



Turinys

II Įstatymo galios neturintys teisės aktai

REGLAMENTAI

- ★ 2014 m. balandžio 7 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 379/2014, kuriuo iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros 1

II

(Įstatymo galios neturintys teisės aktai)

REGLAMENTAI

KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 379/2014

2014 m. balandžio 7 d.

kuriuo iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB ⁽¹⁾, ypač į jo 8 straipsnio 5 dalį,

kadangi:

- (1) vežėjai, vykdanys skrydžius tam tikrais orlaiviais, ir tuose skrydžiuose dalyvaujantys darbuotojai turi atitikti taikomus Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priede išdėstytus esminius reikalavimus.
- (2) pagal Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 Komisija turėtų priimti būtinas įgyvendinimo taisykles, kuriomis nustatomos saugaus orlaivių naudojimo skrydžiams sąlygos. Šiose taisyklėse visų pirma turėtų būti atsižvelgiama į orlaivio, organizacijų ir skrydžių orlaiviais sudėtingumą, taip pat į riziką, susijusią su įvairių tipų skrydžiais;
- (3) Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾ nustatytos komercinių skrydžių lėktuvais ir sraigatasparniais vykdymo taisyklės. Taikant Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 ir siekiant laikytis pagrindinių jo principų, reikėtų nustatyti ir komercinių skrydžių oro balionais ir sklandytuvais taisykles. Be to, reikėtų tinkamai atsižvelgti į tam tikrų komercinių skrydžių lėktuvais ir sraigatasparniais, prasidedančių ir pasibaigiančių tame pačiame aerodrome ar skrydžių erdvės dalyje, specifiką pagal tų skrydžių mastą, aprėptį ir su jais susijusią riziką;
- (4) Komisijos reglamentu (ES) Nr. 800/2013 ⁽³⁾ iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012, įtraukiant nekomercinių skrydžių įvairaus sudėtingumo orlaiviais taisykles. Siekiant atsižvelgti į dabartinę padėtį ir užtikrinti, kad tam tikrai nesudėtingais orlaiviais vykdomai griežtai apibrėžtai veiklai ir atitinkamoms organizacijoms būtų taikomos proporcingos priemonės, taip pat būtina iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

⁽¹⁾ OL L 79, 2008 3 19, p. 1.

⁽²⁾ 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

⁽³⁾ 2013 m. rugpjūčio 14 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 800/2013, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 227, 2013 8 24, p. 1).

- (5) reikėtų įtraukti ir specialiųjų skrydžių lėktuvais, sraigtasparniais, oro balionais ir sklandytuvais taisyklės, atsižvelgiant į konkrečius tokių skrydžių aspektus ir su jais susijusią riziką. Dėl proporcingumo priežasčių būtų netinkama reikalavimą pateikti pažymėjimą taikyti visiems komercinius skrydžius vykdančioms vežėjams, t. y. to reikalavimo visų pirma reikėtų netaikyti komercinius specialiuosius skrydžius vykdančioms vežėjams. Nors šie vežėjai vykdo komercinio pobūdžio veiklą, jiems būtų taikomas reikalavimas pateikti ne pažymėjimą, o gebėjimo vykdyti įsipareigojimus deklaraciją. Tačiau saugos sumetimais reikėtų nurodyti tam tikrą didelės rizikos komercinių specialiųjų skrydžių, dėl kurių kyla pavojus ant žemės esantiems tretiesiems subjektams, sąlygas ir todėl šiuos skrydžius turėtų būti galima vykdyti tik gavus leidimą;
- (6) todėl Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (7) siekiant užtikrinti sklandų perėjimą ir aukštą civilinės aviacijos saugos lygį Sąjungoje, įgyvendinimo priemonės turėtų atitikti naujausius orlaivių naudojimo skrydžiams laimėjimus, įskaitant geriausią patirtį, ir šios srities mokslo bei technikos pažangą. Todėl reikėtų atsižvelgti į Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai ir Europos Jungtinei aviacijos administracijai koordinuojant iki 2009 m. birželio 30 d. sutartus techninius reikalavimus ir administracines procedūras, taip pat į galiojančius konkrečioje nacionalinėje aplinkoje taikomus teisės aktus;
- (8) aviacijos pramonei ir valstybių narių administracijos įstaigoms reikia skirti pakankamai laiko prisitaikyti prie naujos reguliavimo sistemos;
- (9) Europos aviacijos saugos agentūra, vadovaudamasi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 19 straipsnio 1 dalimi, parengė įgyvendinimo taisyklių projektą ir pateikė jį Komisijai kaip nuomonę;
- (10) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 65 straipsnį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 iš dalies keičiamas taip:

1) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

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

2. Šiuo reglamentu taip pat nustatomos išsamios vežėjų, vykdančių komercinius skrydžius Reglamento (EB) Nr. 216/2008 4 straipsnio 1 dalies b ir c punktuose nurodytais orlaiviais, pažymėjimų išdavimo, išlaikymo, pakeitimo, apribojimo, jų galiojimo sustabdymo ir jų panaikinimo taisyklės, tokių pažymėjimų turėtojų teisės ir pareigos, taip pat sąlygos, kuriomis skrydžiai saugos sumetimais draudžiami, ribojami ar jiems taikomos tam tikros sąlygos.

3. Šiuo reglamentu taip pat nustatomos išsamios su komercinius specialiuosius skrydžius ir nekomercinius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, įskaitant nekomercinius specialiuosius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, vykdančių vežėjų deklaracijų teikimo arba tų vežėjų priežiūros sąlygomis ir procedūromis susijusios taisyklės.

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

5. Šis reglamentas netaikomas skrydžiams, kuriems taikomas Reglamento (EB) Nr. 216/2008 1 straipsnio 2 dalies a punktas.
6. Šis reglamentas netaikomas skrydžiams pririšamaisiais balionais ir dirižabliais, taip pat pririšamųjų balionų skrydžiams.“

2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) pirma pastraipa papildoma šiais punktais:

- „7. specialusis skrydis – nekomercinis skrydis, per kurį orlaivis naudojamas specialiai veiklai, pvz., žemės ūkio, statybos, fotografavimo, tyrimo, stebėjimo ir patruliavimo, reklamos ore veiklai vykdyti;
8. didelės rizikos komercinis specialusis skrydis – komercinis specialusis orlaivio skrydis, vykdomas virš teritorijos, kurioje ant žemės esančių trečiųjų subjektų saugai dėl avarinės situacijos gali kilti pavojus, arba, kaip nustato vietovės, kurioje vykdomas skrydis, kompetentinga institucija, komercinis specialusis orlaivio skrydis, kuris dėl savito pobūdžio ir aplinkos, kurioje jis vykdomas, kelia didelę riziką, visų pirma ant žemės esantiems tretiesiems subjektams;
9. įvadinis skrydis – skrydis už užmokestį arba kitą vertingą atlygį, t. y. trumpa kelionė oru, kurią rengia patvirtinta mokymo organizacija arba organizacija, įsteigta siekiant skatinti aviacijos sportą arba laisvalaikio aviaciją, kad pritrauktų naujų mokinių arba narių;
10. konkursinis skrydis – skrydis, per kurį orlaivis naudojamas oro lenktynėse ar varžybose, taip pat rengtis oro lenktynėms ar varžyboms ir į jas skristi ar iš jų parsiskristi;
11. parodomasis skrydis – skrydis, sąmoningai vykdomas parodomuoju arba pramoginiu tikslu per viešą reklaminių renginį, įskaitant skrydį, per kurį orlaivis naudojamas pasirengti parodomajam skrydžiui ir nusiskristi į reklaminių renginį ir iš jo parsiskristi.“;

b) antroje pastraipoje skaičius VII pakeičiamas skaičiumi VIII.

3) 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiama ši 1a dalis:

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

b) 3, 4 ir 5 dalys pakeičiamos taip:

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

4. Vežėjai, vykdantys nekomercinius skrydžius, įskaitant nekomercinius specialiuosius skrydžius, nesudėtingais varikliu varomus lėktuvais ir sraigtasparniais, taip pat oro balionais ir sklandytuvais, naudojami jais pagal VII priedo nuostatas.

5. Mokymo organizacijos, kurių pagrindinė verslo vieta yra valstybėje narėje ir kurios patvirtintos pagal Reglamentą (ES) Nr. 1178/2011, vykdydamos mokomuosius skrydžius į Sąjungą, joje arba už jos ribų:

- a) sudėtingus varikliu varomus lėktuvus ir sraigtasparnius skrydžiams naudoja pagal VI priedo nuostatas;
- b) nesudėtingus varikliu varomus lėktuvus ir sraigtasparnius, taip pat oro balionus ir sklandytuvus skrydžiams naudoja pagal VII priedo nuostatas.“;
- c) įterpiamos šios 6 ir 7 dalys:

„6. Vežėjai orlaivius naudoja komerciniams specialiesiems skrydžiams tik kaip nurodyta III ir VIII prieduose.

7. Prieš specialiuosius skrydžius, per juos arba iškart po jų tiesiogiai su jais susiję skrydžiai vykdomi laikantis atitinkamai 3, 4 ir 6 dalių. Orlaivyje skraidinami (išskyrus skrydžių su parašiuotais atveju) ne daugiau nei šeši užduočiai atlikti būtini asmenys, neįskaitant įgulos narių.“

4) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis išbraukiama;

b) įterpiama ši 4a dalis:

„4 a. Nukrypstant nuo 5 straipsnio 1 ir 6 dalių, pagal VII priedą gali būti vykdomi šie skrydžiai nesudėtingais varikliu varomais orlaiviais:

- a) privačių asmenų bendromis lėšomis vykdomi skrydžiai su sąlyga, kad tiesiogines išlaidas pasidalija visi orlaivyje esantys asmenys, įskaitant pilotą, ir kad šias tiesiogines išlaidas dalijasi ne daugiau nei šeši asmenys;
- b) konkursiniai skrydžiai arba parodomasis skrydis su sąlyga, kad užmokestis arba kitas vertingas atlygis už šiuos skrydžius yra ne didesnis nei būtina tiesioginėms išlaidoms padengti ir yra proporcingas metinėms išlaidoms, taip pat prizams, kurių vertė ne didesnė nei nurodo kompetentinga institucija;
- c) įvadiniai skrydžiai, parašiutininkų išmetimas, sklandytuvų vilkimas arba akrobatiniai skrydžiai, kuriuos vykdo mokymo organizacija, kurios pagrindinė verslo vieta yra valstybėje narėje ir kuri patvirtinta pagal Reglamentą (ES) Nr. 1178/2011, arba organizacija, įsteigta siekiant skatinti aviacijos sportą arba laisvalaikio aviaciją, su sąlyga, kad organizacija orlaiviu naudojasi nuosavybės teise arba pagal nuomos be įgulos sutartį, kad iš skrydžio negaunama pelno, kuris būtų paskirstomas organizacijai nepriklausantiems asmenims, ir kad tuo atveju, jei vykdamas skrydį dalyvauja organizacijai nepriklausantys asmenys, tokie skrydžiai sudaro tik nedidelę organizacijos veiklos dalį.“

5) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Komerciniai skrydžiai sraigtasparniais, komerciniai skrydžiai oro balionais ir komerciniai skrydžiai sklandytuvais turi atitikti nacionalinius reikalavimus.“;

b) Įterpiama 4 dalis:

„4. Nekomerciniai skrydžiai, įskaitant nekomercinius specialiuosius skrydžius, sudėtingais varikliu varomais orlaiviais ir sraigtasparniais, taip pat komerciniai specialieji skrydžiai lėktuvais, sraigtasparniais, oro balionais bei sklandytuvais ir toliau vykdomi pagal taikomus nacionalinės teisės aktus, kuriais nustatomi skrydžio laiko apribojimai, kol bus priimtos ir pradėtos taikyti atitinkamos įgyvendinimo taisyklės.“

6) 10 straipsnio 3 dalis iš dalies keičiama taip:

- a) a punkte žodžiai „III priedo“ pakeičiami žodžiais „II ir III priedų“;
- b) b punkte žodžiai „V, VI ir VII priedų“ pakeičiami žodžiais „II, V, VI ir VII priedų“.

7) 10 straipsnis papildomas šiomis 4, 5, 6 ir 7 dalimis:

„4. Nukrypstant nuo 1 dalies antros pastraipos, valstybės narės gali nuspręsti specialiesiems skrydžiams netaikyti II, III, VII ir VIII priedų nuostatų iki 2017 m. balandžio 21 d.

5. Nukrypstant nuo 1 dalies antros pastraipos, valstybės narės gali nuspręsti II, III ir IV priedų nuostatų netaikyti:

- a) iki 2017 m. balandžio 21 d. – komerciniams skrydžiams B klasės lėktuvais arba nesudėtingais sraigtasparniais, kurie prasideda ir baigiasi tame pačiame aerodrome ir (arba) skrydžių erdvės dalyje; ir
- b) iki 2017 m. balandžio 21 d. – komerciniams skrydžiams oro balionais ir sklandytuvais.

6. Jei valstybė narė taiko 5 dalies a punkte numatytą leidžiančią nukrypti nuostatą, taikomos šios taisyklės:

- a) vykdant skrydžius lėktuvais – Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 III priedas ir atitinkamos nacionalinės išimties pagal Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 8 straipsnio 2 dalį;
- b) vykdant skrydžius sraigtasparniais – nacionaliniai reikalavimai.

