas užtikrina, kad kiekvienas keleivių salono įgulos narys būtų mokomas, kaip elgtis skrydžio įgulos nariui tapus nepajėgiam ir mokėtų naudotis piloto kėdės bei saugos diržų komplekso mechanizmais, išskyrus tuos atvejus, kai minimalią skrydžio įgulą sudaro daugiau nei du asmenys. Praktiškai demonstruojama, kaip naudotis skrydžio įgulos nariams skirta deguonies sistema ir skrydžio įgulos narių kontroliniais sąrašais, kai to reikalauja naudotojo SOP.
- d) Naudotojas užtikrina, kad visi atitinkami III priedo OPS 1 punkto reikalavimai būtų įtraukiami į keleivių salono įgulos narių mokymo programą.
-

OPS 1.1020 punkto 1 priedėlis

### **Kvalifikacijos kėlimo mokymas**

Naudotojas užtikrina, kad kvalifikacijos kėlimo mokymą vykdytų tinkamai kvalifikuoti asmenys ir visi keleivių salono įgulos nariai išklaustyti bent šiuos dalykus:

- 1) avarinės procedūros, įskaitant piloto nepajėgumą;
  - 2) evakuacijos procedūros, įskaitant minios valdymo metodus;
  - 3) kiekvieno tipo ar varianto avarinių išėjimų, veikiančių įprastu ir avariniu režimu, įskaitant atvejus, kai sugenda stiprintuvų sistemos (jei tokios įrengtos), valdymą ir atidarymą. Čia priskiriami veiksmai ir jėgos, kurių reikia avarinės slydės valdymui ir pastatymui. Tokie mokymai vyksta lėktuve arba atitinkamame mokymo įtaise;
  - 4) visų kitų išėjimų, įskaitant skrydžio kabinos langus, veikimo demonstravimas; ir
  - 5) avarinės įrangos, įskaitant deguonies sistemas, išdėstymas ir naudojimas bei mokymas užsidėti gelbėjimosi liemenes, nešiojamąją deguonies ir apsauginę kvėpavimo įrangą.
-

## OPS 1.1005/1.1010/1.1015 punktų 2 priedėlis

**Mokymas**

- 1) CRM mokymo programa bei CRM metodika ir terminologija įtraukiamos į Skrydžių valdymo vadovą.
- 2) 1 lentelėje nurodyta, kurie CRM elementai įtraukiami į kiekvieno tipo mokymą.

## 1 lentelė

**CRM mokymas**

Mokymo elementai a)	Įvadinis CRM kursas b)	Naudotojo CRM mokymas c)	Lėktuvo tipo CRM d)	Kasmetinis pakartotinis CRM mokymas e)	Vyresniųjų keleivių salono įgulos narių kursas f)
<b>Bendrieji principai</b>					
Žmogiškieji veiksniai aviacijoje Bendrieji nurodymai dėl CRM principų ir tikslų	Nuodugniai	Nebūtina	Nebūtina	Nebūtina	Apžvalga
Žmogaus elgesys ir ribotumai					
<b>Atskiram keleivių salono įgulos nariui</b>					
Asmenybės pažinimas, žmogaus klaidos ir patikimumas, požiūris ir elgsena, savęs vertinimas	Nuodugniai	Nebūtina	Nebūtina	Apžvalga (3 metų ciklas)	Nebūtina
Stresas ir jo valdymas					
Nuovargis ir budrumas					
Atkaklumas					
Padėties suvokimas, informacijos gavimas ir apdorojimas					
<b>Visai lėktuvo įgulai</b>					
Klaidų prevencija ir nustatymas	Nebūtina	Nuodugniai	Priklausomai nuo tipo (-ų)	Apžvalga (3 metų ciklas)	Sustiprinimas  (susijęs su vyresniojo keleivių salono įgulos nario pareigomis)
Bendras padėties suvokimas, informacijos gavimas ir apdorojimas					
Darbo krūvio valdymas					
Veiksmingas ryšio palaikymas tarp visų įgulos narių, įskaitant skrydžio įgulą ir patirties neturinčius keleivių salono įgulos narius, bei jų veiksmų koordinavimas; kultūriniai skirtumai					
Vadovavimas, bendradarbiavimas, sinergija, sprendimų priėmimas, įgaliojimas					
Individuali ir komandinė atsakomybė, sprendimų priėmimas ir veiksmai					
Keleivių žmogiškųjų veiksnių nustatymas ir valdymas: minios valdymas, keleivių streso, konfliktų valdymas, medicininiai veiksniai					
Specifika, susijusi su lėktuvo tipu (siauri/platus korpusai, vieno/kelių deinių), skrydžio įgulos ir keleivių salono įgulos sudėtimi ir keleivių skaičiumi	Nebūtina	Nuodugniai			

Mokymo elementai a)	Įvadinis CRM kursas b)	Naudotojo CRM mokymas c)	Lėktuvo tipo CRM d)	Kasmetinis pakartotinis CRM mokymas e)	Vyresniųjų keleivių salono įgulos narių kursas f)
<b>Naudotojui ir organizacijai</b>					
Bendrovės saugos kultūra, SOP, organizaciniai veiksniai, su skrydžio tipu susiję veiksniai	Nebūtina	Nuodugnai	Priklausomai nuo tipo (-ų)	Apžvalga (3 metų ciklas)	Sustiprinimas  (susijęs su vyresniojo keleivių salono įgulos nario pareigomis)
Veiksmingas ryšių palaikymas su kitu personalu ir antžeminėmis tarnybomis bei jų tarpusavio veiksmų koordinavimas					
Dalyvavimas pranešant apie keleivių salone su sauga susijusius incidentus ir avarijas					
Konkrečių atvejų tyrimas (žr. pastabą)		Būtina		Būtina	
<p><i>Pastaba.</i> d stulpelyje, jei nėra atitinkamo lėktuvo tipo konkrečių atvejų tyrimų, nagrinėjami su skrydžio mastu ir sritimi susiję konkrečių atvejų tyrimai.</p>					

OPS 1.1005/1.1010/1.1015 punktų 3 priedėlis

### Medicinių aspektų ir pirmosios pagalbos mokymai

- a) Į medicininių aspektų ir pirmosios pagalbos mokymus įtraukiami šie dalykai:
- 1) Fiziologija skrydžio metu, įskaitant deguonies poreikį ir hipoksiją.
  - 2) Sunkūs sveikatos sutrikimai aviacijoje, įskaitant:
    - i) astmą;
    - ii) dusimą;
    - iii) širdies priepuolį;
    - iv) stresines ir alergines reakcijas;
    - v) šoką;
    - vi) insultą;
    - vii) epilepsiją;
    - viii) diabetą;
    - ix) skrydžio ligą;
    - x) hiperventiliaciją;
    - xi) virškinimo trakto sutrikimus; ir
    - xii) nenumatytą gimdymą.
  - 3) Kiekvieno keleivių salono igulos nario atliekamas dirbtinis kvėpavimas, atsižvelgiant į lėktuvo aplinką ir naudojant specialiai sukurtą manekoną.
  - 4) Pirmosios pagalbos pagrindai ir gelbėjimosi mokymas, įskaitant rūpinimąsi:
    - i) asmenimis be sąmonės;
    - ii) nudegimais;
    - iii) žaizdomis; ir
    - iv) kaulų lūžiais ir minkštųjų audinių sužeidimais.
  - 5) Sveikata ir higiena keliaujant, įskaitant:
    - i) kontaktų su užkrečiamosiomis ligomis pavojus, ypač vykdant skrydžius į tropinio ir subtropinio klimato vietoves. pranešimą apie užkrečiamąsias ligas, apsaugą nuo infekcijų ir vandeniu ir oru perduodamų susirgimų išvengimą;
    - ii) higieną lėktuve;
    - iii) mirties atvejus lėktuve;
    - iv) medicininių atliekų tvarkymą;
    - v) lėktuvo dezinfekavimą; ir
    - vi) budrumo valdymą, fiziologinį nuovargio poveikį, miego fiziologiją, paros (cirkadinį) ritmą ir laiko juostų keitimąsi.
  - 6) Naudojimas atitinkama įranga lėktuve, įskaitant pirmosios pagalbos vaistinėles, skubios pagalbos medicines vaistinėles, pirmosios pagalbos deguonies įranga ir skubios pagalbos medicinine įranga.
-

## P SKIRSNIS

## VADOVAI, ŽURNALAI IR BYLOS

## OPS 1.1040

**Bendrosios skrydžių vykdymo vadovų taisyklės**

- a) Naudotojas užtikrina, kad Skrydžių vykdymo vadove būtų visi skrydžių personalo pareigų vykdymui būtini nurodymai ir informacija.
- b) Naudotojas užtikrina, kad Skrydžių vykdymo vadovo turinys, taip pat visi jo pakeitimai, neprieštarautų sąlygoms, išdėstytoms vežėjo pažymėjime (AOC) ar visose taikytinose taisyklėse, ir būtų priimtini arba, prireikus, patvirtinti įgaliotosios institucijos.
- c) Jeigu įgaliotoji institucija nepatvirtina kitaip arba kitaip nėra nustatyta pagal nacionalinę teisę, Skrydžių vykdymo vadovą naudotojas privalo parengti anglų kalba. Be to, naudotojas gali išversti ir naudoti šį vadovą ar jo dalis ir kita kalba.
- d) Jei vežėjui prireiktų parengti naują Skrydžių vykdymo vadovą ar didesnes jo dalis/tomus, jis privalo laikytis c papunkčio.
- e) Skrydžių vykdymo vadovą naudotojas gali išleisti atskirais tomiais.
- f) Naudotojas užtikrina, kad visas skraidantysis personalas galėtų lengvai gauti visas Skrydžių vykdymo vadovo dalių kopijas, susijusias su jų pareigomis. Be to, naudotojas aprūpina įgulos narius asmeninėmis Skrydžių vykdymo vadovo A ir B dalių ar atitinkamomis jų skyrių kopijomis, skirtomis nagrinėti individualiai.
- g) Naudotojas užtikrina, kad Skrydžių vykdymo vadovas būtų iš dalies keičiamas ar taisomas taip, kad jame pateikta informacija ir instrukcijos atitiktų esamą padėtį. Naudotojas užtikrina, kad visas skraidantysis personalas žinotų apie su jų pareigomis susijusius pakeitimus.
- h) Visi Skrydžių vykdymo vadovo ar jo atitinkamų dalių turėtojai susipažįsta su visais naudotojo pateiktais pakeitimais ar pataisomis.
- i) Naudotojas iš anksto pateikia įgaliotajai institucijai visus numatomus pakeitimus ar pataisus iki jų įsigaliojimo datos. Kai pakeitimai yra susiję su Skrydžių vykdymo vadovo dalimi, kurią pagal OPS būtina tvirtinti, šis patvirtinimas turi būti gautas iki pakeitimo įsigaliojimo datos. Kai saugos sumetimais reikia nedelsiant padaryti pakeitimus ar pataisus, jie privalo būti paskelbiami ir taikomi nedelsiant, jei buvo gauti visi reikalingi patvirtinimai.
- j) Naudotojas įtraukia visus įgaliotosios institucijos reikalaujamus pakeitimus ar pataisus.
- k) Naudotojas turi užtikrinti, kad iš patvirtintų dokumentų paimta informacija bei šių patvirtintų dokumentų pakeitimai būtų teisingai pateikiami Skrydžių vykdymo vadove, ir kad Skrydžių vykdymo vadove nebūtų jokios informacijos, prieštaraujančios patvirtintiems dokumentams. Tačiau šis reikalavimas netrukdo naudotojui taikyti konservatyvesnių duomenų ir procedūrų.
- l) Naudotojas turi užtikrinti, kad Skrydžių vykdymo vadovo turinys būtų pateikiamas tokia forma, kad jį būtų paprasta naudoti. Sudarant Skrydžių vykdymo vadovą, laikomasi žmogiškųjų veiksnių principų.
- m) Naudotojui įgaliotoji institucija gali leisti Skrydžių vykdymo vadovą ar jo dalis pateikti kita, nei spausdinta popieriuje, forma. Tokiais atvejais turi būti užtikrinamas tinkamas prieinamumo, naudojimo ir patikimumo lygis.
- n) Skrydžių vykdymo vadovo sutrumpintos formos naudojimas naudotojo neatleidžia nuo OPS 1.130 punkto reikalavimų laikymosi.

## OPS 1.1045

**Skrydžių vykdymo vadovas. Struktūra ir turinys**

(Žr. OPS 1.1045 punkto 1 priedėlį)

- a) Naudotojas užtikrina, kad pagrindinė Skrydžių vykdymo vadovo struktūra būtų ši:
- A dalis. Bendrosios/pagrindinės nuostatos
- Šią dalį sudaro visos su lėktuvo tipu nesusijusios skraidymo strategijos sritys, nurodymai ir procedūros, būtinos saugiems skrydžiams.
- B dalis. Lėktuvo skrydžio klausimai
- Šią dalį sudaro visi su lėktuvo tipu susiję nurodymai ir procedūros, būtini saugiems skrydžiams. Joje turi būti atsižvelgiama į visus skirtumus tarp atitinkamų tipų, variantų ar individualių lėktuvų, kuriuos naudoja naudotojas.
- C dalis. Maršruto ir aerodromo nurodymai ir informacija
- Šią dalį sudaro visi nurodymai ir informacija, susiję su skrydžių zona.
- D dalis. Mokymas
- Šią dalį sudaro visi saugiems skrydžiams būtini mokymo nurodymai personalui.
- b) Naudotojas užtikrina, kad Skrydžių vykdymo vadovo turinys atitiktų OPS 1.1045 punkto 1 priedėlį ir skrydžių zoną bei tipą.
- c) Naudotojas užtikrina, kad išsami Skrydžių vykdymo vadovo struktūra būtų priimtina įgaliotajai institucijai.

## OPS 1.1050

**Lėktuvo pilotavimo taisyklės**

Kiekvienam savo naudojamam lėktuvui naudotojas turi turėti patvirtintas lėktuvo pilotavimo taisykles arba kitą jas atitinkantį dokumentą.

## OPS 1.1055

**Skrydžio žurnalas**

- a) Naudotojas kelionės žurnale apie kiekvieną skrydį pateikia šią informaciją:
- 1) lėktuvo registraciją;
  - 2) datą;
  - 3) įgulos nario (-ių) pavardę (-es);
  - 4) įgulos nario (-ių) pareigų paskirstymą;
  - 5) išskridimo vietą;
  - 6) atskridimo vietą;
  - 7) išskridimo laiką (*off-block time*);
  - 8) atskridimo laiką (*on-block time*);

- 9) skrydžio valandas;
  - 10) skrydžio pobūdį;
  - 11) incidentus, pastabas (jei yra); ir
  - 12) vado parašą (arba jo atitikmenį).
- b) Įgaliotoji institucija gali leisti naudotojui neregistruoti informacijos lėktuvo kelionės žurnale ar jo dalyse, jei atitinkama informacija yra pateikiama kituose dokumentuose.
- c) Naudotojas užtikrina, kad visi įrašai būtų daromi nepertraukiamai ir nuolat.

OPS 1.1060

**Skrydžio planas**

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



- b) Duomenys, kurie pateikiami kituose dokumentuose arba gaunami iš kitų tinkamų šaltinių, arba yra nesusiję su skrydžio tipu, į skrydžio planą gali būti neįtraukiami.
- c) Naudotojas privalo užtikrinti, kad skrydžio planas ir jo naudojimas būtų apibūdinami Skrydžių vykdymo vadove.
- d) Naudotojas užtikrina, kad visi įrašai skrydžio plane būtų daromi nepertraukiamai ir nuolat.

OPS 1.1065

#### **Dokumentų saugojimo laikotarpis**

Naudotojas užtikrina, kad visi įrašai ir atitinkama darbinė bei techninė informacija apie kiekvieną atskirą skrydį būtų saugoma OPS 1.1065 punkto 1 priedėlyje nurodytą laiką.

OPS 1.1070

#### **Naudotojo nepertraukiamo tinkamumo skraidyti užtikrinimo žurnalas**

Naudotojas tvarko galiojantį patvirtintą nepertraukiamo tinkamumo skraidyti užtikrinimo žurnalą, nurodytą M skirsnio M.A.704 punkte „Nepertaukiamo tinkamumo skraidyti užtikrinimo žurnalas“.

OPS 1.1071

#### **Lėktuvo techninės būklės žurnalas**

Naudotojas turi M skirsnio M.A.306 punkte „Naudotojo lėktuvo techninės būklės žurnalas“ nurodytą lėktuvo techninės būklės žurnalą.

—

## OPS 1.1045 punkto 1 priedėlis

**Skrydžių vykdymo vadovo turinys**

Naudotojas užtikrina, kad Skrydžių vykdymo vadove būtų pateikiama ši informacija:

**A. BENDROSIOS/PAGRINDINĖS NUOSTATOS****0. SKRYDŽIŲ VYKDYMO VADOVO TVARKYMAS IR KONTROLĖ****0.1. Įvadas**

- a) Įrašomas teiginys, kad Skrydžių vykdymo vadovas atitinka visas taikytinas taisykles bei taikomo vežėjo pažymėjimo sąlygas.
- b) Įrašomas teiginys, kad Skrydžių vykdymo vadove numatytos naudojimo instrukcijos, kurių turi laikytis atitinkamas personalas.
- c) Įvairių dalių, jų turinio, taikymo ir naudojimo sąrašas ir trumpas aprašymas.
- d) Terminų ir žodžių, kurių reikia naudojantis vadovu, paaiškinimai ir apibrėžtys.

**0.2. Keitimo ir taisymo sistema**

- a) Informacija apie asmenį (-is), atsakingą (-us) už pakeitimų ir pataisymų išleidimą ir įtraukimą.
- b) Įrašas apie pakeitimus ir pataisymus bei jų įtraukimo ir įsigaliojimo datos.
- c) Įrašomas teiginys, kad ranka rašyti pakeitimai ir pataisymai neleidžiami, išskyrus tuos atvejus, kai saugos sumetimais būtini neatidėliotini pakeitimai ar pataisymai.
- d) Puslapių ir jų įsigaliojimo datų anotavimo sistemos aprašymas.
- e) Galiojančių puslapių sąrašas.
- f) Pakeitimų anotavimas (tekste ir, jei įmanoma, schemose ir diagramose).
- g) Laikini pataisymai.
- h) Vadovų, pakeitimų ir pataisymų platinimo sistemos aprašymas.

**1. ORGANIZAVIMAS IR ATSAKOMYBĖ**

- 1.1. Organizacinė struktūra. Pateikiamas organizacinės struktūros apibūdinimas, įskaitant bendrąją bendrovės struktūros diagramą ir skrydžių departamento struktūros diagramą. Struktūros diagramoje turi būti parodytas skrydžių departamento ir kitų bendrovės departamentų ryšys. Pirmiausia turi būti parodytos pavaldumo ir atsiskaitymo linijos tarp visų padalinių, departamentų ir t. t., susijusių su skrydžių sauga.
- 1.2. Paskirti pareigūnai. Pateikiamos visų paskirtų pareigūnų, atsakingų už skrydžių vykdymą, techninės priežiūros sistemą, įgulų mokymą ir antžeminių darbą, pavardės, kaip nurodyta OPS 1.175 punkto i papunktyje. Turi būti aprašytos jų funkcijos ir pareigos.
- 1.3. Skrydžių valdymo personalo atsakomybė bei pareigos. Skrydžių valdymo personalo pareigų, atsakomybės ir įgaliojimų, susijusių su skrydžių sauga ir taikomų taisyklių laikymusi, aprašymas.
- 1.4. Įgulos vado įgaliojimai, pareigos ir atsakomybė. Įgulos vado įgaliojimų, pareigų ir atsakomybės aprašymas.
- 1.5. Kitų įgulos narių (išskyrus įgulos vadą) pareigos ir atsakomybė.

2. SKRYDŽIŲ VYKDYMO KONTROLĖ IR PRIEŽIŪRA
  - 2.1. Naudotojo vykdoma skrydžio priežiūra. Naudotojo vykdomos skrydžio priežiūros sistemos aprašymas (žr. OPS 1.175 punkto g papunktį). Turi būti aprašyta, kaip prižiūrima skrydžių vykdymo sauga ir personalo kvalifikacija. Pirmiausia turi būti aprašytos procedūros, susijusios su šiais klausimais:
    - a) licencijos ir kvalifikacijos galiojimu;
    - b) skrydžių vykdymo personalo kompetencija; ir
    - c) bylų, skrydžio dokumentų, papildomos informacijos ir duomenų kontrole, analize ir saugojimu.
  - 2.2. Papildomų naudojimo instrukcijų ir informacijos paskelbimo sistema. Su skrydžių vykdymu susijusios informacijos, papildančios Skrydžių vykdymo vadove esančią informaciją, paskelbimo sistemos aprašymas. Turi būti nurodyta šios informacijos taikymo sritis ir atsakomybė už jos paskelbimą.
  - 2.3. Avarijų prevencijos ir skrydžių saugos programa. Svarbiausių skrydžių saugos programos aspektų aprašymas.
  - 2.4. Skrydžių kontrolė. Procedūrų ir atsakomybės, būtinos su skrydžių sauga susijusiai skrydžių vykdymo kontrolei vykdyti, aprašymas.
  - 2.5. Įgaliotosios institucijos įgaliojimai. Įgaliotosios institucijos įgaliojimų aprašymas ir nurodymai personalui, kaip palengvinti įgaliotosios institucijos personalo vykdomus patikrinimus.
3. Kokybės valdymo sistema

Patvirtintos kokybės sistemos aprašymas, nurodant bent:

  - a) kokybės politiką;
  - b) kokybės sistemos organizavimo aprašymą; ir
  - c) pareigų ir atsakomybės pasiskirstymą.
4. ĮGULOS SUDĖTIS
  - 4.1. Įgulos sudėtis. Aprašomas metodas, kuriuo nustatoma įgulos sudėtis, atsižvelgiant į:
    - a) naudojamo lėktuvo tipą;
    - b) vykdomų skrydžių zoną ir tipą;
    - c) skrydžio etapą;
    - d) minimalios įgulos reikalavimus ir tarnybinio skrydžio laiką;
    - e) patirtį (bendrą ir atitinkamo tipo), laiką, jos naujumą ir įgulos narių kvalifikaciją; ir
    - f) įgulos vado paskyrimą ir, jei tai būtina dėl skrydžio trukmės, procedūras įgulos vadui arba kitiems skrydžio įgulos nariams pakeisti (žr. OPS 1.940 punkto 1 priedėlių);
    - g) vyresniojo keleivių salono įgulos nario paskyrimą ir, jei tai būtina dėl skrydžio trukmės, procedūras vyresniajam keleivių salono įgulos nariui arba kitiems keleivių salono įgulos nariams pakeisti.
  - 4.2. Įgulos vado įgaliojimai. Taisyklės, taikomos įgulos vadui paskirti.
  - 4.3. Skrydžio įgulos nepajėgumas. Vadovavimo perėmimo instrukcijos skrydžio įgulos nepajėgumo atveju.

- 4.4. Skrydžiai daugiau nei vienu lėktuvo tipu. Aprašymas, kurie lėktuvai yra laikomi vieno tipo, siekiant:
- suplanuoti skrydžio įgulos darbą; ir
  - suplanuoti keleivių salono įgulos darbą.
5. KVALIFIKACIJOS REIKALAVIMAI
- 5.1. Apibūdinama, kokias licencijas, kvalifikaciją (-as), kompetenciją (pvz., susijusią su maršrutais ir aerodromais), patirtį ir pasirengimą privalo būti įgijęs skrydžių vykdymo personalas, kad galėtų vykdyti savo pareigas, kokie personalo tikrinimai privalo būti atlikti ir kada tai privalo būti atnaujinta. Būtina atsižvelgti į lėktuvo tipą, skrydžio tipą ir įgulos sudėtį.
- 5.2. Skrydžio įgula:
- įgulos vadas;
  - rezervinis pilotas;
  - antrasis pilotas;
  - prižiūrimas pilotas;
  - sistemos operatorius;
  - skrydžiai daugiau nei vienu tipu ar variantu.
- 5.3. Keleivių salono įgula:
- vyresnysis keleivių salono įgulos narys;
  - keleivių salono įgulos narys;
    - būtinasis keleivių salono įgulos narys;
    - papildomas keleivių salono įgulos narys ir keleivių salono įgulos narys supažindinamųjų skrydžių metu;
  - skrydžiai daugiau nei vienu tipu ar variantu.
- 5.4. Mokymo, tikrinimo ir priežiūros personalas:
- skrydžio įgulai;
  - keleivių salono įgulai.
- 5.5. Kitas skrydžių vykdymo personalas.
6. SU ĮGULOS SVEIKATA SUSIJUSIOS ATSARGUMO PRIEMONĖS
- 6.1. Su įgulos sveikata susijusios atsargumo priemonės. Su sveikata susijusios atitinkamos taisyklės ir instrukcijos įgulos nariams, įskaitant:
- alkoholį ir kitus svaigiuosius gėrimus;
  - narkotikus;
  - vaistus;
  - migdomuosius vaistus;
  - farmacijos preparatus;
  - imuninius preparatus;
  - giluminį nardymą;

- h) kraujo donorystę;
  - i) atsargumo priemonės naudojant maisto produktus prieš skrydį ir jo metu;
  - j) miegą ir poilsį; ir
  - k) chirurgines operacijas.
7. SKRYDŽIO LAIKO APRIBOJIMAI
- 7.1. Skrydžio ir darbo laiko apribojimai ir poilsio reikalavimai. Pagal taikytinus reikalavimus naudotojo parengtas planas.
- 7.2. Skrydžio ir darbo laiko apribojimų viršijimas ir (arba) poilsio laiko sutrumpinimas. Sąlygos, kuriomis galima viršyti skrydžio ir darbo laiką ar sutrumpinti poilsio laiką, bei procedūros, pagal kurias pranešama apie šiuos pakeitimus.
8. NAUDOJIMO PROCEDŪROS
- 8.1. Pasirengimo skrydžiui instrukcija. Priklausomai nuo skrydžio:
- 8.1.1. Minimalūs skrydžio aukščiai. Minimalaus aukščio nustatymo ir taikymo metodo aprašymas, įskaitant:
- a) procedūrą minimaliam aukščiui ar skrydžio lygiui skrydžiams pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR) nustatyti; ir
  - b) procedūrą minimaliam aukščiui ar skrydžio lygiui skrydžiams pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (IFR) nustatyti;
- 8.1.2. Leidimo naudoti aerodromus suteikimo kriterijai ir sąlygos, atsižvelgiant į taikomus D, E, F, G, H, I ir J skirsnį reikalavimus.
- 8.1.3. Aerodromo naudojimo minimumų nustatymo metodai. Aerodromo naudojimo minimumų skrydžiams pagal IFR nustatymo metodas pagal OPS 1 punkto E skirsnį. Nuoroda turi būti daroma į procedūras, pagal kurias nustatomas matomumas ir (arba) kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis bei piloto faktinio matomumo, pranešto matomumo ir pranešto kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolio taikymo galimybės.
- 8.1.4. Skrendant maršrutu naudojimo minimumai skrydžiams pagal VFR arba skrydžio pagal VFR dalims ir, kai naudojami vieno variklio lėktuvai, – instrukcijos maršrutui pasirinkti, atsižvelgiant į esamą žemės paviršių, leidžiantį atlikti saugų priverstinį tūpimą.
- 8.1.5. Aerodromo ir maršruto naudojimo minimumų pateikimas ir taikymas.
- 8.1.6. Meteorologinės informacijos vertinimas. Paaiškinamoji medžiaga apie meteorologinių prognozių ir meteorologinių pranešimų atitinkamai skrydžio zonai iššifravimą, taip pat pranešimų apie oro sąlygas vertinimą.
- 8.1.7. Vežamų degalų, alyvos ir vandens metanolo kiekio paskaičiavimas. Metodai, kurie taikomi nustatyti ir stebėti degalų, alyvos ir vandens metanolo kiekį skrydžio metu. Šioje dalyje taip pat turi būti išdėstomos instrukcijos vežamam skysčiui matuoti ir paskirstyti. Šiose instrukcijose būtina atsižvelgti į visas aplinkybes, galinčias susidaryti skrydžio metu, kartu ir galimybę keisti planą skrydžio metu ir vienos ar daugiau lėktuvo jėgainių gedimą. Taip pat turi būti aprašyta įrašų apie degalus ir alyvą tvarkymo sistema.
- 8.1.8. Masė ir svorio centras. Bendrieji masės ir svorio centro principai, įskaitant:
- a) sąvokų apibrėžtis;
  - b) metodus, procedūras ir atsakomybę rengiant bei priimant masės ir svorio centro skaičiavimus;
  - c) standartinės ir (arba) faktinės masės naudojimo strategiją;
  - d) metodą taikomai keleivių, bagažo ir krovinio masei nustatyti;
  - e) įvairiems skrydžių ir lėktuvų tipams taikomas keleivių ir bagažo mases;