7. Jei valstybė narė taiko 3, 4 ir 5 dalyse numatytas leidžiančias nukrypti nuostatas, ji apie tai praneša Komisijai ir agentūrai. Pranešime apibūdinamos leidžiančios nukrypti nuostatos taikymo priežastys ir jos taikymo trukmė bei pateikiama numatytų veiksmų įgyvendinimo programa ir tvarkaraštis.“

8) Reglamento (ES) Nr. 965/2012 I–VII priedai iš dalies keičiami pagal šio reglamento I priedą.

9) Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 papildomas VIII priedu (SPO dalimi), pateikta šio reglamento II priede.

2 straipsnis

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

Jis taikomas nuo 2014 m. liepos 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2014 m. balandžio 7 d.

Komisijos vardu
Pirmininkas
José Manuel BARROSO

I PRIEDAS

1) Reglamento (ES) Nr. 965/2012 I priedas iš dalies keičiamas taip:

a) Pavadinimas pakeičiamas pavadinimu „II–VIII prieduose vartojamų terminų apibrėžtys“.

b) Įterpiama ši apibrėžtis:

„11 a. Tuščio oro baliono masė – masė, nustatoma sveriant oro balioną su visa skrydžių vadove nurodyta įranga“.

c) 40 punktas pakeičiamas taip:

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

d) Įterpiama ši apibrėžtis:

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

e) 120 punktas pakeičiamas taip:

„120. „Vežamoji krova – bendra keleivių, bagažo, krovinių ir vežamos specializuotos įrangos, įskaitant bet kokią balastą, išskyrus oro baliono, masė.“

f) 127 punktas pakeičiamas taip:

„127. Nuomos su įgula sutartis – susitarimas, kurį:

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

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

2) Reglamento (ES) Nr. 965/2012 II priedas iš dalies keičiamas taip:

a) ARO.GEN.120 dalies d punkto 1 papunktyje po žodžio „patvirtinimą“ įterpiamas kablelis ir žodžiai „specialiųjų skrydžių leidimą“.

b) ARO.GEN.200 dalies c punkte po žodžio „sertifikuotų“ įterpiami žodžiai „arba leidimą gavusių“.

c) ARO.GEN.205 dalies a punkte po žodžių „pradiniu sertifikavimu“ įterpiamas kablelis ir žodžiai „specialiųjų skrydžių leidimo išdavimu“.

d) ARO.GEN.205 dalies b punkte po žodžio „sertifikavimo“ įterpiamas kablelis ir žodžiai „leidimo išdavimo“.

e) ARO.GEN.220 dalies a punkte:

i) įterpiamas šis papunktis:

- „4a. didelės rizikos komercinių specialiųjų skrydžių leidimo išdavimo procesą ir nuolatinę leidimo turėtojo priežiūrą;“;
- ii) 7 papunktis pakeičiamas taip:
- „7. valstybės narės teritorijoje veiklą vykdančių, bet kitos valstybės narės kompetentingos institucijos arba agentūros priežiūrimų, sertifikuotų ar įgaliotų asmenų ir organizacijų priežiūrą, dėl kurios susitarė šios institucijos;“;
- iii) 9 papunktyje po žodžio „sertifikavimą“ įterpiamas kablelis ir žodžiai „leidimo išdavimą“.
- f) ARO.GEN.220 dalies b punktas pakeičiamas taip:
- „b) Kompetentinga institucija tvarko visų savo išduotų organizacijų pažymėjimų ir specialiųjų skrydžių leidimų, taip pat gautų deklaracijų sąrašą.“
- g) ARO.GEN.300 dalies a punkto 1 ir 2 papunkčiai pakeičiami taip:
- „1. atitiktų organizacijoms ar atitinkamo tipo skrydžiams taikytiniems reikalavimams prieš išduodama, atitinkamai, pažymėjimą, leidimą ar suteikdama patvirtinimą;
2. nuolatinę jos sertifikuotų organizacijų, organizacijų, kurių deklaraciją ji gavo, ir specialiųjų skrydžių, kurių leidimą ji išdavė, atitiktų taikytiniems reikalavimams;“.
- h) ARO.GEN.305 dalis iš dalies keičiama taip:
- i) d punktas pakeičiamas taip:
- „d) Kompetentingai institucijai savo veiklą deklaruojančių organizacijų priežiūros programa grindžiama konkrečiu organizacijos pobūdžiu, jos veiklos sudėtingumu, ankstesnės priežiūros veiklos duomenimis ir su vykdomos veiklos rūšimi susijusios rizikos vertinimu. Ji apima auditus ir patikrinimus, įskaitant atitinkamus patikrinimus perone ir patikrinimus, apie kuriuos neįspėjama.“;
- ii) įterpiamas šis d1 punktas:
- „d1) Organizacijų, turinčių specialiųjų skrydžių leidimą, priežiūros programa nustatoma pagal d punktą ir joje atsižvelgiama į ankstesnį bei dabartinį leidimo išdavimo procesą ir leidimo galiojimo laikotarpį.“
- i) ARO.GEN.350 dalies b punktas pakeičiamas taip:
- „b) Nustačiusi bet kokią reikšmingą neatitiktį taikomiems Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių reikalavimams, organizacijos tvarkai ir vadovams arba patvirtinimo, pažymėjimo, specialiųjų skrydžių leidimo sąlygoms arba deklaracijos turiniui, dėl kurios mažėja sauga arba kyla didelis pavojus skrydžio saugai, kompetentinga institucija paskelbia, kad tai yra 1 lygio pažeidimas.“
- j) ARO.GEN.350 dalies b punkto 2 papunktyje po žodžių „organizacijos pažymėjimas“ įterpiami žodžiai „specialiųjų skrydžių leidimas“, o 3 papunktyje po žodžių „organizacijos pažymėjimo“ įterpiami žodžiai „specialiųjų skrydžių leidimo“.

k) ARO.GEN.350 dalies c punktas pakeičiamas taip:

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

l) ARO.GEN.350 dalies d punkto 1 papunktyje po žodžio „pažymėjimui“ įterpiamas kablelis ir žodžiai „specialiųjų skrydžių leidimui“.

m) ARO.GEN.350 dalies e punkte po žodžio „sertifikuotos“ įterpiami žodžiai „arba jų leidimą gavusios“.

n) ARO.GEN.355 dalies a punkte nuoroda į Komisijos reglamentą (ES) Nr. 290/2012 pakeičiama nuoroda į Komisijos reglamentą (ES) Nr. 1178/2011.

o) Pridedama ši ARO.GEN.360 dalis:

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

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

p) ARO.OPS.100 dalis papildoma šiuo c punktu:

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

q) OPS SKYRIUJE įterpiamas šis 1a SKIRSNIS:

„1a SKIRSNIS.

Didelės rizikos komercinių specialiųjų skrydžių leidimas

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

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

b) Jei rizikos vertinimas ir SOP tenkina vežėjo kompetentingą instituciją, ji išduoda leidimą, kaip nustatyta VI priede. Leidimą galima išduoti ribotam arba neribotam laikui. Leidime nurodomos sąlygos, kuriomis vežėjui leidžiama vykdyti vieną arba daugiau didelės rizikos komercinių specialiųjų skrydžių.

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

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

- e) Jei vežėjas pakeitimus atlieka nepateikęs pakeisto rizikos vertinimo ir SOP, jo kompetentinga institucija, netrukdydama taikyti papildomų vykdymo užtikrinimo priemonių, sustabdo leidimo galiojimą, jį apriboja arba panaikina.
- f) Gavusi prašymą išduoti tarpvalstybinių didelės rizikos komercinių specialiųjų skrydžių leidimą, vežėjo kompetentinga institucija, derindama veiklą su tos vietos, kurioje ketinama vykdyti skrydį, kompetentinga institucija, peržiūri vežėjo rizikos vertinimo dokumentus ir standartines veiklos procedūras (SOP). Jei rizikos vertinimas ir SOP tenkina abi kompetentingas institucijas, vežėjo kompetentinga institucija išduoda leidimą.

ARO.OPS.155 Nuomos sutartys

- a) Kai SPO vežėjas įrodo, kad jis laikosi ORO.SPO.100 dalies reikalavimų, kompetentinga institucija patvirtina nuomos sutartį, kuri taikoma ir trečiojoje šalyje registruotam orlaiviui arba trečiosios šalies vežėjui.
- b) Orlaivio be įgulos išsinuomavimo sutarties patvirtinimas sustabdomas arba panaikinamas, jei panaikinamas orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimas arba sustabdomas jo galiojimas.“
- r) ARO.OPS.200 dalies b punkto 2 papunktyje po žodžio „nekomerciniams“ įterpiami žodžiai „ir specialiesiems“.
- s) ARO.OPS.210 dalies tekstas pakeičiamas taip:

„ARO.OPS.210 Atstumo arba vietinės zonos nustatymas

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

- t) OPS skyriuje įterpiamas šis III SKIRSNIS:

„III SKIRSNIS.

Skrydžių priežiūra

ARO.OPS.300 Įvadiniai skrydžiai

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

- u) I priedėlyje
 - i) paantraštė pakeičiama taip: „(Oro vežėjų tvirtinimo aprašas)“;
 - ii) išbraukiami žodžiai „komerciniai specialieji skrydžiai (SPO)“ ir 2 išnaša.
- v) II priedėlyje išbraukiamas pasikartojantis žodis „kilimas“, o 10 išnaša pakeičiama taip:
 - „10. Įrašoma taikoma tikslojo artėjimo tūpti kategorija: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB arba CAT IIIC. Įrašomas mažiausias kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) metrais ir apsisprendimo aukštis (DH) pėdomis. Kiekvienai išvardytų artėjimo tūpti kategorijų skiriama po vieną eilutę.“
- w) V priedėlyje po žodžiais „Nekomerciniai skrydžiai“ įrašomi žodžiai „Specialieji skrydžiai“.
- x) Įterpiamas šis VI priedėlis:

„VI priedėlis

DIDELĖS RIZIKOS KOMERCINIŲ SPECIALIŲJŲ SKRYDŽIŲ LEIDIMAS	
Išduodančioji institucija ⁽¹⁾ :	
Leidimo Nr. 2 ⁽²⁾ :	
Vežėjo pavadinimas ⁽³⁾ :	
Vežėjo adresas ⁽⁴⁾ :	
Telefonas ⁽⁵⁾ :	
Faksas:	
E. paštas:	
Orlaivio modelis ir registracijos žymenys ⁽⁶⁾ :	
Leidžiami specialieji skrydžiai ⁽⁷⁾ :	
Zona arba skrydžių erdvės dalis, kurioje leidžiama vykdyti skrydžius ⁽⁸⁾ :	
Specialieji apribojimai ⁽⁹⁾ :	
Patvirtinama, kad leidžiama vykdyti didelės rizikos komercinį (-ius) specialųjį (-iuosius) skrydį (-džius) pagal šį leidimą, standartines vežėjo veiklos procedūras, Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedą ir jo įgyvendinimo taisykles.	
Išdavimo data ⁽¹⁰⁾ :	Vardas, pavardė ir parašas ⁽¹¹⁾ :
	Pareigos:

EASA 151 FORMA, 1 leidimas

(1) Kompetentingos institucijos pavadinimas ir kontaktiniai duomenys.

(2) Įrašomas atitinkamas leidimo numeris.

(3) Įrašomas vežėjo registruotas pavadinimas ir komercinis pavadinimas, jei skiriasi. Prieš komercinį pavadinimą įrašoma „Vykdantis veiklą kaip“.

(4) Pagrindinės vežėjo verslo vietos adresas.

(5) Pagrindinės vežėjo verslo vietos telefonų ir faksų numeriai su šalies kodu. Nurodomas e. pašto adresas, jei yra.

(6) Įrašomas orlaivio markės, modelio ir serijos arba pagrindinės serijos, jei serija ženklinama, ženklas pagal Komercinės aviacijos saugos grupės (CAST)/ICAO sistemą (pvz., „Boeing-737-3K2“ arba „Boeing-777-232“). CAST/ICAO taksonomija pateikta <http://www.intlaviationstandards.org/H>.

Registracijos ženklai turi būti išvardyti specialiųjų patvirtinimų sąrašė arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju specialiųjų patvirtinimų sąrašė turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį.

(7) Nurodomas skrydžio tipas, pvz., žemės ūkio, statybos, fotografavimo, tyrimo, stebėjimo ir patrulavimo, reklamos ore.

(8) Geografinės (-ių) sritys (-čių), kuriose leidžiama vykdyti skrydžius, sąrašas (pagal geografines koordinates arba skrydžio informacijos regioną, arba šalių ar regionų sienas).

(9) Taikomų specialiųjų apribojimų sąrašas (pvz., tik VFR, tik dieną ir kt.).

(10) Leidimo išdavimo data (mmmm-mm-dd).

(11) Kompetentingos institucijos atstovo pareigos, vardas, pavardė ir parašas. Be to, leidime gali būti dedamas oficialus antspaudas.“

3) Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedas iš dalies keičiamas taip:

- a) Visos nuorodos į Reglamentą (EB) Nr. 1702/2003 pakeičiamos nuorodomis į Komisijos reglamentą (ES) Nr. 748/2012 ⁽¹⁾.
- b) Visos nuorodos į Reglamentą (EB) Nr. 290/2012 pakeičiamos nuorodomis į Reglamentą (ES) Nr. 1178/2011.
- c) ORO.GEN.005 dalies tekstas pakeičiamas taip:

„Šiame priede nustatomi reikalavimai, kurių turi laikytis oro vežėjas, vykdamas:

- a) komercinius skrydžius (CAT);
 - b) komercinius specialiuosius skrydžius;
 - c) nekomercinius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais;
 - d) nekomercinius specialiuosius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais.“
- d) ORO.GEN.105 dalyje po žodžių „deklaravimo įpareigojimą“ įterpiami žodžiai „arba specialiųjų skrydžių leidimą“.
- e) ORO.GEN.110 dalies a punktas pakeičiamas taip:

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

- f) ORO.GEN.110 dalies c punkte po žodžio „pažymėjimo“ įterpiamas kablelis ir žodžiai „SPO leidimo“.
- g) ORO.GEN.110 dalyje pridedamas šis punktas:

„k) Nepaisant j punkto, vežėjas, vykdamas skrydžius sklandytuvu ar oro balionu arba skrydžius, kai diena kylama ir tupiama tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje pagal VFR:

- i) sraigtiniais vieno variklio lėktuvais, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė neviršija 5 700 kg, o MOPSC neviršija 5 krėslų, arba
- ii) nesudėtingais vieno variklio sraigtasparniais, kurių MOPSC neviršija 5 krėslų,

užtikrina, kad skrydžio įgula būtų išklausiusi atitinkamą mokymą arba instruktažą, kad galėtų atpažinti nedeklaruotus pavojinguosius krovinius, kuriuos į orlaivį įneša keleiviai arba kurie į orlaivį patenka kaip kroviniai.“

h) ORO.GEN.115 dalyje:

- i) pavadinimas pakeičiamas pavadinimu „Prašymas išduoti AOC“;
- ii) a punkte prieš žodžius „vežėjo pažymėjimą“ įterpiamas žodis „oro“.

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

- i) ORO.GEN.120 dalyje pridedamas šis punktas:
- „d) Kai vežėjas, kuriam išduotas SPO leidimas, nori taikyti alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones, jis laikosi b punkto, jei tos alternatyvios atitikties užtikrinimo priemonės susijusios su standartinėmis veiklos procedūromis, kurias apima leidimas, ir taiko c punktą deklaruotai savo organizacijos ir skrydžių daliai.“
- j) ORO.GEN.125 dalies pavadinimas pakeičiamas pavadinimu „AOC turėtojo patvirtinimo sąlygos ir jo teisės“.
- k) ORO.GEN.130 dalies pavadinimas pakeičiamas pavadinimu „Pakeitimai, susiję su AOC turėtoju“.
- l) ORO.GEN.135 dalies pavadinimas pakeičiamas pavadinimu „Nepertraukiamasis AOC galiojimas“.
- m) ORO.GEN.140 dalies a punkte po žodžio „sertifikavimo“ įterpiamas kablelis ir žodžiai „SPO leidimo gavimo“.
- n) ORO.GEN.140 dalies b punkte po žodžių „Prieiga prie a punkte paminėto orlaivio“ įterpiami iš abiejų pusių kableliais išskirti žodžiai „kai vykdomi komerciniai skrydžiai“.
- o) ORO.GEN.205 dalis pakeičiama taip:

„ORO.GEN.205 Pagal rangos sutartis atliekama veikla

- a) Vežėjas užtikrina, kad, sudarant sutartį dėl bet kurios jo veiklos dalies arba šių veiklos dalių perkant, paslauga arba produktas, dėl kurio (-ios) sudaroma sutartis arba kuris (-i) perkamas (-a), atitiktų taikomus reikalavimus.
- b) Kai sertifikuotas vežėjas arba SPO leidimo turėtojas pagal rangos sutartį bet kurią savo veiklos dalį paveda atlikti organizacijai, kuri nėra pagal šią dalį sertifikuota arba neturi leidimo pagal šią dalį vykdyti tokios veiklos, rangos paslaugas teikianti organizacija veikia pagal vežėjo patvirtinimą. Rangos paslaugas užsakiusi organizacija užtikrina, kad kompetentingai institucijai būtų suteikta prieiga prie rangos paslaugas teikiančios organizacijos, siekiant nustatyti, ar tebesilaikoma taikomų reikalavimų.“
- p) Netaikoma teksto redakcijai lietuvių kalba.
- q) ORO.AOC.100 dalies b ir c punktai pakeičiami taip:

„b) Vežėjas kompetentingai institucijai pateikia šią informaciją:

1. prašymo teikėjo oficialus pavadinimas ir komercinis pavadinimas, adresas ir pašto adresas;
2. siūlomos veiklos aprašas, įskaitant naudosimų orlaivių tipą (-us) ir skaičių;
3. valdymo sistemos aprašas, įskaitant organizacinę struktūrą;
4. atsakingo vadovo vardas ir pavardė;
5. pagal ORO.AOC.135 dalies a punktą reikalaujamų paskirtųjų asmenų vardai ir pavardės, nurodant jų kvalifikaciją ir patirtį;
6. ORO.MLR.100 dalyje reikalaujamo skrydžių vykdymo vadovo kopija;
7. pareiškimas, kad visus kompetentingai institucijai atsiųstus dokumentus prašymo teikėjas patikrino ir nustatė, kad jie atitinka taikomus reikalavimus.

- c) Pareiškėjai kompetentingai institucijai įrodo, kad:
1. laikosi visų taikomų Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo, šio reglamento šio priedo, IV priedo (CAT dalies) ir V priedo (SPA dalies) reikalavimų;
 2. visi naudojami orlaiviai turi tinkamumo skraidyti pažymėjimus (CofA) pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 ir
 3. jų organizacinė bei valdymo struktūros yra tinkamos ir reikiamai pritaikytos jo veiklos mastui ir apimčiai.“

r) Netaikoma teksto redakcijai lietuvių kalba.

s) ORO.DEC.100 dalies pirmas sakiny s pakeičiamas taip:

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

t) Po DEC SKYRIAUS „DEKLARAVIMAS“ įterpiama ši dalis:

„SPO DALIS

KOMERCINIAI SPECIALIEJI SKRYDŽIAI

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

- a) Be ORO.DEC.100 dalies reikalavimų, komercinius specialiuosius skrydžius vykdantis vežėjas laikosi ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 ir ORO.AOC.150 dalių reikalavimų.
- b) Orlaiviai turi turėti tinkamumo skraidyti pažymėjimus (CofA) pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 arba turi būti nuomojami pagal c punktą.
- c) Komercinius specialiuosius skrydžius vykdantis vežėjas turi gauti išankstinę kompetentingos institucijos patvirtinimą ir laikytis toliau nurodytų sąlygų, jei:
 1. nuomojantis trečiosios šalies vežėjo orlaivį su įgula:
 - i) su nepertraukiamuoju tinkamumu skraidyti ir skrydžių vykdymu susiję trečiosios šalies vežėjo saugos standartai yra lygiaverčiai taikomiems Reglamentu (EB) Nr. 2042/2003 ir šiuo reglamentu nustatytiems reikalavimams;
 - ii) trečiosios šalies vežėjo orlaivis turi standartinį CofA, išduotą pagal ICAO 8 priedą;
 - iii) nuomos su įgula trukmė neviršija septynių mėnesių per bet kurį iš eilės einantį 12 mėnesių laikotarpį arba
 2. nuomojantis trečiojoje šalyje registruotą orlaivį be įgulos:
 - i) nustatytas skrydžių vykdymo poreikis, kurio negalima patenkinti pagal išperkamosios nuomos sutartį išsinuomojant ES registruotą orlaivį;
 - ii) nuomos be įgulos trukmė neviršija septynių mėnesių per bet kurį iš eilės einantį 12 mėnesių laikotarpį;
 - iii) užtikrinama atitiktis taikomiems Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 reikalavimams;

iv) orlaivis įrengtas pagal VIII priedą [SPO dalį].

ORO.SPO.110 Didelės rizikos komercinių specialiujų skrydžių leidimas

- a) Komercinius specialiuosius skrydžius vykdančias vežėjas turi vežėjo kompetentingai institucijai pateikti prašymą išduoti leidimą, prieš pradėdamas vykdyti didelės rizikos komercinį specialųjį skrydį:
1. kuris vykdomas virš zonos, kurioje avarijos atveju tikėtinas pavojus ant žemės esančių trečiųjų subjektų saugai, arba
 2. kuris, kaip nustatyta vietovės, kurioje vykdomas skrydis, kompetentingos institucijos, dėl savo specifinio pobūdžio ir vietovės, kurioje jis vykdomas, aplinkos, kelia didelę riziką, visų pirma ant žemės esantiems tretiesiems subjektams.
- b) Vežėjas kompetentingai institucijai pateikia šią informaciją:
1. prašymo teikėjo oficialų pavadinimą ir komercinį pavadinimą, adresą ir pašto adresą;
 2. valdymo sistemos aprašą, įskaitant organizacinę struktūrą;
 3. siūlomo skrydžio aprašą, įskaitant naudosimų orlaivių tipą (-us) ir skaičių;
 4. rizikos vertinimo dokumentus ir susijusias standartines veiklos procedūras, kurių reikalaujama pagal SPO.OP.230 dalį;
 5. pareiškimą, kad visus kompetentingai institucijai atsiųstus dokumentus vežėjas patikrino ir nustatė, kad jie atitinka taikomus reikalavimus.
- c) Prašymas išduoti leidimą arba jį pakeisti pateikiamas kompetentingos institucijos nustatyta forma ir būdu atsižvelgiant į taikomus Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių reikalavimus.

ORO.SPO.115 Pakeitimai

- a) Bet kokią pakeitimą, dėl kurio pasikeičia leidimo taikymo sritis arba leistini skrydžiai, turi iš anksto patvirtinti kompetentinga institucija. Jei pakeitimas nebuvo nurodytas pradiniam rizikos vertinime, būtina kompetentingai institucijai pateikti pakeistą rizikos vertinimą ir SOP.
- b) Prašymas patvirtinti pakeitimą teikiamas prieš atliekant tokį pakeitimą, kad kompetentinga institucija galėtų nustatyti, ar tebesilaikoma Reglamento (EB) Nr. 216/2008 bei jo įgyvendinimo taisyklių, ir, jei reikia, leidimą iš dalies pakeisti. Vežėjas kompetentingai institucijai pateikia visus susijusius dokumentus.
- c) Pakeitimas atliekamas tik gavus oficialų kompetentingos institucijos patvirtinimą pagal ARO.OPS.150 dalį.
- d) Atliekant tokius pakeitimus vežėjas veikia kompetentingos institucijos nurodytomis taikomomis sąlygomis.

ORO.SPO.120 Nepertraukiamasis galiojimas

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

- b) Vežėjo leidimas galioja, jei:
1. vežėjas tebevykdo atitinkamus Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių reikalavimus, atsižvelgdamas į ORO.GEN.150 dalyje nurodytas pažeidimų ištaisymo nuostatas;
 2. kompetentingai institucijai suteikta ORO.GEN.140 dalyje apibrėžta prieiga prie vežėjo siekiant nustatyti, ar tebevykdomi atitinkami Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių reikalavimai; ir
 3. jo nebuvo atsisakyta arba jis nebuvo panaikintas.
- c) Atšauktas arba atsisakytas leidimas nedelsiant grąžinamas kompetentingai institucijai.“
- u) ORO.MLR.100 dalies b punktas pakeičiamas taip:
- „b) Skrydžių vykdymo vadovo turinys turi atitikti taikomus šiame priede, IV priede (CAT dalyje), V priede (SPA dalyje), VI priede (NCC dalyje) ir VIII priede (SPO dalyje) nustatytus reikalavimus ir neturi prieštarauti atitinkamai oro vežėjo pažymėjimo (AOC) skrydžių vykdymo specifikacijose, SPO leidime arba deklaracijoje ir specialiujų patvirtinimų sąraše nurodytoms sąlygoms.“
- v) ORO.MLR.100 dalis papildoma g1 punktu:
- „g1) SPO leidimo turėtojai, prieš atlikdami su leidžiamomis standartinėmis veiklos procedūromis susijusį pakeitimą, turi gauti išankstinį tokio pakeitimo patvirtinimą.“
- w) ORO.MLR.100 dalies h punkte po žodžių „Nepaisant g“ įterpiami žodžiai „ir g1“.
- x) ORO.MLR.101 dalies pirmas sakiny s pakeičiamas taip:
- „Pagrindinė skrydžių (išskyrus skrydžius sraigtiniais vieno variklio lėktuvais, kurių MOPSC yra 5 krėslai, arba nesudėtingus vieno variklio sraigtasparnius, kurių MOPSC yra 5 krėslai, kai kylama ir tupiama tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje pagal VFR dieną, ir skrydžius sklandytuvais ir oro balionais) vykdymo vadovo struktūra turi būti tokia:“
- y) ORO.MLR.115 dalies a punktas pakeičiamas taip:
- „a) Šie įrašai saugomi ne trumpiau kaip 5 metus:
1. komercinius skrydžius vykdančių vežėjų – įrašai apie ORO.GEN.200 dalyje nurodytą veiklą;
 2. deklaracijas pateikusių vežėjų – vežėjo deklaracijos kopija, išsamūs gautų patvirtinimų ir skrydžių vykdymo vadovo duomenys;
 3. SPO leidimo turėtojų – be a punkto 2 papunktyje nurodytų dalykų, įrašai, susiję su rizikos vertinimu, atliktu pagal SPO.OP.230 dalį, ir susijusios standartinės veiklos procedūros.“
- z) ORO.MLR.115 dalies b punkto 4 papunktyje po žodžių „pavojinguosius krovinius“ įterpiamas kablelis ir žodžiai „jei taikoma“.
- aa) ORO.SEC.100.A dalies antraštė pakeičiama taip:

„**ORO.SEC.100 Skrydžio įgulos kabinos saugumas. Lėktuvai**“.

ab) ORO.SEC.100.H dalies antraštė pakeičiama taip:

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

ac) ORO.FC.005 dalis pakeičiama taip:

„ORO.FC.005 Taikymo sritis

Šį skyrių, kuriame nustatomi su skrydžio įgulos mokymu, patirtimi ir kvalifikacija susiję reikalavimai, kurių turi laikytis vežėjas, sudaro:

a) 1 SKIRSNIS, kuriame nustatyti bendrieji reikalavimai, taikomi nekomerciniams skrydžiams sudėtingais varikliu varomais orlaiviais ir bet kuriems komerciniams skrydžiams;

b) 2 SKIRSNIS, kuriame nustatyti papildomi reikalavimai, taikomi komerciniams skrydžiams, išskyrus:

1. komercinius skrydžius sklandytuvais arba oro balionais, arba

2. keleivinius komercinius skrydžius pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR) dieną, pradedamus ir baigiamus tame pačiame aerodrome ar skrydžių erdvės dalyje arba vykdomus kompetentingos institucijos nustatytoje vietinėje zonoje:

— sraigtiniais vieno variklio lėktuvais, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė neviršija 5 700 kg, o MOPSC yra 5 krėsiai, arba

— nesudėtingais vieno variklio sraigtasparniais, kurių MOPSC yra 5 krėsiai.

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

ad) ORO.FC.105 dalies:

i) c punkto pirmo sakinio pradžioje įrašomi žodžiai „Komercinius skrydžius lėktuvais ir sraigtasparniais vykdan-tis“;

ii) d punktas pakeičiamas taip:

„d) c punktas netaikomas, jei:

1. B klasės lėktuvais vykdomi komerciniai skrydžiai pagal VFR dieną; ir

2. nesudėtingais vieno variklio sraigtasparniais, kurių MOPSC yra 5 krėsiai, vykdomi keleiviniai komer-ciniai skrydžiai pagal VFR dieną, pradedami ir baigiami tame pačiame aerodrome ar skrydžių erdvės dalyje arba kompetentingos institucijos nustatytoje vietinėje zonoje.“

ae) ORO.FC.145 dalies c punktas pakeičiamas taip:

„c) Komercinių skrydžių mokymo ir egzaminavimo programas, įskaitant mokymo planus ir atskirų imituojamo skrydžio treniruoklių (FSTD) naudojimą, patvirtina kompetentinga institucija.“

af) Po ORO.FC.H.250 dalies įterpiamas šis SKIRSNIS:

„3 SKIRSNIS

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

ORO.FC.330. Kartotinis mokymas ir tikrinimas. Naudotojo kvalifikacijos patikrinimas

- a) Kiekvienas įgulos narys išlaiko naudotojo kvalifikacijos patikrinimą, kad įrodytų kompetenciją vykdyti įprastas, neįprastas ir avarines procedūras, aprėpiančias aktualius aspektus, susijusius su skrydžių vykdymo vadove aprašytomis specialiosiomis užduotimis.
 - b) Turi būti atitinkamai atsižvelgiama į skrydžius, vykdomus pagal IFR arba naktį.
 - c) Naudotojo kvalifikacijos patikrinimo galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių. Galiojimo laikotarpis skaičiuojamas nuo mėnesio, kurį buvo atliktas tikrinimas, pabaigos. Jei naudotojo kvalifikacijos patikrinimas vyksta per paskutiniuosius tris galiojimo laikotarpio mėnesius, naujas galiojimo laikotarpis skaičiuojamas nuo pirminės galiojimo pabaigos datos.“
- ag) ORO.CC.100 dalies a punkto antrame sakinyje po žodžių „Kai orlaiviu“ įterpiamas kablelis ir žodžiai „išskyrus oro balioną“.
- ah) I priedėlis pakeičiamas taip:

„I Priedėlis

DEKLARACIJA
pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 965/2012 dėl orlaivių naudojimo skrydžiams
<p>Vežėjas</p> <p>Pavadinimas (vardas, pavardė):</p> <p>Vieta, kurioje vežėjas įsisteigęs arba įsikūręs, ir vieta, iš kurios vadovaujama skrydžiams:</p> <p>Atsakingo vadovo vardas, pavardė ir kontaktiniai duomenys:</p>
<p>Nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrinanti organizacija pagal Reglamentą (EB) Nr. 2042/2003</p> <p>Organizacijos pavadinimas ir adresas ir patvirtinimo numeris (kaip EASA 14 formoje)</p>
<p>Orlaivio naudojimas skrydžiams</p>
Naudojimo pradžios data/pakeitimo taikymo data:
<p>Skrydžio tipas (-ai):</p> <p><input type="checkbox"/> NCC dalis: (nurodoma, ar keleivinis ir (arba) krovininis)</p> <p><input type="checkbox"/> SPO dalis: (nurodomas veiklos tipas)</p>
Orlaivių tipas (-ai), registracija (-os) ir pagrindinė bazė:
Turimų patvirtinimų duomenys (pridedamas specialiųjų deklaracijos patvirtinimų sąrašas, jei taikoma)
Turimo specialiųjų skrydžių leidimo duomenys (pridedami leidimai, jei yra)
Alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių sąrašas su nuorodomis į AMC, kurios jomis keičiamos (pridedama prie deklaracijos)
<p>Pareiškimai</p> <p><input type="checkbox"/> Valdymo sistemos dokumentai, įskaitant skrydžių vykdymo vadovą, atitinka taikomus reikalavimus, nustatytus ORO, NCC, SPO ir SPA dalyse. Visi skrydžiai bus vykdomi pagal skrydžių vykdymo vadove nustatytą tvarką ir instrukcijas.</p> <p><input type="checkbox"/> Visi naudojami orlaiviai turi galiojančius tinkamumo skraidyti pažymėjimus ir atitinka Komisijos reglamento (EB) Nr. 2042/2003 reikalavimus.</p> <p><input type="checkbox"/> Visi skrydžio įgulos nariai ir keleivių salono įgulos nariai, kai taikoma, yra parengti pagal taikomus reikalavimus.</p> <p><input type="checkbox"/> (Jei taikoma)</p> <p>Vežėjas įdiegė oficialiai pripažintą pramonės standartą ir įrodė atitiktį jo reikalavimams.</p> <p>Nuoroda į standartą:</p> <p>Sertifikavimo įstaiga:</p> <p>Paskutinio atitikties reikalavimams audito data:</p> <p><input type="checkbox"/> Apie bet kokį skrydžio pakeitimą, kuris turi poveikį šioje deklaracijoje pateiktai informacijai, bus pranešta kompetentingai institucijai.</p> <p><input type="checkbox"/> Vežėjas patvirtina, kad šioje deklaracijoje pateikta informacija yra teisinga.</p>
Data, atsakingo vadovo vardas, pavardė ir parašas“

- 4) Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedas iš dalies keičiamas taip:
- a) Visos nuorodos į Reglamentą (EB) Nr. 1702/2003 pakeičiamos nuorodomis į Reglamentą (ES) Nr. 748/2012.
 - b) Pridedama ši CAT.GEN.105 dalis:

„CAT.GEN.105 Motorizuotieji turo sklandytuvai, motorizuotieji sklandytuvai ir mišrūs oro balionai

- a) Motorizuotieji sklandytuvai, išskyrus motorizuotuosius turo sklandytuvus, naudojami ir įrengiami laikantis sklandytuvams taikomų reikalavimų.
 - b) Motorizuotieji turo sklandytuvai naudojami laikantis reikalavimų, nustatytų:
 1. lėktuvams, kai jie varomi varikliu; ir
 2. sklandytuvams, kai jais skraidoma nenaudojant variklio.
 - c) Motorizuotieji turo sklandytuvai įrengiami laikantis lėktuvams taikomų reikalavimų, nebent CAT.IDE.A dalyje nurodyta kitaip.
 - d) Mišrūs oro balionai naudojami laikantis karšto oro balionams taikomų reikalavimų.“
- c) CAT.GEN.MPA 180 dalies a punkto 5 ir 6 papunkčiai pakeičiami taip:
- „5. patvirtintą tikrą oro vežėjo pažymėjimo (AOC) kopiją, įskaitant vertimą į anglų kalbą, jei AOC išduotas kita kalba;
 6. su AOC išduotas skrydžių atitinkamo tipo orlaiviu vykdymo specifikacijas, įskaitant vertimą į anglų kalbą, jei tos specifikacijos paskelbtos kita kalba;“.
- d) A SKYRIUJE „BENDRIEJI REIKALAVIMAI“ įterpiamas šis SKIRSNIS:

„2 SKIRSNIS

Nevarikliniai orlaiviai

CAT.GEN.NMPA.100 Orlaivio vado pareigos

- a) Orlaivio vadas:
 1. yra atsakingas už visų orlaivyje esančių įgulos narių ir keleivių saugą nuo tada, kai jis įlipa į orlaivį, iki tada, kai išlipa iš jo pasibaigus skrydžiui;
 2. yra atsakingas už orlaivio valdymą ir saugą:
 - i) oro baliono vadas – nuo momento, kai pradedama pūsti kupolą, iki tol, kol kupolas išleidžiamas, nebent jis paveda vykdyti šią pareigą per pripūtimo etapą kitam atitinkamos kvalifikacijos asmeniui, kol pats atvyks, kaip nurodyta skrydžių vykdymo vadove (OM);
 - ii) sklandytuvo vadas – nuo paleidimo procedūros pradžios momento iki tol, kol sklandytuvas sustoja pasibaigus skrydžiui;
 3. yra įgaliotas duoti visus nurodymus ir imtis visų tinkamų veiksmų orlaivio, jame esančių asmenų ir (arba) turto saugai užtikrinti pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.c punktą;

4. yra įgaliotas neleisti įlipti bet kuriam asmeniui, galinčiam kelti pavojų orlaivio ar jame esančiųjų saugai, ir jį išlaipinti;
 5. neleidžia orlaiviu vežti asmens, kuris apsvaigęs nuo alkoholio ar narkotikų tiek, kad gali kelti pavojų orlaivio ar jame esančiųjų saugai;
 6. užtikrina, kad visiems keleiviams būtų surengtas saugos instruktažas;
 7. užtikrina, kad būtų laikomasi visų veiklos procedūrų ir kontrolinių sąrašų, kaip nustatyta skrydžių vykdymo vadove;
 8. užtikrina, kad būtų atlikta patikra prieš skrydį, laikantis Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 I priedo (M dalies) reikalavimų,
 9. įsitikina, kad reikiama avarinė įranga yra lengvai prieinama, kad ją būtų galima iškart naudoti;
 10. laikosi vežėjo pranešimo apie įvykius sistemų atitinkamų reikalavimų;
 11. laikosi visų skrydžio ir tarnybos laiko apribojimų (FTL), ir jo veiklai taikomų poilsio reikalavimų;
 12. jei dirba daugiau kaip vienam vežėjui:
 - i) atskirai registruoja savo skrydžio, tarnybos laiką ir poilsio laikotarpius, kaip nurodyta taikomuose FTL reikalavimuose; ir
 - ii) kiekvienam vežėjui teikia duomenis, būtinus veiklai planuoti pagal taikomus FTL reikalavimus.
- b) Orlaivio vadas negali eiti pareigų orlaivyje:
1. veikiamas psichoaktyviųjų medžiagų ar alkoholio arba jei nepakankamai gerai jas vykdytų dėl susižeidimo, nuovargio, vaistų vartojimo, ligos ar kitų panašių priežasčių;
 2. nepraėjus pakankamam laikui po giluminio nardymo arba kraujo donorystės;
 3. jei nesilaikoma taikomų medicinos reikalavimų;
 4. jeigu jis turi kokių nors abejonių dėl gebėjimo vykdyti paskirtas pareigas; arba
 5. jeigu jis žino arba įtaria, kad gali būti pavargęs, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.f punkte, ar jaučiasi dėl kitų priežasčių negalįs savo pareigų vykdyti pakankamai gerai ir dėl to galėtų kilti pavojus skrydžiui.
- c) Orlaivio vadas avarinėje situacijoje, kurioje būtini nedelsiami sprendimai ir veiksmai, imasi bet kokių veiksmų, kuriuos laiko būtiniais Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.d punkte numatytais aplinkybėmis. Tokiais atvejais saugos sumetimais jis gali nukrypti nuo taisyklių, veiklos procedūrų ir metodų.
- d) Oro baliono vadas:
1. atsako už priešskrydinį asmenų, padedančių pripūsti ir išleisti kupolą, instruktažą;

2. užtikrina, kad niekas nerūkytų oro balione arba šalia jo; ir
3. užtikrina, kad pripūsti ir išleisti kupolą padedantys asmenys vilkėtų tinkamus apsauginius drabužius.