- f) bendrą instrukciją ir informaciją, būtiną įvairių naudojamų masės ir pusiausvyros dokumentų tipams tikrinti;
  - g) paskutinę minutę daromų pakeitimų procedūras;
  - h) specifinį degalų, alyvos ir vandens metanolo tankį; ir
  - i) susodinimo strategiją/procedūras.
- 8.1.9. ATS skrydžio planas. Procedūros ir atsakomybė rengiant ir pateikiant oro eismo paslaugų (ATS) skrydžio planą. Veiksniai, į kuriuos reikia atsižvelgti, apima individualių ir pakartotinių skrydžio planų pateikimo priemones.
- 8.1.10. Skrydžio planas. Skrydžio plano rengimo ir priėmimo procedūros ir atsakomybė. Turi būti aprašytas skrydžio plano naudojimas, taip pat pateikiami naudojamų skrydžio plano formų pavyzdžiai.
- 8.1.11. Naudotojo lėktuvo techninės būklės žurnalas. Turi būti aprašoma naudotojo lėktuvo techninės būklės žurnalo naudojimas ir pareigos, taip pat naudojamų formatų pavyzdžiai.
- 8.1.12. Dokumentų, blankų ir papildomos informacijos, kurią reikia turėti, sąrašas.
- 8.2. Antžeminių paslaugų instrukcijos
- 8.2.1. Degalų papildymo procedūros. Degalų papildymo procedūrų aprašymas, įskaitant:
- a) su sauga susijusias atsargumo priemones degalų papildymo ir pašalinimo metu, taip pat, kai veikia APU ar įjungtas turbininis variklis bei užtraukti sraigto stabdžiai;
  - b) degalų papildymą ir pašalinimą, keleiviams įlipant, esant lėktuve ar išlipant; ir
  - c) atsargumo priemones siekiant išvengti degalų susimaišymo.
- 8.2.2. Su sauga susijusios lėktuvams, keleiviams ir kroviniams skirtų paslaugų procedūros. Procedūrų, kurios turi būti taikomos paskirstant krėslus bei įlaipinant ir išlaipinant keleivius, taip pat pakraunant ir iškraunant lėktuvą, aprašymas. Taip pat turi būti pateikiamos tolesnės procedūros, skirtos užtikrinti saugą, lėktuvui stovint perone. Su paslaugų teikimu susijusios procedūros turi apimti:
- a) vaikams/kūdikiams, sergantiems keleiviams ir riboto judrumo asmenims teikiamas paslaugas;
  - b) neįleistų keleivių, deportuojamų ar areštuotų asmenų vežimą;
  - c) leistino vežtis rankinio bagažo dydį ir svorį;
  - d) krovinių pakrovimą ir tvirtinimą lėktuve;
  - e) specialius krovinius ir krovinių skyrių klasifikaciją;
  - f) antžeminės įrangos išdėstymą;
  - g) lėktuvo durų veikimą;
  - h) saugą perone, įskaitant gaisro prevenciją, vėjo gūsių ir įsiurbimo vietas;
  - i) variklių paleidimo, išvykimo iš perono ir atvykimo procedūras, įskaitant stūmimo atgal ir vilkimo operacijas;
  - j) lėktuvų aprūpinimą; ir
  - k) lėktuvo aprūpinimo dokumentus ir jų formas;
  - l) lėktuvo krėslus, kuriuose gali sėdėti keletas keleivių.

- 8.2.3. Atsisakymo įlaipinti procedūros. Procedūros, kuriomis siekiama užtikrinti, kad asmenys, kurie atrodo apsvaigę arba pagal kurių elgesį ar fizinę būklę matyti, kad jie yra veikiami vaistų, išskyrus tinkamai prižiūrimus ligonius, būtų neleidžiami į lėktuvą. Tai netaikoma tinkamai prižiūrimiems ligoniams.
- 8.2.4. Ledo šalinimo ir priešledžio procedūros žemėje. Lėktuvams ant žemės taikomų ledo šalinimo ir priešledžio procedūrų ir tvarkos aprašymas. Turi būti aprašomi ledo ir kitų apnašų tipai bei jų poveikis stovintiems, manevruojantiems žemėje ir kylantiems lėktuvams. Be to, turi būti pateikiamas naudojamų skysčių tipų aprašymas, įskaitant:
- firminį arba komercinį pavadinimą;
  - charakteristikas;
  - poveikį lėktuvo veikimui;
  - galiojimo laiką; ir
  - naudojimo atsargumo priemonės.
- 8.3. Skrydžio procedūros
- 8.3.1. VFR/IFR taisyklių laikymosi tvarka. Leidimo atlikti skrydžius pagal VFR arba reikalavimo atlikti skrydžius pagal IFR ar vieno keitimo kitu tvarkos aprašymas.
- 8.3.2. Navigacijos procedūros. Visų navigacijos procedūrų, susijusių su skrydžio tipu (-ais) ir zona (-omis), aprašymas. Turi būti atsižvelgiama į:
- standartines navigacijos procedūras, įskaitant nepriklausomų kryžminių klaviatūra padarytų įrašų patikrinimą, kai šie turi įtakos lėktuvo skrydžio trajektorijai, atlikimo tvarką;
  - MNPS ir POLAR navigaciją ir navigaciją kituose nustatytuose regionuose;
  - RNAV;
  - plano keitimą skrydžio metu; ir
  - procedūras, taikomas išsiderinus sistemai; ir
  - RVSM.
- 8.3.3. Aukščiamočio nustatymo procedūros, naudojant, jei reikia:
- aukščio matavimą metrais ir konversijos lenteles,
  - ir
  - skrydžių pagal QFE procedūras.
- 8.3.4. Aukščio įspėjimo sistemos procedūros.
- 8.3.5. Žemės artumo įspėjimo sistema/žemės paviršiaus vengimo įspėjimo sistema. Procedūros ir instrukcijos, būtinos siekiant išvengti suartėjimo su žeme valdomojo skrydžio, įskaitant leidimosi netoli žemės paviršiaus aukščio lygio apribojimus (susiję mokymo reikalavimai pateikiami D skirsnio 2.1 papunktyje).
- 8.3.6. TCAS/ACAS naudojimo politika ir procedūros.
- 8.3.7. Degalų kontrolės skrydžio metu tvarka ir procedūros.

- 8.3.8. Priešiškos ir galimos pavojingos atmosferos sąlygos. Procedūros, naudojamos skridimui ir (arba) vengimui skristi priešiškomis ir galimomis pavojingomis atmosferos sąlygomis, tokiomis kaip:
- a) perkūnija;
  - b) apledėjimo sąlygos;
  - c) turbulencija;
  - d) vėjo poslinkio;
  - e) reaktyvinės srovės;
  - f) vulkaninių pelenų debesys;
  - g) smarkus lietus;
  - h) smėlio audros;
  - i) kalnų grandinės; ir
  - j) dideli temperatūros svyravimai.
- 8.3.9. Sukelta turbulencija. Sukeltos turbulencijos atstumo kriterijai, atsižvelgiant į lėktuvų tipus, vėjo sąlygas bei kilimo ir tūpimo tako padėtį.
- 8.3.10. Įgulos nariai darbo vietose. Reikalavimai įgulos nariams užimti jiems paskirtas darbo vietas ar krėslus įvairiais skrydžio etapais arba kai manoma, jog būtina, saugos interesais, taip pat nurodomos reguliuojamo poilsio įgulos kabinoje procedūros.
- 8.3.11. Įgulos ir keleivių saugos diržų naudojimas. Reikalavimai įgulos nariams ir keleiviams naudoti saugos diržus ir (arba) saugos diržų kompleksus įvairiais skrydžio etapais arba kai manoma, jog būtina, saugos interesais.
- 8.3.12. Leidimas būti įgulos kabinoje. Sąlygos ne skrydžio įgulos nariams būti įgulos kabinoje. Taip pat turi būti išdėstyta nustatyta įgaliotosios institucijos inspektorių patekimo tvarka.
- 8.3.13. Laisvų įgulos krėslų naudojimas. Laisvų įgulos krėslų naudojimo sąlygos ir procedūros.
- 8.3.14. Įgulos narių nepajėgumas. Procedūros, kurių reikia laikytis įgulos nariams tapus nepajėgiems skrydžio metu. Turi būti įtraukiami nepajėgumo tipų ir jų atpažinimo būdų pavyzdžiai.
- 8.3.15. Keleivių salono saugos reikalavimai. Procedūros apima:
- a) keleivių salono parengimą skrydžiui, reikalavimus skrydžio metu ir pasirengiant tūpti, taip pat procedūras, užtikrinančias saugumą keleivių salone ir virtuvėse;
  - b) procedūras, užtikrinančias, kad keleiviai būtų susodinti ten, kur, prireikus avarinės evakuacijos, jie galėtų geriausiai pagelbėti ir neapsunkintų evakuacijos iš lėktuvo;
  - c) procedūras, kurių reikia laikytis keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo metu; ir
  - d) procedūras, kai keleiviams įlipant, esant lėktuve ir išlipant yra pilami/išpilami degalai;
  - e) rūkymas lėktuve.
- 8.3.16. Keleivių instruktažo procedūros. Keleivių instruktažo turinys, priemonės ir laikas pagal OPS 1.285 punktą.
- 8.3.17. Procedūros, kai lėktuvais vežama būtina įranga kosminei arba saulės radiacijai nustatyti. Procedūros, pagal kurias naudojama įranga kosminei ar saulės radiacijai nustatyti ir įrašyti jos parodymus, taip pat veiksmai tuo atveju, kai viršijamos Skrydžių vykdymo vadove nustatytos ribos. Be to, apibrėžiamos procedūros, įskaitant ATS procedūras, kurių reikia laikytis tuo atveju, kai priimamas sprendimas žemėti arba keisti maršrutą.



- 8.3.18 Autopiloto ir traukos automato naudojimo tvarka.
- 8.4. Skrydžiai bet koku oru. Skrydžio procedūrų, susijusių su skrydžiais bet koku oru, aprašymas (t. p. žr. OPS D ir E skirsnius).
- 8.5. ETOPS. ETOPS skrydžio procedūrų aprašymas.
- 8.6. Minimalios įrangos ir konfigūracijos nukrypimo sąrašo (-ų) naudojimas.
- 8.7. Nekomerciniai skrydžiai. Procedūros ir apribojimai:
- mokomųjų skrydžių;
  - bandomųjų skrydžių;
  - pristatomųjų skrydžių;
  - perskraidinimų;
  - demonstracinių skrydžių; ir
  - siunčiamųjų reisų, įskaitant asmenis, kurie gali būti vežami šiais skrydžiais.
- 8.8. Deguonies reikalavimai
- 8.8.1. Sąlygų, kurioms esant turi būti paduodamas ir naudojamas deguonis, paaiškinimas.
- 8.8.2. Deguonies reikalavimai nustatyti:
- skrydžio įgulai;
  - keleivių salono įgulai; ir
  - keleiviams.
9. PAVOJINGI KROVINIAI IR GINKLAI
- 9.1. Informacija, instrukcijos ir bendrieji paaiškinimai apie pavojingų krovinių vežimą, įskaitant:
- naudotojo nustatytą pavojingų krovinių vežimo tvarką;
  - nurodymus priimti, ženklinti, tvarkyti, sandėliuoti ir atskirti pavojingus krovinius;
  - specialiųjų pranešimų reikalavimus, įvykus avarijai ar įvykiui, kai vežami pavojingi kroviniai;
  - procedūras, taikomas avarinėse situacijose, susijusiose su pavojingais krovinais;
  - viso personalo, nurodyto OPS 1.1215 punkte, pareigas; ir
  - instrukcijas vežti naudotojo darbuotojus.
- 9.2. Sąlygos, kuriomis galima vežti ginklus, karinę amuniciją bei karinius ir sportinius ginklus.
10. SAUGUMAS
- 10.1. Nekonfidencialios saugumo instrukcijos ir nurodymai, kuriuose privalo būti nurodyti skrydžių vykdymo personalo įgaliojimai ir atsakomybė. Taip pat turi būti nurodyta tvarka ir procedūros, kaip elgtis nusikaltimų lėktuve, pavyzdžiui, neteisėto įsikišimo, sabotazo, grasinimų susprogdinti ir užgrobimų atveju, ir kaip apie juos pranešti.
- 10.2. Prevencinių saugumo priemonių ir mokymo aprašymas.

*Pastaba.* Pavienės saugumo instrukcijų ir nurodymų dalys gali būti laikomos konfidencialiomis.

## 11. VEIKSMAI ĮVYKIŲ ATVEJU, INFORMAVIMAS IR PRANEŠIMAS APIE JUOS

Procedūros, kaip elgtis įvykių atveju, informuoti ir pranešti apie juos. Čia turi būti nurodyta:

- a) įvykių apibrėžtys bei atitinkamos visų susijusių asmenų pareigos;
- b) pranešimų apie visų tipų įvykius naudojamų blankų pavyzdžiai (arba tų blankų kopijos), instrukcijos, kaip jie turi būti užpildyti, jų siuntimo adresai ir laikas, per kurį tai turi būti padaryta;
- c) avarijos atveju – bendrovės departamentų, įgaliotųjų institucijų ir kitų organizacijų, kurioms turi būti pranešta, pavadinimai, kaip tai turi būti padaryta ir kokia tvarka;
- d) žodinio pranešimo oro eismo paslaugų tarnybos skyriams apie ACAS sprendžiamuosius patarimus (RA), susidūrimo su paukščiais pavojų ir pavojingas sąlygas procedūros;
- e) raštiško pranešimo apie oro eismo incidentus, ACAS RA, susidūrimus su paukščiais, incidentus ar avarijas, susijusias su pavojingais kroviniais, bei neteisėtus veiksmus, procedūros;
- f) pranešimo procedūros, siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi OPS 1.085 punkto b papunkčio ir 1.420 punkto reikalavimų. Šios procedūros turi apimti su skrydžių sauga susijusių vidaus pranešimų procedūras, kurių turi laikytis įgulos nariai, paskirti užtikrinti, kad įgulos vadas būtų nedelsiant informuojamas apie incidentus, sukėlusius grėsmę arba galėjusius sukelti grėsmę saugai skrydžio metu, ir kad jam būtų suteikta visa atitinkama informacija.