CAT.GEN.NMPA.105 Papildomas oro baliono įgulos narys

- a) Oro balione, kuriuo skraidinama daugiau kaip 19 keleivių, turi būti bent vienas papildomas tinkamos patirties turintis ir tinkamai parengtas įgulos narys, kuris avarinės situacijos atveju padėtų keleiviams.
- b) Papildomas įgulos narys negali eiti pareigų oro balione:
 1. veikiamas psichoaktyviųjų medžiagų arba alkoholio;
 2. jei jų deramai neatliktų dėl susižeidimo, nuovargio, vaistų vartojimo, ligos ar kitų panašių priežasčių; arba
 3. nepraėjus pakankamam laikui po giluminio nardymo arba kraujo donorystės.

CAT.GEN.NMPA.110 Orlaivio vado įgaliojimai

Vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų, jog visi orlaiviu vežami asmenys laikytųsi visų teisėtų nurodymų, kuriuos orlaivio vadas duoda siekdamas užtikrinti orlaivio ir juo vežamų asmenų ar turto saugą.

CAT.GEN.NMPA.115 Bendra kalba

Vežėjas užtikrina, kad visi įgulos nariai galėtų tarpusavyje bendrauti bendra kalba.

CAT.GEN.NMPA.120 Nešiojamieji elektroniniai prietaisai

Vežėjas neleidžia jokiems asmenims orlaivyje naudotis nešiojamuoju elektroniniu prietaisu (PED), kuris galėtų pakenkti orlaivio sistemų ir įrangos veikimui, ir imasi visų pagrįstų priemonių, kad užkirstų kelią tokiam naudojimui.

CAT.GEN.NMPA.125 Informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą

Vežėjas užtikrina, kad visuose jo orlaiviuose visą laiką būtų sąrašai su informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą, kuriuos prireikus būtų galima skubiai perduoti gelbėjimo koordinavimo centrams (RCC).

CAT.GEN.NMPA.130 Alkoholis ir narkotikai

Vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų, jog į orlaivį nepatektų asmenys, kurie yra tiek apsvaigę nuo alkoholio ar narkotikų, kad gali kelti pavojų orlaivio ar jame esančiųjų saugai, ir kad tokių asmenų orlaivyje nebūtų.

CAT.GEN.NMPA.135 Grėsmė saugai

Vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų, jog nė vienas asmuo dėl neatsakingų ar neatsargių veiksmų arba neveikimo:

- a) nesukeltų pavojaus orlaiviui arba jame ar ant žemės esantiems žmonėms; arba
- b) nesudarytų sąlygų ar neleistų orlaiviui kelti pavojaus asmenims ar turtui.

CAT.GEN.NMPA.140 Dokumentai, vadovai ir informacija, kuriuos reikia turėti skrydžio metu

a) Jei nenurodyta kitaip, kiekvieno skrydžio metu būtina turėti šių dokumentų, vadovų ir informacijos originalus ar kopijas:

1. orlaivio skrydžių vadovą (AFM) arba jam lygiavertį (-čius) dokumentą (-us);
2. registracijos pažymėjimo originalą;
3. tinkamumo skraidyti pažymėjimo (CofA) originalą;
4. jei taikoma, triukšmo pažymėjimą;
5. oro vežėjo pažymėjimo (AOC) kopiją;
6. su AOC išduotas skrydžių atitinkamo tipo orlaiviu vykdymo specifikacijas, jei taikoma;
7. jei taikoma, leidimą naudotis orlaivio radijo stotimi;
8. civilinės atsakomybės draudimo pažymėjimą (-us);
9. orlaivio kelionės žurnalą ar jam lygiavertį dokumentą;
10. jei taikoma, orlaivio techninių įrašų žurnalą pagal Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 I priedą (M dalį);
11. jei taikoma, MEL arba CDL;
12. sudaryto oro eismo paslaugų (ATS) skrydžio plano informaciją, jei taikoma;
13. naujausius tinkamus oro navigacijos žemėlapius siūlomo skrydžio maršrutui ir visiems maršrutams, kuriais, kaip galima pagrįstai tikėtis, gali būti nukreiptas skrydis;
14. procedūras ir vizualiųjų signalų informaciją, skirtą naudoti perimančiam ir perimtam orlaiviui;
15. informaciją apie paieškos ir gelbėjimo tarnybas numatyto skrydžio zonoje;
16. atitinkamus pranešimus lakūnams (NOTAM) ir oro navigacijos informacijos tarnybų (AIS) instruktažų dokumentus;
17. atitinkamą meteorologinę informaciją;
18. keleivių deklaracijas, jei taikoma;
19. sklandytuvuose – masės ir centruotės dokumentus, oro balionuose – masės dokumentus;
20. operatyvinį skrydžio planą, jei taikoma; ir
21. bet kokius kitus dokumentus, kurių gali prireikti per skrydį arba kurių reikalauja su skrydžiu susijusios valstybės.

b) Nepaisant a punkto, jame nurodytus dokumentus, vadovus ir informaciją galima vežti lydimojoje transporto priemonėje arba saugoti aerodrome ar skrydžių erdvės dalyje vykdant skrydžius, kai:

1. ketinama kilti ir tūpti tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje; arba

2. liekama skrydžių vykdymo vadove nurodytoje vietinėje zonoje.

CAT.GEN.NMPA.145 Dokumentų ir įrašų pateikimas

Orlaivio vadas institucijos įgaliotam asmeniui šio prašymu per pagrįstą laikotarpį jam pateikia dokumentus, kurie turi būti laikomi orlaivyje.

CAT.GEN.NMPA.150 Pavojingųjų krovinių vežimas

a) Pavojingųjų krovinių vežti neleidžiama, nebent:

1. jiems netaikomos Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninės instrukcijos (ICAO dok. Nr. 9284-AN/905) pagal tų instrukcijų 1 dalį; arba
2. juos veža keleiviai ar įgulos nariai arba jie vežami bagažo skyriuje, kaip numatyta techninių instrukcijų 8 dalyje.

b) Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad būtų imtasi visų pagrįstų priemonių siekiant išvengti netyčinio pavojingųjų krovinių vežimo orlaiviu.

c) Vežėjas teikia darbuotojams būtiną informaciją, kad jie galėtų vykdyti savo pareigas.“

e) CAT.OP.MPA.151 dalyje įterpiamas šis a1 punktas:

„a1) Nepaisant CAT.OP.MPA.150 dalies b–d punktų, vykdydamas skrydžius ELA2 lėktuvais pagal VFR dieną, kai kylama ir tupiama tame pačiame aerodrome ar skrydžių erdvės dalyje, vežėjas nurodo mažiausias galutines degalų atsargas skrydžių vadove. Šios mažiausios galutinės degalų atsargos negali būti mažesnės nei kiekis, kurio reikia, kad būtų galima skristi 45 minutes.“

f) B SKYRIUJE „SKRYDŽIŲ VYKDYMO PROCEDŪROS“ įterpiamas šis SKIRSNIS:

„2 SKIRSNIS

Nevarikliniai orlaiviai

CAT.OP.NMPA.100 Naudojimas aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis

Vežėjas naudojasi tik tais aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis, kurie tinka atitinkamo (-ų) tipo (-ų) orlaiviams ir skrydžiui (-iams).

CAT.OP.NMPA.105 Triukšmo mažinimo procedūros. Oro balionai ir motorizuotieji sklaidytuvai

Orlaivio vadas, atsižvelgdamas į orlaivio keliamo triukšmo poveikį, užtikrina, kad pirmenybė būtų teikiama ne triukšmo mažinimui, o saugai.

CAT.OP.NMPA.110 Aprūpinimas degalais arba balastu ir jų planavimas. Oro balionai

a) Vežėjas užtikrina, kad vežamų degalų arba balasto pakaktų numatomos trukmės skrydžiui ir liktų atsargų dar 30 minučių skrydžiui.

b) Apskaičiuojant degalų arba balasto kiekį, būtina atsižvelgti bent į šias skrydžio sąlygas:

1. oro baliono gamintojo pateiktus duomenis;
2. numatomas mases;

3. numatomas meteorologines sąlygas; ir
 4. oro navigacijos paslaugų teikėjo (-ų) procedūras ir apribojimus.
- c) Skaičiavimas dokumentuojamas operatyviniame skrydžio plane.

CAT.OP.NMPA.115 Specialių kategorijų keleivių (SCP) vežimas

SCP laikomi asmenys, kuriems skrydžio metu būtinos ypatingos sąlygos, pagalba ir (arba) įtaisai; šie asmenys vežami tokiomis sąlygomis, kuriomis užtikrinama orlaivio ir jame esančiųjų sauga pagal vežėjo nustatytą tvarką.

CAT.OP.NMPA.120 Keleivių instruktažas

Vežėjas užtikrina, kad prieš skrydį arba, jei taikoma, jo metu keleiviams būtų surengtas saugos instruktažas.

CAT.OP.NMPA.125 Pasirengimas skrydžiui

Prieš skrydį orlaivio vadas:

- a) visomis esamomis tinkamomis priemonėmis įsitikina, kad saugaus orlaivio naudojimo antžeminė įranga, įskaitant esamą ir tiesiogiai tokiam skrydžiui būtiną ryšio įrangą ir navigacijos priemones, atitinka planuojamo skrydžio tipo reikalavimus; ir
- b) susipažįsta su visa planuojamam skrydžiui atlikti reikalinga turima meteorologine informacija. Rengiantis skrydžiui toliau nuo išvykimo vietos:
 1. išanalizuojami pateikti naujausi meteorologiniai pranešimai ir prognozės; ir
 2. suplanuojami alternatyvūs veiksmai, kurių būtų galima imtis tuo atveju, jei dėl meteorologinių sąlygų skrydžio nebūtų galima atlikti kaip suplanuota.

CAT.OP.NMPA.130 ATS skrydžio plano teikimas

- a) Jei ATS skrydžio planas nepateikiamas, nes to nereikalaujama aviacijos taisyklėse, pateikiama pakankamai informacijos, kad prireikus galėtų pradėti veikti avarijos informacijos tarnybos.
- b) Skrendant iš vietos, kurioje neįmanoma pateikti ATS skrydžio plano, jį orlaivio vadas arba vežėjas perduoda iškart, kai tik įmanoma, orlaiviui pakilus.

CAT.OP.NMPA.135 Keleivių salono ir pilotų kabinų sauga. Oro balionai

Oro baliono vadas užtikrina, kad prieš kylant ir tupiant, taip pat kai būtina saugos sumetimais:

- a) visa įranga ir bagažas būtų tinkamai pritvirtinti; ir
- b) būtų išlaikyta avarinės evakuacijos galimybė.

CAT.OP.NMPA.140 Rūkymas orlaivyje

Sklandytuve arba oro balione niekam neleidžiama rūkyti.

CAT.OP.NMPA.145 Meteorologinės sąlygos

Orlaivio vadas pradeda arba tęsia skrydį pagal VFR tik jei iš naujausios esamos meteorologinės informacijos matyti, kad meteorologinės sąlygos pasirinktame maršrute ir numatytoje atvykimo vietoje numatytu naudojimo laiku atitiks arba viršys taikytinus skrydžių pagal VFR minimumus.

CAT.OP.NMPA.150 Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros

Orlaivio vadas pradeda kilimą tik tada, kai nuo orlaivio pašalinamos visos apnašos, kurios gali turėti neigiamą poveikį skrydžiui arba orlaivio valdymui, išskyrus pagal AFM leidžiamus atvejus.

CAT.OP.NMPA.155 Kilimo sąlygos

Prieš pradėdamas kilimą, orlaivio vadas įsitikina, kad pagal jo turimą informaciją oro sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje nesutrukdys saugiai pakilti ir išvykti.

CAT.OP.NMPA.160 Neįprastų situacijų imitavimas skrydžio metu

Orlaivio vadas užtikrina, kad vežant keleivius nebūtų imituojamos neįprastos ar avarinės situacijos, dėl kurių būtina taikyti neįprastas ar avarines procedūras.

CAT.OP.NMPA.165 Degalų ir balasto apskaita skrydžio metu. Oro balionai

Oro baliono vadas reguliariai tikrina, ar skrydžiui likęs tinkamų naudoti degalų ir balasto kiekis ne mažesnis kaip suplanuotam skrydžiui baigti reikiamas degalų ir balasto kiekis ir nutūpti reikiamos atsargos.

CAT.OP.NMPA.170 Papildomo deguonies naudojimas

Orlaivio vadas užtikrina, kad skrydžio įgulos nariai, einantys pareigas, kurios būtinos saugiam orlaivio skrydžiui, skrydžio metu nuolat naudotų papildomą deguonį tuo atveju, kai ilgiau kaip 30 minučių skrendama didesniame kaip 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, ir tuo atveju, kai skrendama didesniame kaip 13 000 pėdų barometriniame aukštyje.

CAT.OP.NMPA.175 Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti, orlaivio vadas įsitikina, kad pagal jo turimą informaciją oro sąlygos numatytaime naudoti aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir numatyto naudoti paviršiaus būklė netrukdys saugiai artėti tūpti ir nutūpti.