## 12. SKRYDŽIŲ TAISYKLĖS

Skrydžių taisyklės apima:

- a) vizualiųjų skrydžių ir skrydžių pagal prietaisus taisykles;
- b) skrydžių taisyklių teritorinį taikymą;
- c) ryšio, įskaitant COM gedimo, procedūras;
- d) informaciją ir instrukcijas, skirtas civilinių lėktuvų perėmimui;
- e) aplinkybes, kuriomis turi būti klausomasi radijo ryšio;
- f) signalus;
- g) skrydžio metu naudojamą laiko sistemą;
- h) ATC leidimus, pranešimus apie skrydžio plano ir padėties laikymąsi;
- i) vizualiuosius signalus, naudojamus įspėti neteisėtai skrendantį lėktuvą, apie skrendantį į ribotą, draudžiamą ar pavojingą zoną arba artėjantį prie jos;
- j) procedūras, kurių turi laikytis pilotai tapę avarijos liudininkais ar gavę pranešimą apie nelaimę;
- k) antžeminius ir oro vizualiuosius kodus, skirtus išsigelbėjusiems, signalinių priemonių aprašymą ir naudojimą; ir
- l) nelaimės ir pavojaus signalus.

## 13. NUOMA

Nuomai skirtos darbo tvarkos, susijusių procedūrų ir valdymo atsakomybės aprašymas.

**B. LĒKTUVO SKRYDŽIO KLAUSIMAI, SUSIJĘ SU TIPU**

Šioje dalyje informacija turi būti pateikiama atsižvelgiant į tipų ir tipų variantų skirtumus.

**0. BENDRA INFORMACIJA IR MATAVIMO VIENETAI**

0.1. Bendra informacija (pvz., lėktuvo matmenys), taip pat matavimo vienetų, naudojamų atitinkamo tipo lėktuvo skrydžiuose ir konversijos lentelės.

**1. APRIBOJIMAI**

1.1. Sertifikuotų apribojimų ir taikomų skrydžių vykdymo apribojimų aprašymas, įskaitant:

- a) sertifikavimo statusą (pvz., CS-23, CS-25, ICAO 16 priedas (CS-36 ir CS-34) ir t. t.);
- b) kiekvieno tipo lėktuvo keleivių krėslų konfigūraciją, taip pat grafinį jos pavaizdavimą;
- c) patvirtintus skrydžių tipus (pvz., VFR/IFR, CAT II/III, RNP tipas, skrydžiai žinomomis apledėjimo sąlygomis ir kt.);
- d) įgulos sudėtį;
- e) masę ir svorio centrą;
- f) greičio apribojimus;
- g) skrydžio diapazoną (-us);
- h) vėjo normas, taip pat darbą užterštuose kilimo ir tūpimo takuose;
- i) skrydžio apribojimus taikomoms konfigūracijoms;
- j) kilimo ir tūpimo tako nuolydį;
- k) apribojimus šlapiuose ar užterštuose kilimo ir tūpimo takuose;
- l) nešvarų sklandmenį; ir
- m) sistemos apribojimus.

**2. ĮPRASTOS PROCEDŪROS**

2.1. Įprastos procedūros ir įgulai nustatytos pareigos, atitinkami kontroliniai sąrašai, kontrolinių sąrašų naudojimo sistema ir būtinų skrydžio ir keleivių salono įgulos tarpusavio koordinavimo procedūrų aprašymas. Turi būti įtraukiamos šios įprastos procedūros ir pareigos:

- a) prieš skrydį;
- b) prieš kylant;
- c) aukščiamacio nustatymo ir tikrinimo;
- d) riedėjimo, kilimo ir aukštėjimo;
- e) triukšmo mažinimo;
- f) skrydžio maršrutu ir žemėjimo;
- g) artėjimo, rengimosi tūpti ir priešskrydinio susižinojimo;
- h) artėjimo tūpti pagal VFR;
- i) artėjimo tūpti pagal prietaisus;
- j) vizualaus artėjimo tūpti ir skrydžio ratu;

- k) tūpimo nutraukimo;
- l) įprastinio tūpimo;
- m) po tūpimo; ir
- n) darbo šlapiame ir užterštame kilimo ir tūpimo take.

### 3. YPATINGOS IR AVARINĖS PROCEDŪROS

3.1. Ypatingos ir avarinės procedūros bei įgulai nustatytos pareigos, atitinkami kontroliniai sąrašai, kontrolinių sąrašų naudojimo sistema ir būtinų skrydžio ir keleivių salono įgulos tarpusavio koordinavimo procedūrų aprašymas. Turi būti įtraukiamos šios ypatingos ir avarinės procedūros bei pareigos:

- a) įgulos nepajėgumo;
- b) gaisro ir dūmų pratybų;
- c) nehermetiško ar iš dalies nehermetiško skrydžio;
- d) struktūrinių normų, tokių kaip tūpimas su per dideliu svoriu, viršijimo;
- e) kosminės radiacijos normų viršijimo;
- f) žaibo smūgio;
- g) ryšio nelaimės atveju ir ATC perspėjimo apie avarinę padėtį;
- h) variklio gedimo;
- i) sistemos gedimų;
- j) nurodymų dėl nukrypimo nuo kurso dėl rimtų techninių gedimų;
- k) žemės artumo įspėjimo;
- l) TCAS įspėjimo;
- m) vėjo poslinkio; ir
- n) avarinio tūpimo/priverstinio tūpimo ant vandens; ir
- o) avarinės išskridimo procedūros.

### 4. SKRYDIS

4.0. Skrydžio duomenys turi būti pateikiami tokia forma, kuria juos būtų galima naudoti be sunkumų.

4.1. Skrydžio duomenys. Turi būti įtraukiama skrydžio medžiaga, pateikianti duomenis, kurių reikia, kad būtų laikomasi OPS 1 punkto F, G, H ir I skirsnuose nurodytų skrydžio reikalavimų, leidžianti nustatyti:

- a) kilimo aukštėjimo ribas – masę, aukštį, temperatūrą;
- b) kilimo lauko ilgį (sauso, šlapio, užteršto);
- c) grynosios skrydžio trajektorijos duomenis ključių perskridimui apskaičiuoti arba, jei reikia, kilimo trajektoriją;
- d) gradiento sumažėjimą aukštėjant su posūkiu;
- e) skrendant maršrutu aukštėjimo ribas;
- f) artėjimo tūpti aukštėjimo ribas;

- g) tūpimo aukštėjimo ribas;
  - h) tūpimo lauko ilgį (sauso, šlapio, užteršto), taip pat sistemos ar prietaiso gedimo skrendant įtaką, jei tai daro poveikį tūpimo nuotoliui;
  - i) stabdymo energijos ribas; ir
  - j) įvairiuose skrydžio etapuose naudojamus greičius (taip pat atsižvelgiant, ar kilimo ir tūpimo takas yra šlapias ar užterštas).
- 4.1.1. Papildomi duomenys apie skrydžius apledėjimo sąlygomis. Turi būti nurodomi visi sertifikuoti skrydžiai, susiję su leistina konfigūracija, ar su nukrypimu nuo konfigūracijos, pavyzdžiui, neveikiančia prieššlydžio sistema.
- 4.1.2. Jei skrydžio duomenų, kurių reikia atitinkamai skrydžio klasei, nėra patvirtintame AFM, tai turi būti pateikiami kiti įgaliotajai institucijai priimtini duomenys. Kaip alternatyva, Skrydžių vykdymo vadove gali būti pateikiama nuoroda į patvirtintus duomenis, esančius AFM, jeigu tokių duomenų neketinama naudoti dažnai ar avarijos atveju.
- 4.2. Papildomi skrydžio duomenys. Papildomi skrydžio duomenys, jeigu jie naudojami, apima:
- a) gradientą, aukštėjant su visais veikiančiais varikliais;
  - b) deviacijos duomenis;
  - c) ledo šalinimo/priešledžio skysčių įtaką;
  - d) skrydį su išleista važiuokle;
  - e) lėktuvams su 3 ir daugiau variklių – perskraidinimus su vienu neveikiančiu varikliu; ir
  - f) skrydžius, vykdomus pagal CDL nuostatas.
5. SKRYDŽIO PLANAVIMAS
- 5.1. Duomenys ir instrukcijos, būtinos planavimui prieš skrydį ir skrydžio metu, įskaitant veiksnius, pavyzdžiui, greičio grafiką ir galingumo reguliavimą. Prireikus turi būti nurodomos skrydžių su neveikiančiu varikliu (-iais), ETOPS (ypač kreiserinį greitį ir maksimalų nuotolį iki tinkamo aerodromo, nustatyto pagal OPS 1.245 punktą, neveikiant vienam varikliui) ir skrydžių į nuošalius aerodromus procedūros.
- 5.2. Metodas, taikomas reikiamam degalų kiekiui įvairiuose skrydžio etapuose apskaičiuoti pagal OPS 1.255 punktą.
- 5.3. Skrydžio duomenys ETOPS kritinėms kuro atsargoms ir skrydžio zonai, įskaitant pakankamus duomenis siekiant apskaičiuoti kritines kuro atsargas ir skrydžio zoną remiantis patvirtintomis lėktuvo skrydžio charakteristikomis. Būtinai toliau išvardyti duomenys:
- a) išsamūs skrydžio neveikiant varikliui (-iams) charakteristikų duomenys, įskaitant kuro sunaudojimą standartinėmis ir nestandartinėmis atmosferos sąlygomis, kaip oro greičio ir galingumo reguliavimo funkcija, įskaitant:
    - i) žemėjimą (įskaitant grynąjį galingumą), žr. OPS 1.505 punktą, jei taikytina;
    - ii) kreiserinio aukščio sritį, įskaitant 10 000 pėdų;
    - iii) horizontalųjį skrydį;
    - iv) aukštybinis galingumas (įskaitant grynąjį galingumą); ir
    - v) nutrauktą tūpimą.
  - b) išsamūs skrydžio visiems varikliams veikiant charakteristikų duomenys, įskaitant nominalųjį kuro sunaudojimą standartinėmis ir nestandartinėmis atmosferos sąlygomis, kaip oro greičio ir galingumo reguliavimo funkcija, įskaitant:
    - i) kreiserinį skrydį (aukščio sritis, įskaitant 10 000 pėdų); ir
    - ii) horizontalųjį skrydį.

- c) kitos su ETOPS skrydžiais susijusios detalės, dėl kurių gali žymiai pablogėti skrydžio charakteristikos, pavyzdžiui, lėktuvo neapsaugotų paviršių apledėjimas, RAT (angl. *Ram Air Turbine*) naudojimas, traukos reversinio mechanizmo naudojimas ir t. t.

Aukščiai, oro greičiai, traukos nustatymai ir kuro sunaudojimas, kurie taikomi apskaičiuojant skrydžių ETOPS zoną kiekvienam lėktuvo ir variklių deriniui, turi būti naudojami nurodant aukštį virš žemės ir kliūčių laikantis šio reglamento.

## 6. MASĖ IR CENTRUOTĖ

Masės ir centruotės apskaičiavimo instrukcijos ir duomenys, apimantys:

- a) apskaičiavimo sistemą (pvz., indeksų sistemą);
- b) informaciją, kuri rankiniu ir kompiuteriniu būdu įrašoma į masės ir centruotės dokumentus, bei jų pildymo instrukcijas;
- c) vežėjo naudojamų lėktuvų tipų, variantų ar atskirų lėktuvų masės ir svorio centro ribas; ir
- d) sausąją skrydžio masę ir atitinkamą svorio centrą ar indeksą.

## 7. KROVA

Procedūros ir reikalavimai krovinių krovimui ir tvirtinimui lėktuve.

## 8. KONFIGŪRACIJOS NUKRYPTIMŲ SĄRAŠAS

Konfigūracijos nukrypimų sąrašas (-ai) (CDL), jei juos pateikia gamintojas, atsižvelgiant į naudojamų lėktuvų tipus ir variantus, įskaitant procedūras, kurių reikia laikytis, kai lėktuvui leidžiama skristi jo CDL sąlygomis.

## 9. MINIMALIOS ĮRANGOS SĄRAŠAS

Minimalios įrangos sąrašas (MEL) atsižvelgiant į naudojamų lėktuvų tipus ir variantus bei skrydžio tipą (-us)/regioną (-us). MEL turi apimti navigacijos įrangą ir jame reikia atsižvelgti į reikiamą skrydžio vykdymą skrendant maršrutu ir skrydžio zonoje.

## 10. GELBĖJIMOSI IR AVARINĖ ĮRANGA, ĮSKAITANT DEGUONĮ

- 10.1. Gelbėjimosi įrangos, kuri turi būti lėktuve skrendant maršrutais, sąrašas ir procedūros, kurios taikomos šios įrangos tinkamumui patikrinti prieš kylant. Taip pat turi būti pateikiamos instrukcijos, skirtos gelbėjimosi ir avarinės įrangos išdėstymui, prieinamumui ir naudojimui bei su ja susijusio tikrinimo sąrašas (-ai).
- 10.2. Reikiamo ir esamo deguonies kiekio apskaičiavimo procedūra. Reikia atsižvelgti į skrydžio profilį, skrendančiųjų skaičių ir galimą kabinos išsihermetinimą. Informacija turi būti pateikiama taip, kad ją būtų galima naudoti be sunkumų.

## 11. AVARINĖS EVAKUACIJOS PROCEDŪROS

- 11.1. Instrukcijos pasirengti avarinei evakuacijai, įskaitant igulos koordinavimą ir avarinio posto paskyrimą.
- 11.2. Avarinės evakuacijos procedūros. Visų igulos narių pareigų vykdant skubią evakuaciją iš lėktuvo aprašymas ir keleivių aptarnavimas priverstinio tūpimo, priverstinio tūpimo ant vandens ar kitokios avarinės situacijos atveju.

## 12. LĖKTUVO SISTEMOS

Lėktuvo sistemų ir susijusių vairų bei prietaisų aprašymas ir naudojimo instrukcijos.

**C. INSTRUKCIJOS IR INFORMACIJA, SUSIJUSI SU MARŠRUTU BEI AERODROMU**

1. Instrukcijos ir informacija susijusi su ryšiais, navigacija ir aerodromais, taip pat minimaliais skrydžio lygiais ir aukščiais visuose skraidomuose maršrutuose bei visų numatomų naudoti aerodromų naudojimo minimumais, įskaitant:
  - a) minimalų skrydžio lygį/aukštį;
  - b) išskridimo, paskirties ir atsarginio aerodromų naudojimo minimumus;
  - c) ryšio ir navigacijos priemonės;
  - d) duomenis apie kilimo ir tūpimo takus bei aerodromo įrangą;
  - e) artėjimo tūpti, nutraukto tūpimo ir išskridimo procedūras, įskaitant triukšmo mažinimo procedūras;
  - f) COM gedimo procedūras;
  - g) paieškos ir gelbėjimo priemonės regione, virš kurio turi skristi lėktuvas;
  - h) su skrydžio tipu bei skraidomu maršrutu susijusių aeronautinių schemų, kurios turi būti lėktuve, aprašymą, įskaitant jų galiojimo patikrinimo metodą;
  - i) galimybę naudotis aeronautine informacija ir MET paslaugomis;
  - j) maršruto COM/NAV procedūras;
  - k) aerodromo skirstymą į kategorijas pagal skrydžio įgulos kvalifikaciją;
  - l) specialius aerodromo apribojimus (skrydžių apribojimus ir eksploatacines procedūras).