CAT.OP.NMPA.180 Naudojimo apribojimai. Karšto oro balionai

a) Karšto oro balionas negali leisti naktį, išskyrus avarines situacijas.

b) Karšto oro balionas gali kilti naktį, jei turima pakankamai degalų, kad būtų galima tūpti dieną.

CAT.OP.NMPA.185 Naudojimo apribojimai. Sklandytuvai

Sklandytuvus naudojamas tik dieną.“

g) CAT.POLA.240 dalies b punkto 4 papunktyje „ORO.OPS“ pakeičiama „ORO.FC“.

h) CAT.POLA.310 dalis papildoma šiuo e punktu:

„e) a punkto 3, 4, 5 papunkčiuose, b punkto 2 papunktyje ir c punkto 2 papunktyje nustatyti reikalavimai netaikomi skrydžiams pagal VFR dieną.“

i) CAT.POLA.405 dalies b punkte nuoroda į „CAT.POLA.405 dalies b arba c“ pakeičiama nuoroda į „CAT.POLA.400 dalies b arba c“.

- j) C SKYRIUJE „ORLAIIVIŲ NAUDOJIMO GALIMYBĖS IR NAUDOJIMO APRIBOJIMAI“ įterpiami šie 4 ir 5 SKIRSNIAI:

„4 SKIRSNIS

Sklandytuvai

CAT.POL.S.100 Naudojimo apribojimai

- a) Bet kuriuo skrydžio etapu sklandytuvo krova, masė ir svorio centro (CG) padėtis turi atitikti visus apribojimus, nurodytus AFM arba skrydžių vykdymo vadove (OM), jei jie yra griežtesni.
- b) Sklandytuve turi būti pateikti užrašai, sąrašai, prietaisų ženklų indikatoriai arba jų deriniai, kuriais rodomi šie AFM vizualinio vaizdavimo reikalavimuose nurodyti naudojimo apribojimai.

CAT.POL.S.105 Svėrimas

- a) Vežėjas užtikrina, kad sklandytuvo masė ir CG prieš pirmą kartą pradėdamas jį naudoti būtų nustatyta faktiškai jį pasveriant. Turi būti tinkamai atsižvelgiama į modifikacijų ir remonto kaupinį poveikį masei bei centruotei ir jis turi būti tinkamai dokumentuojamas. Sklandytuvo vadui suteikiama galimybė susipažinti su šia informacija. Jei modifikacijų poveikis masei ir centruotei tiksliai nežinomas, sklandytuvą pasveriamas iš naujo.
- b) Sklandytuvą sveria jo gamintojas arba, jei taikoma, jis sveriamas pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2042/2003.

CAT.POL.S.110 Naudojimo galimybės

Sklandytuvo vadas naudoja sklandytuvą skrydžiams tik jei pagal naudojimo galimybes galima laikytis skrydžiui, oro erdvei, naudojamiems aerodromams ar skrydžių erdvės dalims taikytinų aviacijos taisyklių ir bet kokių jiems taikytinų kitų apribojimų, atsižvelgdamas į naudojamų žemėlapių ir schemų tikslumą.

5 SKIRSNIS

Oro balionai

CAT.POL.B.100 Naudojimo apribojimai

- a) Bet kuriuo skrydžio etapu oro baliono krova ir masė turi atitikti visus apribojimus, nurodytus AFM arba skrydžių vykdymo vadove (OM), jei jie yra griežtesni.
- b) Oro balione turi būti pateikti užrašai, sąrašai, prietaisų ženklų indikatoriai arba jų deriniai, kuriais rodomi šie AFM vizualinio vaizdavimo reikalavimuose nurodyti naudojimo apribojimai.

CAT.POL.B.105 Svėrimas

- a) Vežėjas užtikrina, kad oro baliono masė prieš pirmą kartą pradėdamas jį naudoti būtų nustatyta faktiškai jį pasveriant. Turi būti tinkamai atsižvelgiama į modifikacijų ir remontų kaupinį poveikį masei ir jis turi būti tinkamai dokumentuojamas. Oro baliono vadui suteikiama galimybė susipažinti su šia informacija. Jei modifikacijų poveikis masei tiksliai nežinomas, oro balioną pasveriamas iš naujo.
- b) Oro balioną sveria jo gamintojas arba, jei taikoma, jis sveriamas pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2042/2003.

CAT.POL.B.110 Masės nustatymo sistema

- a) Oro baliono naudotojas sukuria sistemą, pagal kurią, siekiant sudaryti sąlygas orlaivio vadui patikrinti, ar laikomasi AFM apribojimų, nurodoma, kaip tiksliai nustatyti šiuos kiekvieno skrydžio elementus:

1. tuščio oro baliono masę;

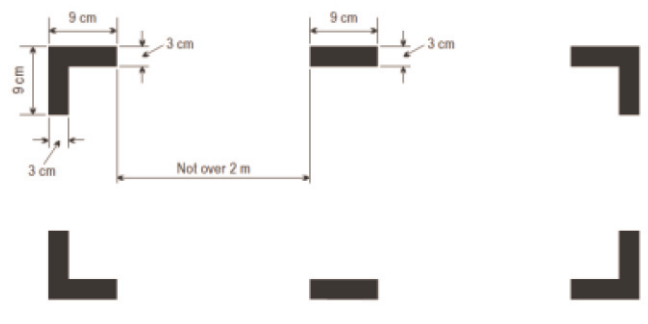
2. vežamosios krovos masę;
 3. degalų arba balasto krovos masę;
 4. kilimo masę;
 5. oro baliono pakrovimą prižiūrint orlaivio vadui arba kvalifikuotiems darbuotojams;
 6. visų dokumentų parengimą ir disponavimą jais.
- b) Oro baliono vadas turi turėti galimybę pakartoti elektroniniais skaičiavimais pagrįstus masės skaičiavimus.
- c) Masės dokumentai parengiami prieš kiekvieną skrydį ir dokumentuojami operatyviniame skrydžio plane.

CAT.POL.B.115 Naudojimo galimybės

Oro baliono vadas naudoja oro balioną tik jei pagal naudojimo galimybes galima laikytis skrydžiui, oro erdvei, naudojamiems aerodromams ar skrydžių erdvės dalims taikytinų aviacijos taisyklių ir bet kokių jiems taikytinų kitų apribojimų, atsižvelgdamas į naudojamų žemėlapių ir schemų tikslumą.“

- k) CAT.IDE.A.100 dalies c punkto pirmame sakinyje žodžiai „turi būti parengta“ pakeičiami žodžiu „parengiama“, CAT.IDE.A.100 dalies c punkto antrame sakinyje žodžiai „turi būti įrengta“ pakeičiami žodžiais „įrengiama“, CAT.IDE.A.215 dalies d punktas netaikomas teksto redakcijai lietuvių kalba, CAT.IDE.H.100 dalies c punkto pirmame sakinyje žodžiai „turi būti parengta“ pakeičiami žodžiu „parengiama“, CAT.IDE.H.100 dalies c punkto pirmame sakinyje žodžiai „turi būti įrengta“ pakeičiami žodžiais „įrengiama“.
- l) CAT.IDE.A.260 dalyje 1 paveikslas pakeičiamas šiuo paveikslu:

1 paveikslas



- m) D SKYRIUJE „PRIETAISAI, DUOMENYS, ĮRANGA“ įterpiami šie 3 ir 4 SKIRSNIAI:

„3 SKIRSNIS

Sklandytuvai

CAT.IDE.S.100. Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

- a) Šiame skyriuje reikalaujami prietaisai ir įranga patvirtinami pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012, jei:
1. juos naudoja skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti;
 2. jie naudojami siekiant laikytis CAT.IDE.S.140 dalies reikalavimų;
 3. jie naudojami siekiant laikytis CAT.IDE.S.145 dalies reikalavimų; arba
 4. jie įmontuoti sklandytuve.

- b) Patvirtinti nebūtina šios pagal šį skyrių būtinos įrangos:
1. atskiram nešiojamajam žiburiui;
 2. tikslaus laiko prietaisui; ir
 3. gelbėjimosi ir signalinei įrangai.
- c) Pagal šį skyrių nebūtinai prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose prieduose ir kuri skrydžio metu yra sklandytuve, turi atitikti šiuos reikalavimus:
1. šių prietaisų arba įrangos teikiama informacija skrydžio įgula negali naudotis siekdama laikytis Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo; ir
 2. prietaisai ir įranga, net sutrikę arba sugedę, neturi kenkti sklandytuvo tinkamumui skraidyti.
- d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi juos turintis naudoti skrydžio įgulos narys.
- e) Visa reikiama avarinė įranga turi būti lengvai prieinama, kad ją būtų galima iškart naudoti.

CAT.IDE.S.105 Būtiniausia skrydžio įranga

Skrydis sklandytuvu nepradedamas, jei neveikia numatytam skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija arba jų nėra, nebent sklandytuvas naudojamas laikantis minimalios įrangos sąrašo (MEL).

CAT.IDE.S.110 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai

- a) Pagal VFR dieną naudojamuose sklandytuvuose įrengiamos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
1. jei sklandytuvas varomas varikliu – magnetinis kursas;
 2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
 3. barometrinis aukštis; ir
 4. nurodytas oro greitis.
- b) Sklandytuvuose, naudojamuose tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sklandytuvo negalima išlaikyti pageidaujamoje padėtyje erdvėje, be a punkte nurodytos įrangos, papildomai turi būti priemonių, kuriomis matuojama ir rodoma:
1. vertikalasis greitis,
 2. padėtis erdvėje arba posūkis ir slydimas; ir
 3. magnetinis kursas.

CAT.IDE.S.115 Skrydis per debesis. Skrydžių ir navigacijos prietaisai

Sklandytuvuose, kuriais skraidoma per debesis, įrengiamos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

- a) magnetinis kursas;

- b) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
- c) barometrinis aukštis;
- d) nurodytas oro greitis.
- e) vertikalusis greitis; ir
- f) padėtis erdvėje arba posūkis ir slydimas.

CAT.IDE.S.120 Krėslai ir suvaržymo sistemos

a) Sklandytuvuose įrengiama:

1. krėslas kiekvienam sklandytuve esančiam asmeniui; ir
2. kiekviename krėsele – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema pagal AFM.

b) Saugos diržas su liemens suvaržymo sistema turi turėti vieną atsegimo įtaisą.

CAT.IDE.S.125 Papildomas deguonis

Sklandytuvuose, naudojamuose didesniame nei 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, įrengiamas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame turi būti pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

- a) įgulos narius bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis 10 000–13 000 pėdų; ir
- b) visus įgulos narius ir keleivius visą laikotarpį, kai barometrinis aukštis didesnis nei 13 000 pėdų.

CAT.IDE.S.130 Skrydis virš vandens

Virš vandens naudojamo sklandytuvo vadas nustato sklandytuve esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

- a) gelbėjimosi liemenę arba lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą kiekvienam sklandytuve esančiam asmeniui, nešiojamus arba sudėtus taip, kad asmuo, kuriam jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo krėslėlo;
- b) įgulos nario arba keleivio nešiojamą aviacinį avarinį radijo švyturį (ELT) arba asmeninį radiolokacinį švyturį (PLB), kuriuo vienu metu galima siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais; ir
- c) nelaimės signalizavimo įrangą vykdant skrydį:
 1. virš vandens toliau nei sklandymo atstumu nuo žemės; arba
 2. kai kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad nelaimingo atsitikimo atveju gali prireikti priverstinai tūpti ant vandens.

CAT.IDE.S.135 Gelbėjimosi įranga

Sklandytuvuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, įrengiami signaliniai prietaisai ir gelbėjimosi įranga, tinkantys naudoti zonoje, per kurią skrendama.

CAT.IDE.S.140 Radijo ryšio įranga

- a) Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sklandytuvuose turi būti įrengta radijo ryšio įranga, kuria galima palaikyti abipusį ryšį su tam tikromis aviacijos stotimis arba tam tikrais dažniais laikantis oro erdvės reikalavimų.
- b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikia pagal a punktą, užtikrinamas ryšys aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

CAT.IDE.S.145 Navigacijos įranga

Sklandytuvuose įrengiama visa navigacijos įranga, kurios reikia, kad būtų galima vykdyti skrydžius pagal:

- a) ATS skrydžio planą, jei taikoma, ir
- b) taikytinus oro erdvės reikalavimus.

CAT.IDE.S.150 Atsakiklis

Kai būtina pagal oro erdvės, kurioje skrendama, reikalavimus, sklandytuvuose įrengiamas antrinio apžvalgos radaro (SSR) atsakiklis, kuriame įdiegtos visos reikiamos funkcijos.