**D. MOKYMAS**

1. Mokymo ir tikrinimo programos visam skrydžių vykdymo personalui, paskirtam vykdyti pareigas, susijusias su pasirengimu ir (arba) skrydžio vykdymu.
2. Mokymo ir tikrinimo programose turi būti:
  - 2.1. Skrydžio įgulai: visi atitinkami E ir N skirsniuose nurodyti klausimai.
  - 2.2. Keleivių salono įgulai: visi atitinkami O skirsnyje nurodyti klausimai.
  - 2.3. Atitinkamam skrydžių vykdymo personalui, įskaitant įgulos narius:
    - a) visi atitinkami R skirsnyje nurodyti klausimai (pavojingų krovinių skraidinimas); ir
    - b) visi atitinkami S skirsnyje nurodyti klausimai (aviacijos saugumas).
  - 2.4. Kitam, nei įgulos nariai, skrydžių vykdymo personalui (pvz., dispečeriams, paslaugas teikiančiam personalui ir kt.): visi kiti atitinkami OPS punktuose nurodyti ir jų pareigoms skirti klausimai.
3. Procedūros
  - 3.1. Mokymo ir tikrinimo procedūros.
  - 3.2. Procedūros, kurios turi būti taikomos tuo atveju, kai personalas nepasiekia ar nepalaiko reikiamo kvalifikacijos lygio.
  - 3.3. Procedūros, užtikrinančios, kad ypatingos ar avarinės padėtyms, kurioms esant reikia taikyti dalį ar visas ypatingas arba avarines procedūras ir IMC imitavimą dirbtinėmis priemonėmis, nebūtų imituojamos komercinio oro susisiekimo skrydžių metu.
4. Saugomų dokumentų ir saugojimo laikotarpių aprašymas. (Žr. OPS 1.1065 punkto 1 priedėlių.)

OPS 1.1065 punkto 1 priedėlis

### Dokumentų saugojimo laikotarpis

Naudotojas užtikrina, kad toliau nurodyta informacija/dokumentai būtų saugomi priimtina forma toliau lentelėse nustatytą laikotarpį ir būtų prieinami įgaliotajai institucijai.

*Pastaba.* Su techninės priežiūros bylomis susijusi papildoma informacija pateikiama M skirsnio M.A.306 punkto c papunktyje „Naudotojo lėktuvo techninės būklės žurnalas“.

1 lentelė

### Informacija, naudojama rengiantis skrydžiui ir jį vykdant

Informacija, naudojama rengiantis skrydžiui ir jį vykdant, kaip apibūdinta OPS 1.135 punkte	
Skrydžio planas	3 mėnesiai
Lėktuvo techninės būklės žurnalas	36 mėnesiai nuo paskutinio įrašo dienos, pagal M dalies M.A.306 punkto c papunktį
Specialūs maršruto NOTAM/AIS informacijos dokumentai, jei išleisti naudotojo	3 mėnesiai
Masės ir centruotės dokumentai	3 mėnesiai
Pranešimai apie ypatingus krovinius, įskaitant rašytinę informaciją įgulos vadui apie pavojingus krovinius	3 mėnesiai

2 lentelė

### Pranešimai

Pranešimai	
Skrydžio žurnalas	3 mėnesiai
Skrydžio pranešimai, skirti įvykiams išsamiai aprašyti, kaip numatyta OPS 1.420 punkte, ar kitiems, įgulos vado nuomone, būtiniems pranešimams/įrašams	3 mėnesiai
Pranešimai apie pareigų pratęsimą ir (arba) sutrumpintą poilsio laiką	3 mėnesiai

3 lentelė

### Skrydžio įgulos bylos

Skrydžio įgulos bylos	
Skrydžio, darbo ir poilsio laikas	15 mėnesiai
Licencija	Tiek laiko, kiek skrydžio įgulos narys naudojami naudotojui suteiktomis licencijos privilegijomis
Permokymas ir tikrinimas	3 metai
Vadovavimo kursai (įskaitant tikrinimą)	3 metai
Periodinis mokymas ir tikrinimas	3 metai
Mokymas vykdyti pareigas bet kurio piloto krėsle ir tikrinimas	3 metai
Naujausia patirtis (pagal OPS 1.970 punktą)	15 mėnesiai
Žinios apie maršrutą ir aerodromą (pagal OPS 1.975 punktą)	3 metai
Mokymas ir kvalifikacija specialioms skrydžiams, kai to reikalaujama pagal OPS (pvz., ETOPS II/III kat. skrydžiai)	3 metai
Atitinkamas mokymas apie pavojingus krovinius	3 metai



## 4 lentelė

**Keleivių salono įgulos bylos**

Keleivių salono įgulos bylos	
Skrydžio, darbo ir poilsio laikas	15 mėnesių
Pirminis mokymas, permokymas ir mokymas apie skirtumus (įskaitant tikrinimą)	Tiek laiko, kiek keleivių salono įgulos narys yra pasamdytas naudotojo
Periodinis mokymas ir kvalifikacijos kėlimo kursai (įskaitant tikrinimą)	Iki 12 mėnesių nuo to laiko, kai keleivių salono įgulos narys nėra samdomas naudotojo
Atitinkamas mokymas apie pavojingus krovinius	3 metai

## 5 lentelė

**Kito skrydžių vykdymo personalo bylos**

Kito skrydžių vykdymo personalo bylos	
Kito personalo, kuriam pagal OPS turi būti patvirtinta mokymo programa, mokymo/kvalifikacijos bylos	Paskutiniųjų 2 mokymų bylos

## 6 lentelė

**Kitos bylos**

Kitos bylos	
Bylos apie kosminės ir saulės radiacijos dozes	Iki 12 mėnesių nuo to laiko, kai keleivių salono įgulos narys nėra samdomas naudotojo
Kokybės sistemos bylos	5 metai
Pavojingų krovinių vežimo dokumentai	3 mėnesiai nuo skrydžio pabaigos
Pavojingų krovinių priėmimo kontrolinis sąrašas	3 mėnesiai nuo skrydžio pabaigos

## Q SKIRSNIS

## SKRYDŽIO IR DARBO LAIKO APRIBOJIMAI IR POILSIO REIKALAVIMAI

## OPS 1.1090

**Tikslas ir taikymo sritis**

1. Naudotojas nustato įgulos narių skrydžio ir darbo laiko apribojimus bei jų poilsio schemą (FTL).
2. Naudotojas užtikrina, kad visuose jo skrydžiuose:
  - 2.1. Skrydžio ir darbo laiko apribojimai ir poilsio schema atitiktų:
    - a) šio skirsnio nuostatas; ir
    - b) visas kitas papildomas nuostatas, kurias taiko įgaliotoji institucija pagal šio skirsnio nuostatas, siekdama užtikrinti saugumą.
  - 2.2. Skrydžiai planuojami taip, kad neviršytų leistinos tarnybinio skrydžio laiko trukmės, atsižvelgiant į laiką, būtiną pasirengti skrydžiui, skrydžio laiką ir sustojimų tarp skrydžių laiką.
  - 2.3. Darbo grafikai turi būti sudaromi ir skelbiami pakankamai iš anksto, kad įgulos nariai galėtų tinkamai planuoti savo poilsį.
3. Naudotojų pareigos.
  - 3.1. Naudotojas paskiria kiekvieno įgulos nario pagrindinę buvimo vietą.
  - 3.2. Naudotojai turi atsižvelgti į skrydžių dažnio ir pobūdžio bei poilsio režimo tarpusavio sąveiką ir skirti reikiamą dėmesį ilgų darbo valandų ir trumpo poilsio neigiamam ilgalaikiui poveikiui.
  - 3.3. Naudotojai nustato tokį darbo režimą, kuris padėtų išvengti nepageidaujamos praktikos, kai darbą dieną keičiantis darbas naktį arba įgulos narių perkėlimas į kitą darbo vietą, labai trikdo nustatytą miego ir darbo režimą.
  - 3.4. Naudotojai planuoja laisvas dienas vietos laiku ir apie tai iš anksto praneša įgulos nariams.
  - 3.5. Naudotojai užtikrina, kad įgulos nariams pakaktų poilsio laiko jėgoms atgauti po ankstesnio darbo laiko ir kad jie gerai pailsėję galėtų pradėti kitą tarnybinį skrydžio laiką.
  - 3.6. Naudotojai užtikrina, kad skrydžiai būtų planuojami taip, kad įgulos nariai nesijaustų pavargę ir galėtų vykdyti pareigas bet kokiomis aplinkybėmis išlaikydami pakankamą skrydžio saugos lygį.
4. Įgulos narių pareigos
  - 4.1. Įgulos narys neskrenda lėktuvu, jei jis žino arba jaučia, kad yra pavargęs ar nepajėgus skrydžiui, ir kad tai gali kelti pavojų skrydžiui.
  - 4.2. Įgulos nariai turėtų kuo geriau pasinaudoti turimomis poilsio galimybėmis ir priemonėmis bei tinkamai planuoti poilsio laiką ir jį išnaudoti.
5. Civilinės aviacijos institucijų pareigos
  - 5.1. Nukrypimai
    - 5.1.1. Pagal 8 straipsnio nuostatas įgaliotoji institucija, atsižvelgdama į suinteresuotų valstybių narių galiojančius įstatymus ir nustatytą tvarką bei pasikonsultavusi su suinteresuotomis šalimis, gali leisti nukrypti nuo šio skirsnio reikalavimų.

- 5.1.2. Kiekvienas naudotojas, remdamasis skraidymo patirtimi ir atsižvelgdamas į kitus atitinkamus veiksnius, pavyzdžiui, šiuolaikines mokslo žinias, turės įrodyti įgaliotajai institucijai, kad jo prašymas nukrypti užtikrins lygiavertį saugos lygį.

Tokie nukrypimai prireikus bus taikomi kartu su tinkamų riziką mažinančių priemonių panaudojimu.

OPS 1.1095

### Sąvokų apibrėžtys

Šiame reglamente naudojamos toliau pateiktos sąvokų apibrėžtys:

- 1.1. Padidinta skrydžio įgula.

Skrydžio įgula, kurią sudaro daugiau nei minimalus įgulos narių skaičius, kurio reikia lėktuvui valdyti; kiekvienas skrydžio įgulos narys gali palikti savo postą ir kitas tinkamai kvalifikuotas skrydžio įgulos narys gali jį pakeisti.

- 1.2. Visas skrydžio laikas.

Laikas, skaičiuojamas nuo lėktuvo pajudėjimo iš jo stovėjimo vietos, kad pakiltų, iki lėktuvo atvykimo į jam paskirtą stovėjimo vietą ir visų jo variklių ar oro sraigtų sustabdymo.

- 1.3. Pertrauka.

Laisvas nuo pareigų vykdymo laikas, skaičiuojamas kaip darbo laikas ir trumpesnis už poilsio laiką.

- 1.4. Darbas.

Su AOC turėtojo komercine veikla susijusi bet kokia užduotis, kurią įgulos narys privalo atlikti. Įgaliotoji institucija nustato, ar budėjimas laikoma darbu ir kokių mastu, jei šiuo reglamentu nenustatomos specialios taisyklės.

- 1.5. Darbo laikas.

Laikas, kuris prasideda, kai naudotojas reikalauja, kad įgulos narys pradėtų darbą, ir baigiasi, kai įgulos narys yra laisvas nuo visų pareigų.

- 1.6. Tarnybinis skrydžio laikas.

Tarnybinis skrydžio laikas (FDP) yra bet koks laikas, kai asmuo skrenda orlaiviu kaip orlaivio įgulos narys. FDP prasideda, kai naudotojas reikalauja, kad įgulos narys atvyktų į skrydį ar skrydžius; FDP baigiasi paskutinio skrydžio, kuriuo asmuo skrenda kaip įgulos narys, pabaigoje.

- 1.7. Pagrindinė buvimo vieta.

Naudotojo paskirta vieta įgulos nariui, iš kurios įgulos narys įprastai pradeda ir kur baigia darbo laiką arba darbo laikų seką, bei kur esant įprastoms sąlygoms naudotojas nėra atsakingas už atitinkamo įgulos nario apgyvendinimą.

- 1.8. Diena vietos laiku.

24 valandų laikotarpis prasidedantis 24.00 val. vietos laiku.

- 1.9. Naktis vietos laiku.

8 valandų laikotarpis nuo 22.00 val. iki 8.00 val. vietos laiku.

- 1.10. Viena laisva nuo pareigų vykdymo diena.

Viena laisva nuo pareigų vykdymo diena apima dvi naktis vietos laiku. Poilsio laikas gali būti įskaitomas kaip laisvos dienos laikas.

#### 1.11. Dirbantysis įgulos narys.

Įgulos narys, atliekantis savo pareigas orlaivyje skrydžio arba bet kurios skrydžio dalies metu.

#### 1.12. Vykimas į nustatytą darbo vietą.

Nedirbančiojo įgulos nario perkėlimas iš vienos vietos į kitą naudotojo reikalavimu, neįskaitant kelionės laiko. Kelionės laikas apibrėžiamas taip:

- laikas iš namų į paskirtą darbo vietą ir atvirkščiai,
- laikas vietoje nuvykti iš poilsio vietos į darbo pradžios vietą ir atvirkščiai.

#### 1.13. Poilsio laikas.

Nepertraukiamas ir apibrėžtas laikotarpis, kai įgulos narys yra laisvas nuo visų pareigų ir budėjimo oro uoste.

#### 1.14. Budėjimas.

Apibrėžtas laikotarpis, per kurį, nenutraukiant poilsio laiko, naudotojo reikalavimu įgulos narys turi būti pasirengęs gauti pavedimą skristi, vykti į kitą darbo vietą arba atlikti kitas pareigas.

#### 1.15. Žemo cirkadinio ritmo langas (WOCL).

Žemo cirkadinio ritmo langas (WOCL) – tai laikas nuo 2.00 val. iki 5.59 val. Trijų laiko juostų ruože WOCL nurodo pagrindinės buvimo vietos laiką. Už šių trijų laiko juostų WOCL nurodo pagrindinės buvimo vietos laiką pirmąsias 48 valandas, išvykus iš pagrindinės buvimo vietos laiko juostos, o paskui – vietos laiką.

### OPS 1.1100

#### **Skrydžio ir darbo laiko apribojimai**

##### 1.1. Sukauptos darbo valandos

Naudotojas užtikrina, kad visas darbo laikas, kuris yra priskirtas įgulos nariui, neviršytų:

- a) 190 darbo valandų, kuo tolygiau paskirstytų per 28 iš eilės einančias dienas; ir
- b) 60 darbo valandų, paskirstytų per 7 iš eilės einančias dienas.