4 SKIRSNIS

Oro balionai**CAT.IDE.B.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos**

- a) Šiame skyriuje reikalaujami prietaisai ir įranga patvirtinami pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012, jei:
1. jais naudojasi skrydžio igula nustatydamą skrydžio trajektoriją;
 2. jie naudojami siekiant laikytis CAT.IDE.B.155 dalies reikalavimų; arba
 3. jie įmontuoti oro balione.
- b) Patvirtinti nebūtina šios pagal šį skyrių būtinos įrangos:
1. atskiro nešiojamojo žiburio;
 2. tikslaus laiko prietaiso;
 3. pirmosios pagalbos vaistinėlės;
 4. gelbėjimosi ir signalinės įrangos;
 5. alternatyvaus uždegimo šaltinio;
 6. gaisro gesinimo antklodės arba ugniai atsparaus užklotu;
 7. virvės; ir
 8. peilio.

c) Pagal šį skyrių nebūtinai prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose prieduose ir kuri skrydžio metu yra sklaidytuve, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. šių prietaisų arba įrangos teikiama informacija skrydžio įgula negali naudotis siekdama laikytis Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo; ir

2. prietaisai ir įranga, net sutrikę arba sugedę, neturi kenkti oro baliono tinkamumui skraidyti.

d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš skrydžio įgulos nario, kuris turi jais naudotis, darbo vietas.

e) Visa reikiama avarinė įranga turi būti lengvai prieinama, kad ją būtų galima iškart naudoti.

CAT.IDE.B.105 Minimali skrydžio įranga

Skrydis oro balionu nepradedamas, jei neveikia kuris nors numatytam skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija, nebent oro balionas naudojamas laikantis minimalios įrangos sąrašo (MEL).

CAT.IDE.B.110 Skrydžio žiburiai

Naktį naudojamuose oro balionuose turi būti:

a) susidūrimų vengimo žiburiai;

b) priemonių, kuriomis būtų galima tinkamai apšviesti visus saugiam oro baliono naudojimui būtinus prietaisus ir įrangą; ir

c) atskiras nešiojamasis žiburys.

CAT.IDE.B.115 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

Naktį pagal VFR naudojamuose oro balionuose turi būti:

a) nuonašos krypties rodymo priemonės; ir

b) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

2. jei reikalaujama AFM, vertikalusis greitis;

3. barometrinis aukštis, jei reikalaujama AFM, oro erdvės reikalavimuose arba kai aukštį reikia kontroliuoti dėl deguonies naudojimo; ir

4. kiekvienos degimo dujų tiekimo linijos slėgis, išskyrus tuo atveju, jei naudojamas dujomis pildomas oro balionas.

CAT.IDE.B.120 Suvaržymo sistemos

Oro balionuose, kuriuose yra atskiras baliono vadui skirtas skyrius, įrengiama vado suvaržymo sistema.

CAT.IDE.B.125 Pirmosios pagalbos vaistinė

- a) Oro balionuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinė.
- b) Dar viena pirmosios pagalbos vaistinė turi būti vežama lydimojoje transporto priemonėje.
- c) Pirmosios pagalbos vaistinė turi būti:
 1. lengvai prieinama naudoti; ir
 2. reguliariai atnaujinama.

CAT.IDE.B.130 Papildomas deguonis

Oro balionuose, naudojamuose didesniame nei 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, įrengiamas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame turi būti pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

- a) įgulos narius bet kurį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis 10 000–13 000 pėdų; ir
- b) visus įgulos narius ir keleivius visą laikotarpį, kai barometrinis aukštis didesnis nei 13 000 pėdų.

CAT.IDE.B.135 Rankiniai gesintuvai

Karšto oro balionuose turi būti įrengtas bent vienas rankinis gesintuvas, kaip reikalaujama taikytiname tinkamumo skraidyti kodekse.

CAT.IDE.B.140 Skrydis virš vandens

Virš vandens naudojamo oro baliono vadas nustato balione esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

- a) kiekvienam oro balione esančiam asmeniui skirtą gelbėjimosi liemenę arba jai lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą kiekvienam jame esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui, nešiojamus arba sudėtus taip, kad asmenys, kuriems jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo vietos;
- b) įgulos nario arba keleivio nešiojamą avarinį kreipiamąjį siūstuvą (ELT) arba asmeninį radiolokacinį švyturį (PLB), kuriuo vienu metu galima siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais; ir
- c) įrangą nelaimės signalams skleisti.

CAT.IDE.B.145 Gelbėjimosi įranga

Oro balionuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, įrengiami signaliniai prietaisai ir gelbėjimosi įranga, tinkantys naudoti zonoje, per kurią skrendama.

CAT.IDE.B.150 Įvairi įranga

- a) Oro balionuose turi būti apsauginės pirštinės kiekvienam įgulos nariui.
- b) Karšto oro balionuose turi būti:
 1. alternatyvus uždegimo šaltinis;
 2. degalų kiekio matavimo ir rodymo priemonės;

3. gaisro gesinimo antklodė arba ugniai atsparus užklotas; ir
 4. bent 25 m ilgio virvė.
- c) Dujomis pildomuose oro balionuose turi būti:
1. peilis; ir
 2. bent 20 m ilgio virvė, pagaminta iš natūralaus pluošto arba elektrostatinės laidžiosios medžiagos.

CAT.IDE.B.155 Radijo ryšio įranga

- a) Kai būtina pagal oro erdvės reikalavimus, oro balionuose piloto vietoje turi būti įrengta radijo ryšio įranga, kuria galima palaikyti abipusį ryšį su atitinkamomis aviacijos stotimis arba atitinkamais dažniais laikantis oro erdvės reikalavimų.
- b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikia pagal a punktą, turi būti užtikrinamas ryšys aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

CAT.IDE.B.160 Atsakiklis

Kai būtina pagal oro erdvės, kurioje skrendama, reikalavimus, oro balionuose įrengiamas antrinio apžvalgos radaro (SSR) atsakiklis, kuriame įdiegtos visos reikiamos funkcijos.“

- 5) Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedas iš dalies keičiamas taip:
- a) Visos nuorodos į Reglamentą (EB) Nr. 1702/2003 pakeičiamos nuorodomis į Reglamentą (ES) Nr. 748/2012.
 - b) Netaikoma teksto redakcijai lietuvių kalba.
 - c) SPA.DG.100 dalis pakeičiama taip:

„SPA.DG.100 Pavojingųjų krovinių vežimas

Išskyrus IV priede (CAT dalyje), VI priede (NCC dalyje), VII priede (NCO dalyje) ir VIII priede (SPO dalyje) numatytus atvejus, vežėjas pavojinguosius krovinius oru gali vežti tik jei jį yra patvirtinusi kompetentinga institucija.“

- 6) Reglamento (ES) Nr. 965/2012 VI priedo NCC.POL.125 dalies b punktas pakeičiamas taip:
- „b) Jei kylant sugenda orlaivio, išskyrus lėktuvą, kuriame įrengti turbosraigtiniai varikliai ir kurio didžiausia kilimo masė yra ne didesnė kaip 5 700 kg, variklis, įgulos vadas užtikrina, kad būtų galima:
1. nutraukti lėktuvo kilimą ir sustoti neviršijant turimojo nutrauktojo kilimo nuotolio arba turimojo kilimo ir tūpimo tako; arba
 2. tęsti kilimą ir pakankamu atstumu perskristi visas skrydžio trajektorijoje esančias kliūtis, kol lėktuvas galės atitikti NCC.POL.130 dalies reikalavimus.“

- 7) Reglamento (ES) Nr. 965/2012 VII priedas iš dalies keičiamas taip:
- a) Visos nuorodos į Reglamentą (EB) Nr. 1702/2003 pakeičiamos nuorodomis į Reglamentą (ES) Nr. 748/2012.

b) NCO.GEN.102 dalis iš dalies keičiama taip:

i) pavadinimas pakeičiamas taip:

„Motorizuotieji turo sklandytuvai, motorizuotieji sklandytuvai ir mišrūs oro balionai“;

ii) pridedamas šis d punktas:

„d) Mišrūs oro balionai naudojami laikantis karšto oro balionams taikomų reikalavimų.“

c) Įterpiama ši NCO.GEN.103 dalis:

„NCO.GEN.103 Įvadiniai skrydžiai

Šio reglamento 6 straipsnio 5 dalies c punkte nurodyti įvadiniai skrydžiai, vykdomi pagal šio priedo reikalavimus:

a) prasideda ir baigiasi tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, išskyrus tuo atveju, jei skrydžiai vykdomi oro balionais ir sklandytuvais;

b) yra vykdomi pagal VFR dieną;

c) yra prižiūrimi už tų skrydžių saugą atsakingo paskirtojo asmens; ir

d) turi atitikti visas kitas kompetentingos institucijos nustatytas sąlygas.“

d) NCO.GEN.106 dalis pakeičiama taip:

„NCO.GEN.106 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai. Oro balionai

Be to, kas nurodyta NCO.GEN.105 dalyje, oro baliono įgulos vadas:

a) atsako už priešskrydinį asmenų, padedančių pripūsti ir išleisti kupolą, instruktažą;

b) užtikrina, kad niekas nerūkytų oro balione arba šalia jo; ir

c) užtikrina, kad pripūsti ir išleisti kupolą padedantys asmenys vilkėtų tinkamus apsauginius drabužius.“

e) NCO.GEN.135 dalies a punkto 10 papunktyje po žodžio „maršruto“ įterpiamas žodis „teritorijos“.

f) NCO.OP.110 dalies c punkto pirmame sakinyje prieš žodį „jei“ įterpiamas žodis „tik“.

g) NCO.OP.113 dalies pavadinimas pakeičiamas taip: „Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai sausumoje ratu sraigtasparniais“.

h) NCO.OP.127 dalies a ir b punktuose išbraukiamas žodis „dujų“.

i) NCO.OP.215 dalis pakeičiama taip:

„NCO.OP.215 Skrydžių vykdymo apribojimai. Karšto oro balionai

a) Karšto oro balionas negali leisti naktį, išskyrus avarines situacijas.

b) Karšto oro balionas gali kilti naktį, jei turima pakankamai degalų, kad būtų galima tūpti dieną.“

j) NCO.POL.105 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) Svėrimą atlieka:

1. lėktuvo ir sraigataspurnio atveju – jo gamintojas arba patvirtinta techninės priežiūros organizacija; ir
2. sklandytuvo arba oro baliono atveju – jo gamintojas arba, jei taikoma, jis sveriamas pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2042/2003.“

k) NCO.IDE.B.110 dalis pakeičiama taip:

„NCO.IDE.B.110 Skrydžio žiburiai

Oro balionuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį, turi būti:

- a) susidūrimų vengimo žiburiai;
- b) priemonių, kuriomis būtų galima tinkamai apšviesti visus saugiam oro baliono naudojimui būtinus prietaisus ir įrangą; ir
- c) atskiras nešiojamasis žiburys.“

l) NCO.IDE.B.125 dalis pakeičiama taip:

„NCO.IDE.B.125 Rankiniai gesintuvai

Karšto oro balionuose turi būti bent vienas rankinis gesintuvas, jei reikalaujama pagal taikomas sertifikavimo specifikacijas.“

m) NCO.IDE.B.140 dalis pakeičiama taip:

„NCO.IDE.B.140 Įvairi įranga

a) Oro balionuose turi būti apsauginės pirštinės kiekvienam įgulos nariui.

b) Karšto oro balionuose turi būti:

1. alternatyvus uždegimo šaltinis;
2. degalų kiekio matavimo ir rodymo priemonės;
3. gaisro gesinimo antklodė arba ugniai atsparus užklotas; ir
4. bent 25 metrų (m) ilgio virvė.

c) Dujomis pildomuose oro balionuose turi būti:

1. peilis; ir
2. bent 20 m ilgio virvė, pagaminta iš natūralaus pluošto arba elektrostatinės laidžiosios medžiagos.“

n) pridedamas šis E SKYRIUS:

„E SKYRIUS

SPECIALIEJI REIKALAVIMAI

1 SKIRSNIS

Bendrosios nuostatos

NCO.SPEC.100 Taikymo sritis

Šiame skyriuje nustatomi specialieji reikalavimai, kurių turi laikytis nekomercinius specialiuosius skrydžius nesudėtingais varikliu varomais orlaiviais vykdamtis įgulos vadas.

NCO.SPEC.105 Kontrolinis sąrašas

- a) Prieš vykdydamas specialųjų skrydžių įgulos vadas atlieka rizikos vertinimą, kuriuo įvertinamas veiklos sudėtingumas, siekdamas nustatyti pavojus ir susijusią skrydžiui būdingą riziką, ir nustato rizikos mažinimo priemonės.
- b) Specialieji skrydžiai vykdomi pagal kontrolinį sąrašą. Remdamasis rizikos vertinimu, įgulos vadas sudaro tokį su specialia veikla ir naudojamu orlaiviu susijusį kontrolinį sąrašą, atsižvelgdamas į bet kurį šio skyriaus skirsnį.
- c) Įgulos vadui, įgulos nariams ir užduočių specialistams reikalingas kontrolinis sąrašas turi būti lengvai prieinamas per kiekvieną skrydį.
- d) Prireikus sąrašas reguliariai peržiūrimas ir atnaujinamas.