##### 1.2. Viso skrydžio laiko apribojimas

Naudotojas užtikrina, kad visas skrydžio laikas, kuriuo įgulos narys paskiriamas eiti dirbančiuoju įgulos nariu, neviršytų:

- a) 900 viso skrydžio laiko valandų per kalendorinius metus;
- b) 100 viso skrydžio laiko valandų per 28 iš eilės einančias dienas.

### OPS 1.1105

#### **Didžiausias tarnybinis skrydžio laikas (FDP) per parą**

1.1. Šios OPS nuostatos netaikomos skrendant vienam pilotui ir greitosios medicininės pagalbos skrydžiams.

1.2. Naudotojas nurodo atvykimo į darbą laiką, realiai atspindintį laiką, kurio reikia atlikti su sauga susijusias antžemines pareigas, kaip patvirtinta įgaliotosios institucijos.

- 1.3. Didžiausias tarnybinis skrydžio laikas (FDP) per parą yra 13 valandų.
- 1.4. Šios 13 valandų sumažinamos po 30 minučių kiekvienam sektoriui, pradedant trečiuoju sektoriumi, daugiausiai sumažinant dviem valandomis.
- 1.5. Kai didžiausias FDP prasideda žemo cirkadinio ritmo lange (WOCL), didžiausias 1.3 ir 1.4 dalyse nustatytas laikas sumažinamas 100 % susikirtimo laiko, daugiausiai dviem valandomis. Kai FDP baigiasi WOCL lange arba visiškai apima WOCL, 1.3 ir 1.4 dalyse nustatytas didžiausias FDP sumažinamas iki 50 % susikirtimo laiko.
2. Pratęsimas:
  - 2.1. Didžiausias FDP per parą gali būti pratęstas daugiausia viena valanda.
  - 2.2. Neleidžiama pratęsti 6 arba daugiau sektorių pagrindinio FDP laiko.
  - 2.3. Kai FDP susikerta su WOCL daugiausiai dviem valandomis, laiko pratęsimas apribojamas iki keturių sektorių.
  - 2.4. Kai FDP susikerta su WOCL daugiau kaip dviem valandomis, laiko pratęsimas apribojamas iki dviejų sektorių.
  - 2.5. Daugiausia gali būti pratęsiama du kartus per 7 iš eilės einančias dienas.
  - 2.6. Kai planuojama, kad FDP bus pratęsimas, dviem valandomis padidinamas poilsio laikas prieš skrydį ir po jo arba ke-turiomis valandomis po skrydžio. Kai pratęsimi du FDP iš eilės, poilsis prieš skrydį ir po jo tarp dviejų skrydžių su-teikiamas kartu.
  - 2.7. Kai pratęstas FDP prasideda nuo 22.00 val. iki 4.59 val., naudotojas apriboja FDP iki 11 valandų 45 minučių.
3. Keleivių salono įgula
  - 3.1. Keleivių salono įgulos narius paskyrus į skrydį ar keletą skrydžių, keleivių salono įgulos FDP gali būti pratęstas tiek, koks yra keleivių salono įgulos ir skrydžio įgulos atvykimo į darbą laiko skirtumas, jei jis neviršija vienos valandos.
4. Skrydžių lankstumas
  - 4.1. Tvarkaraščiai turi būti suplanuoti taip, kad skrydžiai būtų užbaigti neviršijant didžiausio leistino tarnybinio skrydžio laiko. Padėdami to siekti, naudotojai imasi priemonių, kad skrydžių tvarkaraštis ar įgulos darbo tvarka būtų pakeista, vėliausiai tada, kai faktinis skrydžio laikas viršija didžiausią FDP daugiau nei 33 % skrydžių, numatytų tame tvarkaraš-tyje suplanuoto sezono metu.
5. Vykimas į nustatytą darbo vietą
  - 5.1. Visas sugaištas laikas vykstant į nustatytą darbo vietą yra įskaitomas į darbo laiką.
  - 5.2. Vykimas į darbo vietą po atvykimo, bet prieš skrydį, laikomas FDP dalimi, bet ne sektoriumi.
  - 5.3. Į parvykimą iš karto po skrydžio bus atsižvelgiama skaičiuojant trumpiausią poilsio laiką, kaip apibrėžta OPS 1.1110 punkto 1,1 ir 1,2 dalyse.
6. Pratęstas FDP (su pertrauka).
  - 6.1. Įgaliotoji institucija gali patvirtinti skrydį, kuriam numatyta taikyti pratęstą FDP, įskaitant pertrauką pagal 8 straipsnio nuostatas.
  - 6.2. Kiekvienas naudotojas, remdamasis skraidymo patirtimi ir atsižvelgdamas į kitus atitinkamus veiksnius, pavyzdžiui, šiuolaikines mokslo žinias, turės įrodyti įgaliotajai institucijai, kad jo prašymas pratęsti FDP užtikrins lygiavertį saugos lygį.

## OPS 1.1110

**Poilsis**

1. Trumpiausias poilsis
  - 1.1. Trumpiausias poilsio laikas, kuris suteikiamas prieš pradėdant tarnybinį skrydžio laiką, išvykstant iš pagrindinės buvimo vietos, trunka bent tiek pat, kiek prieš tai trukęs darbo laikas arba 12 valandų, priklausomai nuo to, kuris yra ilgesnis.
  - 1.2. Trumpiausias poilsio laikas, kuris turi būti suteikiamas prieš pradėdant tarnybinį skrydžio laiką išvykstant ne iš pagrindinės buvimo vietos, yra bent jau toks pat, kaip prieš jį buvusio darbo laikas arba 10 valandų, priklausomai nuo to, kuris yra ilgesnis; kai trumpiausias poilsio laikas suteikiamas ne pagrindinėje buvimo vietoje, naudotojas turi sudaryti 8 valandų miego galimybes, atsižvelgdamas į kelionę ir kitus fiziologinius poreikius.
  - 1.3. Naudotojas užtikrins, kad laiko juostų skirtumų poveikis įgulos nariams būtų kompensuojamas skiriant papildomą poilsį, kaip reglamentuoja įgaliotoji institucija pagal 8 straipsnio nuostatas.
    - 1.4.1. Nepaisant 1,1 ir 1,2 dalių ir laikantis 8 straipsnio nuostatų, įgaliotoji institucija gali leisti sutrumpinti poilsį.
    - 1.4.2. Kiekvienas naudotojas, remdamasis skraidymo patirtimi ir atsižvelgdamas į kitus atitinkamus veiksnius, pavyzdžiui, šiuolaikines mokslo žinias, turės įrodyti įgaliotajai institucijai, kad jo prašymas sutrumpinti poilsį užtikrins lygiavertį saugos lygį.
2. Poilsio laikas
  - 2.1. Naudotojas užtikrina, kad pirmiau apibrėžtas trumpiausias poilsio laikas būtų periodiškai padidintas iki savaitinio poilsio laiko – 36 valandų įskaitant dvi naktis vietos laiku taip, kad nuo vieno savaitinio poilsio laiko pabaigos iki kito pradžios niekada nebūtų daugiau kaip 168 valandos. Darydama OPS 1.1095 punkto 1.9 dalies išimtį, įgaliotoji institucija gali nuspręsti, kad antroji iš dviejų naktų vietos laiku gali prasidėti nuo 20.00 val., jei savaitinio poilsio laikas trunka bent 40 valandų.

## OPS 1.1115

**Tarnybinio skrydžio laiko pratęsimas dėl poilsio skrydžio metu**

1. Pagal 8 straipsnio nuostatas ir jei kiekvienas naudotojas, remdamasis skraidymo patirtimi ir atsižvelgdamas į kitus atitinkamus veiksnius, pavyzdžiui, šiuolaikines mokslo žinias, įgaliotajai institucijai įrodo, kad jo prašymas užtikrins lygiavertį saugos lygį:
  - 1.1. Skrydžio įgulos padidinimas

Įgaliotoji institucija nustato pagrindinės skrydžio įgulos padidinimo reikalavimus, kad tarnybinį skrydžio laiką būtų galima pratęsti, neatsižvelgiant į OPS 1.1105 punkte nustatytus apribojimus.
  - 1.2. Keleivių salono įgula

Kai FDP viršija pirmiau pateiktame OPS 1.1105 punkte nurodytus apribojimus, įgaliotoji institucija nustato trumpiausio keleivių salono įgulos narių poilsio skrydžio metu laiko reikalavimus.

## OPS 1.1120

**Nenumatytos aplinkybės vykdomų skrydžių metu: įgulos vado veikimas savo nuožiūra**

1. Atsižvelgiant į tai, kad skrydžio, kuris prasideda atvykus į darbą, metu būtina atidžiai kontroliuoti toliau nurodytus atvejus, šiame skirsnyje nurodyti tarnybinio skrydžio ir darbo bei poilsio laiko apribojimai gali būti keičiami atsiradus nenumatytoms aplinkybėms. Visi šie pakeitimai, pasitarus su visais kitais įgulos nariais, turi būti priimtini įgulos vadui ir visais atvejais turi atitikti šias sąlygas:

- 1.1. Pirmiau minėtame OPS 1.1105 punkto 1,3 dalyje nurodytas didžiausias FDP negali būti didinamas daugiau kaip dviem valandomis; tačiau jei padidinama skrydžio įgula, didžiausias tarnybinis skrydžio laikas gali būti didinamas ne daugiau kaip 3 valandomis.
  - 1.1.1. Jeigu galutiniame FDP sektoriuje pakilus atsirado nenumatytos aplinkybės, dėl kurių viršijamas leidžiamas pratęsimo laikas, skrydis gali būti tęsiamas į numatytą arba atsarginę paskirties vietą.
  - 1.1.2. Esant tokioms aplinkybėms, po FDP prasidedantis poilsio laikas gali būti sutrumpintas, bet niekada negali būti trumpesnis nei šio skirsnio OPS 1.1110 punkto 1,2 dalyje nurodytas trumpiausias poilsio laikas.
- 1.2. Susidarius ypatingoms aplinkybėms, kurios sukeltų didelį nuovargį, ir pasikonsultavęs su poveikį patiršančiais įgulos nariais, įgulos vadas sutrumpina faktinį tarnybinį skrydžio laiką ir (arba) padidina poilsio laiką, kad būtų pašalinti visi skrydžio saugai trukdantys veiksniai.
- 1.3. Naudotojas užtikrina, kad:
  - 1.3.1. Įgulos vadas pateiktų pranešimą naudotojui, kai skrydžio vykdymo metu jis savo nuožiūra padidina FDP arba sutrumpina poilsio laiką, ir
  - 1.3.2. Kai FDP padidinamas arba poilsio laikas sutrumpinamas daugiau kaip viena valanda, pranešimo kopija, prie kurios naudotojas privalo pridėti savo pastabas, po įvykio per 28 dienas išsiunčiama įgaliotajai institucijai.

#### OPS 1.1125

#### **Budėjimas**

1. Budėjimas oro uoste.
  - 1.1. Įgulos narys budi oro uoste nuo atvykimo į įprastą atvykimo punktą iki paskelbto budėjimo laikotarpio pabaigos.
  - 1.2. Visas budėjimo oro uoste laikas pridedamas prie visų darbo valandų skaičiaus.
  - 1.3. Kai tarnybinis skrydis pradedamas iš karto po budėjimo oro uoste, tokio budėjimo oro uoste ir paskirto tarnybinio skrydžio santykį nustato įgaliotoji institucija. Tokiu atveju budėjimo oro uoste laikas pridedamas prie darbo laiko, nurodyto OPS 1.1110 punkto 1.1 ir 1.2 dalyse, kad būtų galima paskaičiuoti trumpiausią poilsio laiką.
  - 1.4. Kai po budėjimo oro uoste įgulos narys negauna pavedimo tarnybiniam skrydžiui, pagal įgaliotosios institucijos nustatytas taisykles yra skiriamas poilsio laikas.
  - 1.5. Budėjimo oro uoste metu naudotojas įgulos nariui sudaro patogias sąlygas neviešoje ramioje patalpoje.
2. Kitos budėjimo formos (įskaitant budėjimą viešbutyje)
  - 2.1. Pagal 8 straipsnio nuostatas visas kitas budėjimo formas reglamentuoja įgaliotoji institucija, atsižvelgdama į pateiktus aspektus:
    - 2.1.1. Apie kiekvieną veiklą iš anksto paskelbiama tarnybos lentoje ir (arba) pranešama.
    - 2.1.2. Budėjimo pradžios ir pabaigos laikas nustatomas ir paskelbiamas iš anksto.
    - 2.1.3. Nustatomas ilgiausias bet kokio budėjimo laikas kitoje vietoje nei nustatytas atvykimo punktas.
    - 2.1.4. Atsižvelgiant į įgulos nariui prieinamas poilsio vietas ir kitus susijusius veiksmus, apibrėžiamas budėjimo ir bet kurio dėl budėjimo paskirto tarnybinio skrydžio santykis.
    - 2.1.5. Patvirtinama budėjimo laiko apskaita, kuri reikalinga sumuojant visas darbo valandas.

OPS 1.1130

**Maitinimas**

Turi būti sudaryta galimybė maitintis ir atsigerti, kad būtų išvengiama nepageidaujamų padarinių įgulos narių darbui, ypač kai FDP viršija 6 valandas.

OPS 1.1135

**Įrašai apie tarnybinį skrydžio ir darbo bei poilsio laiką**

1. Naudotojas užtikrina, kad įgulos narių bylose būtų registruojama:
  - a) visus skrydžių laikus;
  - b) kiekvieno darbo ar tarnybinių skrydžių laiko pradžią, trukmę ir pabaigą;
  - c) poilsio laikas ir laisvos dienos;ir kad šios bylos būtų saugomos siekiant užtikrinti visų šiame skirsnyje nurodytų reikalavimų laikymąsi; įgulos narių prašymu išduodamos šių bylų kopijos.
2. Jeigu pagal 1 dalies reikalavimus naudotojo turimos bylos neapima suinteresuoto įgulos nario kiekvieno tarnybinio skrydžio ir darbo bei poilsio laiko, jis veda savo asmeninę bylą, į kurią įrašo:
  - a) visus skrydžių laikus;
  - b) kiekvieno darbo ar tarnybinių skrydžių laiko pradžią, trukmę ir pabaigą; ir
  - c) poilsio laiką ir laisvas dienas.
3. Prieš tarnybinio skrydžio laiko pradžią įgulos narys jį įdarbinusio naudotojo prašymu pateikia savo įrašus.
4. Bylos saugomos mažiausiai 15 kalendorinių mėnesių nuo paskutinio atitinkamo įrašo datos arba ilgiau, jei tai būtina pagal nacionalinius įstatymus.
5. Be to, ne trumpiau kaip šešis mėnesius po įvykio naudotojai atskirai išsaugo visas orlaivio įgulos vado pranešimų apie savo nuožiūra pratęstą tarnybinį skrydžių laiką, prailgintas skrydžių valandas ir sutrumpintą poilsio laiką.



## R SKIRSNIS

## PAVOJINGŲ KROVINIŲ SKRAIDINIMAS

## OPS 1.1145

**Bendrosios nuostatos**

Naudotojas laikosi techninių instrukcijų reikalavimų, nepaisant to, ar:

- a) ar skrendama visoje ar iš dalies valstybės teritorijoje, ar už jos ribų; arba
- b) turimas leidimas vežti pavojingus krovinius, išduotas pagal OPS 1.1155 punkto reikalavimus.

## OPS 1.1150

**Sąvokos**

- a) Šiame skirsnyje vartojamos tokios sąvokos:
  - 1) Priėmimo kontrolinis sąrašas – dokumentas, naudojamas atliekant pavojingų krovinių pakuočių išorinių požymių ir jų atitinkamų dokumentų patikrinimą, siekiant nustatyti, ar laikomasi visų atitinkamų reikalavimų.
  - 2) Leidimas – (tik OPS 1.1165 punkto b papunkčio 2 dalies reikalavimų laikymosi tikslais) techninėse instrukcijose nurodytas ir įgaliotosios institucijos išduotas leidimas vežti pavojingus krovinius, kuriuos pagal technines instrukcijas draudžiama vežti įprastomis aplinkybėmis ar dėl kitų priežasčių.
  - 3) Krovininis orlaivis – orlaivis, vežantis krovinius ar turtą, bet ne keleivius. Keleiviais nelaikomi:
    - i) įgulos nariai;
    - ii) naudotojo darbuotojai, kuriems leidžiama ir kurie yra vežami pagal Skrydžių vykdymo vadovo instrukcijas;
    - iii) įgaliotosios institucijos įgalioti atstovai; arba
    - iv) asmenys, atsakingi už konkretų krovinį orlaivyje.
  - 4) Pavojingi kroviniai – gaminiai ir medžiagos, kurie gali kelti pavojų sveikatai, saugai, nuosavybei ar aplinkai, ir kurie yra įtraukti į techninių instrukcijų pavojingų krovinių sąrašą, arba kurie klasifikuojami pavojingais pagal tas instrukcijas.
  - 5) Avarija su pavojingu kroviniu – su pavojingų krovinių vežimu susijęs įvykis, kurio metu mirtinai ar sunkiai sužeidžiamas asmuo arba padaroma didelė žala turtui.
  - 6) Incidentas su pavojingu kroviniu – su pavojingo krovinio vežimu susijęs kitas įvykis, ne pavojingo krovinio avarija, įvykęs nebūtinai orlaivyje, kurio metu buvo sužeistas žmogus, sugadintas turtas, kilo gaisras, buvo dūžių, išsiliejo ar nutekėjo skystis ar radiacija arba buvo apgadintas pakuotės vientisumas. Su pavojingų krovinių vežimu susijęs įvykis, kuris kelia rimtą pavojų orlaiviui arba juo skrendantiems asmenims, taip pat laikomas incidentu su pavojingu kroviniu.
  - 7) Pavojingų krovinių vežimo dokumentas – techninėse instrukcijose apibrėžtas dokumentas. Jį pildo asmuo, kuris pateikia pavojingus krovinius vežti oro transportu, o jame nurodoma informacija apie tuos pavojingus krovinius.
  - 8) Išimtis – (tik šio skirsnio reikalavimų laikymosi tikslais) techninėse instrukcijose nurodytas ir atitinkamų įgaliotųjų institucijų išduotas leidimas, atleidžiantis nuo pareigos laikytis techninių instrukcijų reikalavimų.
  - 9) Krovininis konteineris – transportavimo įrangos dalis radioaktyvioms medžiagoms vežti, skirtas palengvinti šių supakuotų ar nesupakuotų medžiagų vežimą viena ar daugiau transporto rūšių. (Pastaba: žr. terminą „krovinio laikymo įrenginys“, kai pavojingi kroviniai nėra radioaktyvios medžiagos.)

- 10) Paslaugų agentas – tai agentūra, kuri naudotojo vardu atlieka kelias ar visas pastarojo funkcijas, įskaitant keleivių ar krovinių priėmimą, pakrovimą, iškrovimą, perdavimą ar kitokias paslaugas.
- 11) Antrinė pakuotė – tai atskiro siuntėjo naudojamas įdėklas vienam ar daugiau paketų sudėti, sudarantis vieną krovinio vienetą ir palengvinantis vežimą bei sandėliavimą. (Pastaba: ši sąvoka neapima krovinio laikymo įrenginio).
- 12) Paketas – tai visas pakavimo proceso produktas, kurį sudaro pakuotė ir jos turinys, parengtas vežti.
- 13) Pakuotė – tai talpyklos arba bet kokie kiti komponentai ar medžiagos, būtini talpyklai pagal jos izoliavimo funkciją ir siekiant užtikrinti pakavimo reikalavimų laikymąsi.
- 14) Sunkus sužeidimas – sužeidimas, kurį patiria asmuo avarijos metu ir dėl kurio:
  - i) per septynias dienas nuo sužeidimo prireikia ilgesnės nei 48 valandų hospitalizacijos; arba
  - ii) lūžta kaulas (išskyrus paprastus rankų ar kojų pirštų ar nosies kaulų lūžius); arba
  - iii) padaromos plėštinės žaizdos, kurių metu susidaro stiprios kraujosruvos, pažeidžiami nervai, raumenys ar sausgyslės; arba
  - iv) sužalojamas vidaus organas; arba
  - v) padaromi antro ar trečio laipsnio ar kiti nudegimai, pažeidę daugiau nei 5 % kūno paviršiaus; arba
  - vi) patenka infekcinės medžiagos ar žalą daranti radiacija.
- 15) Techninės instrukcijos – Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos tarybos sprendimu patvirtintas ir paskelbtas naujausias galiojantis Pavojingų krovinių saugaus vežimo oru techninių instrukcijų leidimas (ICAO dok. 9284-AN/905), taip pat jo papildymai ir priedai.
- 16) Krovinio laikymo įrenginys – bet kokio tipo orlaivio konteineris, orlaivio padėklas su tinklu ar orlaivio padėklas su tinklu virš iglu. (Pastaba: ši sąvoka neapima antrinės pakuotės; apie konteinerius su radioaktyviomis medžiagomis žr. krovinio konteinerio apibrėžtį).

#### OPS 1.1155

### Leidimas vežti pavojingus krovinius

- a) Naudotojas gali vežti pavojingus krovinius, jei įgaliotoji institucija leidžia jam tai daryti.
- b) Prieš išduodant leidimą vežti pavojingą krovinį, naudotojas įrodo įgaliotajai institucijai, kad buvo surengti tinkami mokymai, kad visuose reikalinguose dokumentuose (pvz., krovinio aptarnavimas žemėje ar lėktuve, mokymai) nurodyta informacija ir instrukcijos apie pavojingą krovinį, ir kad numatytos visos procedūros pavojingo krovinio aptarnavimui visais oro transportavimo etapais.

*Pastaba:* Punkto OPS 1.1165 b papunkčio 1 ir 2 dalyse nurodyta išimtis ar leidimas papildo šį papunktį; b papunkčio sąlygos nebūtinai taikomos.

#### OPS 1.1160

### Taikymo sritis

Gaminiai ir medžiagos, kurie kitais atvejais būtų priskiriami pavojingiems kroviniams, tačiau kuriems, laikantis techninių instrukcijų 1 ir 8 dalių, netaikomos tų instrukcijų nuostatos, neįtraukiami į šio skirsnio nuostatas, jei:

- a) naudotojui sutikus, paimiti į lėktuvą teikti medicininę pagalbą pacientui skrydžio metu:
  - 1) vežami naudojimui skrydžio metu; arba yra nuolatinės įrangos dalis lėktuve, specialiai pritaikytame naudoti medicinines evakuacijos atvejais; arba vežami, kai skrydis vykdomas tuo pačiu lėktuvu pasiimti paciento arba po to, kai tas pacientas buvo pristatytas, kai krovinio neįmanoma pakrauti ar jo iškrauti skrydžio, kuriuo vežamas pacientas, metu, tačiau ketinant krovinį iškrauti, pirmai progai pasitaikius; ir

- 2) naudotojo sutikimu lėktuvu vežamiems pavojingiems kroviniams, kurie reikalingi skrydžio metu pacientui teikiant medicininę pagalbą, priskiriami tik toliau išvardyti dalykai; jie turi būti laikomi jų naudojimo vietoje, o nenaudojami turi būti sudėti saugiai; be to, kilimo ir tūpimo metu ir visada, kai, įgulos vado manymu, tai būtina dėl saugos, jie turi būti tinkamai pritvirtinti:
  - i) dujų balionai, kurie buvo pagaminti specialiai šių konkrečių dujų laikymui ir vežimui;
  - ii) narkotikus, vaistus ir kitas medicinos priemones, kai jos naudojamos lėktuve, prižiūri parengtas personalas;
  - iii) įranga su skystomis baterijomis laikoma ir, kai būtina, pritvirtinama, statmenai, kad neišsiliėtų elektrolitas;
- b) pagal atitinkamus reikalavimus ar skrydžio tikslais jie turi būti lėktuve, nors pakaitiniai gaminiai ir medžiagos arba pašalinti pakeisti gaminiai ir medžiagos turi būti vežami lėktuve, kaip nurodyt techninėse instrukcijose;
- c) yra bagaže:
  - 1) kuri veža keleiviai ar įgulos nariai pagal technines instrukcijas; arba
  - 2) kuris tranzitu vežamas atskirai nei jo savininkas (pvz., pamestas bagažas ar klaidingai nukreiptas bagažas), tačiau kuri veža naudotojas.

## OPS 1.1165

**Pavojingų krovinių vežimo apribojimai**

- a) Naudotojas turi taikyti visas tinkamas priemones, užtikrinančias, kad lėktuvuose nebūtų vežami pavojingiems priskiriami kroviniai, gaminiai ar medžiagos, kurie pagal pavadinimą ar bendrą aprašymą techninėse instrukcijose yra konkrečiai nurodyti kaip draudžiamos vežti lėktuvu bet kokiomis aplinkybėmis
- b) Naudotojas neveža gaminių, medžiagų ar kitų pavojingais laikomų krovinių, kurie techninėse instrukcijose draudžiami vežti įprastomis aplinkybėmis, išskyrus tuos atvejus, kai tenkinami šie techninių instrukcijų reikalavimai:
  - 1) visos suinteresuotos valstybės padarė būtinas išimtis pagal techninių instrukcijų nuostatas; arba
  - 2) (visos) suinteresuota (-os) valstybė (-s) suteikė leidimą tais atvejais, kai techninėse instrukcijose reikalaujama tik tokio leidimo.

## OPS 1.1190

Tuščias

## OPS 1.1195

**Pavojingų krovinių priėmimas**

- a) Naudotojas nepriima vežti pavojingų krovinių tol, kol:
    - 1) pagal techninėse instrukcijose nustatytas priėmimo procedūras nepatikrinama paketas, antrinė pakuotė ar krovinio konteineris;
    - 2) išskyrus atvejus, kai techninėse instrukcijose nurodyta kitaip, kartu nepateikti du pavojingų krovinių vežimo dokumentų egzemplioriai;
    - 3) toliau išvardyti dokumentai nesurašyti anglų kalba:
      - i) paketo ženklavimas ir žymėjimas;
      - ir
      - ii) pavojingų krovinių vežimo dokumentai.
- Be to, taikomi papildomi kalbos reikalavimai.

- b) Naudotojas naudoja priėmimo kontrolinį sąrašą, pagal kurį galima patikrinti visą reikiamą informaciją, ir kuris yra tokios formos, kad būtų galima rankiniu, mechaniniu ar kompiuterizuotu būdu įrašyti priėmimo tikrinimo rezultatus.

## OPS 1.1200

**Apgadinimo, nuotėkio ar užteršimo tikrinimas**

- a) Naudotojas užtikrina, kad:
- 1) paketai, antrinės pakuotės ir krovinio konteineriai prieš pat kraunant juos į lėktuvą ar krovinio laikymo įrenginį būtų patikrinami, ar nėra nuotėkio ar apgadinimo žymių, kaip nustatyta techninėse instrukcijose;
  - 2) krovinio laikymo įrenginys nepakraunamas į lėktuvą, nebent jis patikrintas pagal techninėse instrukcijose nustatytus reikalavimus ir nerasta jame esančių pavojingų krovinių nuotėkio ar apgadinimo požymių;
  - 3) į lėktuvą nebūtų kraunami nuotekų turintys ar apgadinti paketai, antrinės pakuotės ar krovinių konteineriai;
  - 4) visi lėktuve esantys pavojingų krovinių paketai, kurie atrodo apgadinti arba turi nuotekų, būtų pašalinami iš lėktuvo arba atitinkama institucija ar organizacija duotų nurodymą juos pašalinti. Tuo atveju likęs krovinytis turi būti patikrinamas, kad būtų įsitikinta, jog jis yra tinkamos vežti būklės ir jog lėktuvui ar jo kroviniui nebuvo padaryta žala ar jie nebuvo užteršti; ir
  - 5) iškraunant iš lėktuvo arba krovinio laikymo įrenginio paketai, antrinės pakuotės ir krovinio konteineriai būtų patikrinami, ar nėra jokių apgadinimo ar nutekėjimo požymių ir, jei nustatyti apgadinimo ar nutekėjimo požymiai, vieta, kurioje buvo laikomi pavojingi kroviniai, būtų patikrinama, ar nebuvo padaryta žalos ir ar neužteršta.

## OPS 1.1205

**Teršalų šalinimas**

- a) Naudotojas užtikrina, kad:
- 1) teršalai, atsiradę dėl nutekėjimo iš gaminių arba paketų, kuriuose yra pavojingų krovinių, ar dėl tokių gaminių arba paketų apgadinimo, pašalinami nedelsiant, ir imamas priemonių pavojui panaikinti, kaip nurodyta techninėse instrukcijose; ir
  - 2) būtų nedelsiant nutraukiamas radioaktyviomis medžiagomis užteršto lėktuvo naudojimas, o jį naudoti būtų pradėta tada, kai radiacijos lygis visuose pasiekiamuose paviršiuose ir neišgėrusių teršalų lygis neviršys techninėse instrukcijose nustatytų dydžių.
- b) Jei nesilaikoma techninėse instrukcijose nustatytų apribojimų, taikomų radiacijos lygiui ir teršalams,
- 1) naudotojas privalo:
    - i) užtikrinti, kad siuntėjui yra pranešta, kad transportavimo metu nustatytas normų nesilaikymas;
    - ii) imtis neatidėliotinių veiksmų sušvelninti tokio nesilaikymo pasekmes;
    - iii) kaip įmanoma greičiau pranešti atitinkamai siuntėjui ir kompetentingai (-oms) įgaliotajai (-osioms) institucijai (-oms) apie nesilaikymą, tais atvejais, kai susidarė ar formuojasi nepaprastoji situacija;
  - 2) be to, pagal savo praeigas naudotojas privalo:
    - i) ištirti pažeidimą, jo priežastis, aplinkybes ir pasekmes;

- ii) imtis tinkamų veiksmų, kad būtų panaikintos priežastys ir aplinkybės, sukėlusios pažeidimą, ir neleisti vėl susidaryti panašioms aplinkybėms, dėl kurių atsirado pažeidimas;
- iii) pranešti atitinkamai kompetentingai įgaliotajai institucijai apie pažeidimo priežastis ir apie veiksmus, kurių buvo imtasi pažeidimui panaikinti, ar prevencinius veiksmus, kurių bus imtasi.

## OPS 1.1210

**Krovimo apribojimai**

- a) Keleivių salonas ir įgulos kabina. Naudotojas užtikrina, kad pavojingi kroviniai nebūtų vežami lėktuvo keleivių salone ar įgulos kabinoje, išskyrus, kaip numatyta techninėse instrukcijose.
- b) Krovinių skyriai. Naudotojas užtikrina, kad pavojingi kroviniai būtų pakraunami, atskiriami, sudedami ir pritvirtinami lėktuve pagal techninėse instrukcijose nustatytus reikalavimus.
- c) Pavojingi kroviniai, skirti vežti tik krovininiais orlaiviais. Naudotojas užtikrina, kad pavojingų krovinių paketai su etikete „Tik krovininiais orlaiviais“ būtų vežami krovininiais orlaiviais ir kraunami pagal techninėse instrukcijose nustatytus reikalavimus.

## OPS 1.1215

**Informacijos teikimas**

- a) Informacija personalui. Skrydžių vykdymo vadove ir (arba) kituose atitinkamuose vadovuose naudotojas privalo pateikti informaciją, kuria remdamasis personalas galėtų vykdyti savo pareigas, susijusias su pavojingų krovinių vežimu, kaip numatyta techninėse instrukcijose, įskaitant veiksmus, kurių turi būti imtasi avarinių situacijų su pavojingais krovinių atveju. Kai taikoma, tokia informacija turi būti pateikta ir naudotojo paslaugų agentui.
- b) Informacija keleiviams ir kitiems asmenims.
  - 1) Naudotojas užtikrina, kad pagal techninėse instrukcijose nurodytus reikalavimus būtų skelbiama informacija, įspėjanti keleivius apie lėktuvu draudžiamų vežti krovinių tipus; ir
  - 2) Naudotojas ir, jei taikoma, jo paslaugų agentas, jeigu toks yra, turi užtikrinti, kad krovinių priėmimo punktuose būtų įteikiami pranešimai su informacija apie pavojingų krovinių vežimą.
- c) Informacija įgulos vadui. Naudotojas užtikrina, kad:
  - 1) kaip numatyta techninėse instrukcijose, įgulos vadui raštu pateikiama informacija apie pavojingą krovinį, kurį ketinama vežti lėktuvu;
  - 2) kaip numatyta techninėse instrukcijose, pateikiama informacija, kuria turi būti naudojama avarinėse situacijose skrydžio metu;
  - 3) įgulos vadui pateiktos informacijos įskaitomas egzempliorius saugomas žemėje lengvai pasiekiamoje vietoje, kol su ta informacija susijęs skrydis bus baigtas; Šis egzempliorius (arba jame nurodyta informacija) turi būti lengvai prieinamas paskutinio išvykimo aerodrome ir kitame suplanuotame atvykimo taške tol, kol su ta informacija susijęs skrydis bus baigtas;
  - 4) Kai pavojingi kroviniai vežami visiškai ar iš dalies už valstybės teritorijos, be kitų kalbų rašytinė informacija įgulos vadui pateikiama anglų kalba.

(Žr. OPS 1.1065 punkto 1 priedėlio 1 lentelę dėl dokumentų saugojimo laikotarpio.)

- d) Informacija lėktuvo incidento ar avarijos atveju.
  - 1) Naudotojas, kurio lėktuvas patyrė incidentą, pareikalavus turi pateikti visą informaciją, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose.

- 2) Naudotojas, kurio lėktuvas patyrė avariją ar pavojingą incidentą, turi kuo greičiau pateikti informaciją, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose.
  - 3) Kad tokia informacija būtų pateikta, naudotojas į atitinkamus vadovus ir į veiksmų nenumatytomis aplinkybėmis avarijos atveju planus įtraukia procedūras.
- e) Informacija avarinių situacijų skrydžio metu atveju
- 1) Avarinės situacijos skrydžio metu atveju, įgulos vadas, kai tik aplinkybės leidžia, praneša atitinkamoms oro eismo tarnyboms apie pavojingus krovinius vežamus lėktuve, kaip nurodyta techninėse instrukcijose.

#### OPS 1.1220

##### **Mokymo programos**

- a) Naudotojas parengia ir vykdo techninėse instrukcijose nustatytas personalo mokymo programas, kurias patvirtina įgaliotoji institucija.
- b) Naudotojas užtikrina, kad darbuotojai mokomi dalykų atitinkančių jų pareigas.
- c) Naudotojas užtikrina, kad asmenys įdarbinami pareigoms susijusioms su pavojingų krovinių vežimu oru būtų mokomi, o mokymas būtų tikrinamas.
- d) Naudotojas užtikrina, kad visi darbuotojai, kurie yra mokomi, laikytų testą, kuriuo būtų patikrinama, kaip jie supranta savo pareigas.
- e) Naudotojas užtikrina, kad visi darbuotojai, kuriems reikia mokymo apie pavojingus krovinius, jį kartotų ne rečiau kaip kas 2 metus.
- f) Naudotojas užtikrina, kad bylos apie su pavojingais krovinių susijusį mokymą būtų vedamos visiems darbuotojams, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose.
- g) Naudotojas užtikrina, kad jo paslaugų agento darbuotojai mokomi, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose.

#### OPS 1.1225

##### **Pranešimai apie incidentus ir avarijas su pavojingais krovinių**

- a) Kaip numatyta OPS 1.1225 punkto 1 priedėlyje, naudotojas praneša apie incidentus ir avarijas su pavojingais krovinių įgaliotajai institucijai ir atitinkamai įgaliotajai institucijai toje valstybėje, kurioje įvyko avarija ar incidentas. Pirmas pranešimas su tuo metu žinomais duomenimis išsiunčiamas per 72 valandas po įvykio, nebent to padaryti nebūtų įmanoma dėl išimtinių aplinkybių. Jei reikia, nedelsiant turi būti parengtas pranešimas, kuriame pateikiama visa išsiaiškinta papildoma informacija.
- b) Įgaliotajai institucijai ir atitinkamai įgaliotajai institucijai valstybėje, kurioje pasitaikė įvykis, naudotojas taip pat praneša apie rastus nedeklaruotus ar klaidingai deklaruotus pavojingus krovinius, aptiktus krovinių skyriuje arba keleivių bagaže, kaip numatyta OPS 1.1225 punkto 1 priedėlyje. Pirmas pranešimas su tuo metu žinomais duomenimis išsiunčiamas per 72 valandas po aptikimo, nebent to padaryti nebūtų įmanoma dėl išimtinių aplinkybių. Jei reikia, nedelsiant turi būti parengtas pranešimas, kuriame pateikiama visa išsiaiškinta papildoma informacija.

## OPS 1.1225 punkto 1 priedėlis

**Pranešimai apie incidentus ir avarijas su pavojingais krovinių**

1. Naudotojas užtikrina, kad pranešama apie visus incidentus ar avarijas su pavojingais krovinių, nepaisant to, ar pavojingas kroviny yra krovinių skyriuje, pašto siuntoje, keleivių ar įgulos bagaže. Be to, pranešama apie krovinių skyriuje, pašto siuntose ar bagaže aptiktus nedeklaruotus ar klaidingai deklaruotus pavojingus krovinius.
2. Pirmasis pranešimas išsiunčiamas per 72 valandas nuo įvykio, nebent to atlikti neleidžia ypatingos aplinkybės. Pranešimas gali būti siunčiamas įvairiomis priemonėmis, įskaitant el. paštą, telefoną ar faksą. Į pranešimą įtraukiami tuo metu žinomi duomenys, suskirstyti pagal 3 punkte nurodytas antraštes. Jei būtina, nedelsiant parengiamas kitas pranešimas, kuriame pateikiama visa informacija, kuri nebuvo žinoma, kai buvo išsiųstas pirmasis pranešimas. Jei buvo pranešta žodžiu, rašytinis patvirtinimas išsiunčiamas kiek įmanoma greičiau.
3. Pirmasis ir vėlesni pranešimai yra kiek įmanoma tikslūs, juose įtraukiami tokie būtini duomenys:
  - a. Incidento, avarijos arba nedeklaruotų ar netinkamai deklaruotų pavojingų krovinių aptikimo data.
  - b. Vietovė, skrydžio numeris ir skrydžio data.
  - c. Krovinio aprašymas, oro transporto važtaraščio, krepšio, bagažo kortelės, bilieto, kt. identifikavimo numeris.
  - d. Tikslus krovinio pavadinimas (įskaitant techninį pavadinimą, jei yra) ir UN/ID numerį, jeigu jis žinomas.
  - e. Klasė ar grupė bei nenumatyta papildoma rizika.
  - f. Pakuotės tipas ir pakuotės specifikacijos ženklavimas ant pakuotės.
  - g. Kiekis.
  - h. Keleivio, kt. vardas, pavardė ir adresas, siuntėjo pavadinimas ir adresas.
  - i. Kita svarbi informacija.
  - j. Spėjama incidento ar avarijos priežastis.
  - k. Veiksmai, kurių imtasi.
  - l. Kiti atlikti veiksmai, apie kuriuos turi būti pranešta; ir
  - m. Pranešimą parengusio asmens vardas ir pavardė, pareigos ir telefono numeris.
4. Prie pranešimo būtina prisegti susijusių dokumentų kopijas ir visas padarytas nuotraukas.

## S SKIRSNIS

## SAUGUMAS

## OPS 1.1235

**Saugumo reikalavimai**

Naudotojas užtikrina, kad visas atitinkamas personalas būtų supažindintas su atitinkamais naudotojo valstybės nacionalinio saugumo programų reikalavimais ir jų laikytusi.

## OPS 1.1240

**Mokymo programos**

Naudotojas parengia, naudoja ir vykdo patvirtintas mokymo programas, kuriomis vadovaudamiesi naudotojo įgulos nariai galėtų imtis reikiamų veiksmų, užkertančių kelią neteisėtiems veiksams, pavyzdžiui, sabotazui ar lėktuvo užgrobimui, o jiems įvykus, sumažinti jų padarinius. Mokymo programa turi atitikti Nacionalinę aviacijos saugumo programą. Kiekvienas įgulos narys turi turėti visų svarbių mokymo programos punktų žinias ir su jomis susijusią kompetenciją.

## OPS 1.1245

**Pranešimas apie neteisėtą veiką**

Lėktuve įvykus neteisėtai veikai, įgulos vadas, o jam nesant – naudotojas, nedelsdamas praneša apie tokius veiksmus paskirtai vietos institucijai ir naudotojo valstybės įgaliotajai institucijai.

## OPS 1.1250

**Lėktuvo apiešokimo kontrolinis sąrašas**

Naudotojas užtikrina, kad visuose lėktuvuose būtų kontrolinis sąrašas, kuriame pateikiamos procedūros, kurių reikia laikytis įtariamo sabotazo atveju ir tikrinant lėktuvą dėl paslėptų ginklų, sprogmenų ar kitų pavojingų įtaisų, ieškant bombų arba savadarbių sprogstamųjų įtaisų, kai yra pagrįstas įtarimas, kad lėktuve gali būti įvykdyta neteisėta veika. Kontrolinis sąrašas turi būti papildytas nurodymais apie atitinkamus veiksmus, kurių reikėtų imtis, jeigu būtų rastas sprogmuo arba įtartinas daiktas, ir informacija apie mažiausiai pavojingą vietą lėktuve, jei ją nurodo tipo pažymėjimo turėtojas.

## OPS 1.1255

**Skrydžio įgulos kabinos saugumas**

- a) Visuose lėktuvuose, kuriuose įrengtos skrydžio įgulos kabinos durys, turi būti galimybė šias duris užrakinti, taip pat turi būti numatytos arba nustatytos įgaliotajai institucijai priimtinos priemonės arba procedūros, kuriomis naudojamas keleivių salono igula galėtų pranešti skrydžio igulai apie įtartinus arba saugumą pažeidžiančius veiksmus keleivių salone.
- b) Visi keleivius skraidinantys lėktuvai, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė viršija 45 500 kg, ar kurių maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija viršija 60 krėslų, turi turėti patvirtintas skrydžio įgulos kabinos duris, kurias būtų galima užrakinti ir atrakinti iš bet kurio piloto vietos, ir kurios būtų sukonstruotos taip, kad atitiktų galiojančius grįžtamosios galios turinčius tinkamumo skraidyti skrydžių reikalavimus. Šių durų konstrukcija neturi trukdyti vykdyti avarinius darbus, kaip reikalaujama pagal galiojančius grįžtamosios galios turinčius tinkamumo skraidyti skrydžių reikalavimus.



- c) Visuose lėktuvuose, kuriuose pagal b papunktį yra įrengtos skrydžio įgulos kabinos durys:
- 1) prieš paleidžiant variklius, ketinant kilti, šios durys turi būti uždarytos ir prireikus pagal aviacijos saugumo procedūras ar pareikalavus įgulos vadui – užrakintos tol, kol varikliai išjungiami nutūpus, išskyrus tuos atvejus, kai įgaliotiems asmenims reikia įeiti arba išeiti pagal Nacionalinę aviacijos saugumo programą;
  - 2) numatomos priemonės, leidžiančios iš bet kurio piloto vietos stebėti už skrydžio įgulos kabinos durų esančią aplinką tiek, kiek tai būtina, siekiant identifikuoti asmenis, norinčius įeiti į skrydžio įgulos kabiną, ir pastebėti įtartiną elgesį ar galimą grėsmę.“
-