NCO.SPEC.110 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai

Kai skrydyje dalyvauja įgulos nariai arba užduočių specialistai, įgulos vadas užtikrina, kad:

- a) įgulos nariai ir užduočių specialistai laikytųsi NCO.SPEC.115 ir NCO.SPEC.120 dalių reikalavimų;
- b) skrydis nebūtų pradėtas, jei kuris nors įgulos narys ar užduočių specialistas dėl kokių nors priežasčių, pvz., susižalojimo, ligos, nuovargio arba kokios nors psichoaktyviosios medžiagos poveikio, negali vykdyti pareigų;
- c) skrydis nebūtų tęsiamas už artimiausio leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, jei kuris nors skrydžio įgulos nario gebėjimas vykdyti pareigas labai sumažėjęs dėl tokių priežasčių, kaip nuovargis, liga arba deguonies trūkumas;
- d) įgulos nariai ir užduočių specialistai laikytųsi valstybių, kuriose vykdomi skrydžiai, teisės aktų, taisyklių ir procedūrų;
- e) visi keleivių salono įgulos nariai ir užduočių specialistai galėtų tarpusavyje bendrauti bendra kalba; ir
- f) užduočių specialistai ir įgulos nariai nuolat naudotų papildomą deguonį, kai salono aukštis ilgiau kaip 30 minučių viršija 10 000 pėdų ir kai salono aukštis viršija 13 000 pėdų.

NCO.SPEC.115 Įgulos pareigos

- a) Įgulos narys yra atsakingas už tinkamą savo pareigų vykdymą. Įgulos narių pareigos nurodomos kontroliniame sąraše.

- b) Kritinėmis skrydžio fazėmis arba kai įgulos vadui atrodo būtina saugos sumetimais, išskyrus skrendant oro balionu, įgulos narys turi būti suvaržytas jam nustatytoje darbo vietoje, nebent standartinių veiklos procedūrų kontroliniame sąraše nurodyta kitaip.
- c) Skrydžio metu skrydžio įgulos narys, būdamas savo darbo vietoje, segi saugos diržą.
- d) Skrydžio metu visą laiką bent vienas kvalifikuotas skrydžio įgulos narys lieka prie vairų.
- e) Įgulos narys negali eiti pareigų orlaivyje:
1. jeigu jis žino arba įtaria, kad gali būti pavargęs, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.f punkte, ar jaučiasi dėl kitų priežasčių negalįs vykdyti savo pareigų; arba
 2. jei vartojo psichoaktyviųjų medžiagų, alkoholio arba tokių poveikį jaučia dėl kitų priežasčių, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.g punkte.
- f) Daugiau nei vienam vežėjui dirbantis įgulos narys:
1. saugo asmeninius įrašus apie skrydžio, tarnybos ir poilsio laiką, kaip nurodyta, jei taikoma, Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo (ORO dalis) FTL skyriuje; ir
 2. kiekvienam vežėjui teikia duomenis, būtinus veiklai planuoti pagal taikomus FTL reikalavimus.
- g) Įgulos narys praneša įgulos vadui apie:
1. visus gedimus, triktis, veikimo sutrikimus arba defektus, kurie, jo nuomone, gali turėti neigiamos įtakos orlaivio tinkamumui skraidyti arba saugiam naudojimui, įskaitant avarines sistemas; ir
 2. visus incidentus, dėl kurių kilo arba galėtų kilti grėsmė skrydžių saugai.

NCO.SPEC.120 Užduočių specialistų pareigos

- a) Užduočių specialistas yra atsakingas už tinkamą savo pareigų vykdymą. Užduočių specialistų pareigos nurodomos kontroliniame sąraše.
- b) Kritinėmis skrydžio fazėmis arba kai įgulos vadui atrodo būtina saugos sumetimais, išskyrus skrendant oro balionu, užduočių specialistas turi būti suvaržytas jam nustatytoje darbo vietoje, nebent kontroliniame sąraše nurodyta kitaip.
- c) Užduočių specialistas užtikrina, kad jis būtų suvaržytas tuo atveju, kai atlieka specialiąsias užduotis, o išorės durys yra atidarytos arba išimtos.
- d) Užduočių specialistas praneša įgulos vadui apie:
1. visus gedimus, triktis, veikimo sutrikimus arba defektus, kurie, jo nuomone, gali turėti neigiamos įtakos orlaivio tinkamumui skraidyti arba saugiam naudojimui, įskaitant avarines sistemas; ir
 2. visus incidentus, dėl kurių kilo arba galėtų kilti grėsmė skrydžio saugai.

NCO.SPEC.125 Saugos instruktažas

- a) Prieš pakildamas įgulos vadas instruktuoja užduočių specialistus apie:
1. avarinę įrangą ir procedūras;
 2. su specialiąja užduotimi susijusias veiklos procedūras prieš kiekvieną skrydį arba skrydžių seką.

- b) a punkto 2 papunktyje nurodyto instruktažo atlikti nereikalaujama, jei užduočių specialistai prieš prasidedant tų kalendorinių metų skraidymo sezonui buvo instrukuoti apie veiklos procedūras.

NCO.SPEC.130 Mažiausia kliūčių perskridimo altitudė. IFR skrydžiai

Igulos vadas nustato mažiausią kiekvieno skrydžio altitudę, kad būtų galima nustatyti reikalaujamą visų skrydžio pagal IFR maršruto segmentų vietovės perskridimo aukštį. Mažiausiasis absoliutusias skrydžio aukštis negali būti mažesnis už paskelbtąjį valstybės, per kurią skrendama.

NCO.SPEC.135 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Lėktuvai

NCO.OP.125 dalies a punkto 1 papunkčio i papunktis netaikomas sklandytuvų vilkimui, parodomajam skrydžiui, akrobatiniams skrydžiams arba konkursiniams skrydžiams.

NCO.SPEC.140 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Sraigtasparniai

Nepaisant NCO.OP.126 dalies a punkto 1 papunkčio, sraigtasparnio igulos vadas gali pradėti skrydį pagal VFR dieną ir skristi ne toliau nei 25 jūrmyles nuo išvykimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, o degalų atsargų turi būti ne mažiau nei reikia skristi 10 minučių geriausiojo nuotolio greičiu.

NCC.OP.145 Situacijų imitavimas skrydžio metu

Išskyrus atvejus, kai užduočių specialistas orlaivyje yra mokymosi tikslais, igulos vadas, veždamas užduočių specialistus, neimituoja:

- a) situacijų, dėl kurių būtina taikyti neįprastas ar avarines procedūras; arba
- b) skrydžio meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC).

NCO.SPEC.150 Žemės artumo nustatymas

Žemės artumo išpėjimo sistemą galima išjungti atliekant specialiąsias užduotis, kai, atsižvelgiant į jų pobūdį, orlaivis turi skristi taip arti žemės, kad sistema įsijungtų.

NCO.SPEC.155 Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS II)

Nepaisant NCO.OP.200 dalies, ACAS II galima išjungti atliekant tokias specialiąsias užduotis, kai, atsižvelgiant į jų pobūdį, orlaiviai turi skristi taip arti vienas kito, kad sistema įsijungtų.

NCO.SPEC.160 Pavojingųjų krovinių išleidimas

Igulos vadas pavojingųjų krovinių negali išleisti skrisdamas orlaiviu virš tankiai apgyvendintų miestų, miestelių, gyvenviečių rajonų arba virš lauke susirinkusių asmenų.

NCO.SPEC.165 Ginklų vežimas ir naudojimas

- a) Igulos vadas užtikrina, kad vykdant skrydį specialiosios užduoties tikslais vežami nenaudojami ginklai būtų apsaugoti.
- b) Ginklų naudojantis užduočių specialistas imasi visų reikiamų priemonių, kad išvengtų pavojaus orlaiviui ir jame arba ant žemės esantiems asmenims.

NCO.SPEC.170 Naudojimo galimybių ir skrydžių vykdymo kriterijai. Lėktuvai

Prieš vykdydamas skrydį lėktuvu, kuris kritinio variklio gedimo atveju negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, mažesniame nei 150 m (500 pėdų) aukštyje virš netankiai apgyvendinto rajono, igulos vadas:

- a) nustato variklio gedimo padarinių mažinimo veiklos procedūras; ir

- b) visiems orlaivyje esantiems įgulos nariams ir užduočių specialistams surengia instruktažą apie priverstinio tūpimo atveju taikytinas procedūras.

NCO.SPEC.175 Naudojimo galimybių ir skrydžių vykdymo kriterijai. Sraigtasparniai

- a) Įgulos vadas gali skristi virš tankiai apgyvendintų rajonų, jei:

1. sraigtasparnis priskiriamas A arba B kategorijai; ir
2. nustatytos apsaugos nuo neleistino pavojaus ant žemės esantiems asmenims arba turtui priemonės.

- b) Įgulos vadas:

1. nustato variklio gedimo padarinių mažinimo veiklos procedūras; ir
2. visiems orlaivyje esantiems įgulos nariams ir užduočių specialistams surengia instruktažą apie priverstinio tūpimo atveju taikytinas procedūras.

- c) Įgulos vadas užtikrina, kad masė kylant, tupiant arba kybant neviršytų didžiausiosios masės, nustatytos:

1. kybojimui nesant žemės poveikio (HOGE), kai visi varikliai veikia atitinkama galia; arba
2. jei sąlygos tokios, kad HOGE mažai tikėtinas, sraigtasparnio masė neturi viršyti didžiausiosios masės, nurodytos kybojimui esant žemės poveikiui (HIGE), kai visi varikliai veikia atitinkama galia, jei susidariusiomis sąlygomis galimas kybojimas esant žemės poveikiui ir didžiausiajai nustatytai masei.

2 SKIRSNIS

Sraigtasparnių išorinių krovų skrydžiai (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Kontrolinis sąrašas

HESLO kontrolinis sąrašas apima:

- a) įprastas, neįprastas ir avarines procedūras;
- b) atitinkamus naudojimo galimybių duomenis;
- c) reikiamą įrangą;
- d) visus apribojimus; ir
- e) įgulos vado ir, jei taikoma, įgulos narių ir užduočių specialistų pareigas ir atsakomybę.

NCO.SPEC.HESLO.105 Specialioji HESLO įranga

Sraigtasparnyje turi būti bent:

- a) vienas krovinio saugos veidrodis arba kitos priemonės, kuriomis galima stebėti kablį (-ius) ir (arba) krovinį; ir
- b) vienos krovininės svarstyklės, nebent krovos svorį galima nustatyti kitu metodu.

NCO.SPEC.HESLO.110 Pavojingųjų krovinių vežimas

Pavojinguosius krovinius į negyvenamas arba atokias vietas arba iš jų vežantis vežėjas pateikia kompetentingai institucijai prašymą leisti nesilaikyti techninių instrukcijų nuostatų, jei ketina nesilaikyti kitų šių instrukcijų nuostatų.

3 SKIRSNIS

Žmogaus išorėje skrydžiai (HEC)**NCO.SPEC.HEC.100 Kontrolinis sąrašas**

HEC kontrolinis sąrašas apima:

- a) įprastas, neįprastas ir avarines procedūras;
- b) atitinkamus naudojimo galimybių duomenis;
- c) reikiamą įrangą;
- d) visus apribojimus; ir
- e) įgulos vado ir, jei taikoma, įgulos narių ir užduočių specialistų pareigas ir atsakomybę.

NCO.SPEC.HEC.105 Specialioji HEC įranga

- a) Sraigtasparnyje turi būti:
 - 1. keliamųjų skrydžių įranga arba krovininis kablys;
 - 2. vienas krovinio saugos veidrodis arba kitos priemonės, kuriomis galima stebėti kablį; ir
 - 3. vienos krovinės svarstyklės, nebent krovos svorį galima nustatyti kitu metodu.
- b) Visai sraigtasparnio keliamajai ir krovinių kablų įrangai, taip pat bet kokioms paskesnėms modifikacijoms reikia gauti numatytą funkciją atitinkantį tinkamumo skraidyti patvirtinimą.

4 SKIRSNIS

Parašutų skrydžiai (PAR)**NCO.SPEC.PAR.100 Kontrolinis sąrašas**

PAR kontrolinis sąrašas apima:

- a) įprastas, neįprastas ir avarines procedūras;
- b) atitinkamus naudojimo galimybių duomenis;
- c) reikiamą įrangą;
- d) visus apribojimus; ir
- e) įgulos vado ir, jei taikoma, įgulos narių ir užduočių specialistų pareigas ir atsakomybę.

NCO.SPEC.PAR.105 Įgulos narių ir užduočių specialistų vežimas

NCO.SPEC.120 dalies c punkte nustatytas reikalavimas netaikomas šuolius parašutu atliekantiems užduočių specialistams.

NCO.SPEC.PAR.110 Krėslai

Nepaisant NCO.IDE.A.140 dalies a punkto 1 papunkčio ir NCO.IDE.H.140 dalies a punkto 1 papunkčio, užduočių specialistas gali sėdėti ant grindų, jei jis turi, kur laikytis arba kuo prisirišti.

NCO.SPEC.PAR.115 Papildomas deguonis

Nepaisant NCO.SPEC.110 dalies f punkto, reikalavimas naudoti papildomą deguonį netaikomas įgulos nariams, išskyrus įgulos vadą, vykdančioms specialiajai užduočiai vykdyti būtinas pareigas, kai salono aukštis:

- a) viršija 13 000 pėdų ne ilgiau nei 6 minutes; arba
- b) viršija 15 000 pėdų ne ilgiau nei 3 minutes.

NCO.SPEC.PAR.120 Pavojingųjų krovinių išleidimas

Nepaisant NCO.SPEC.160 dalies, vykdam parodomuosius parašytų skrydžius virš tankiai apgyvendintų miestų, miestelių, gyvenviečių rajonų arba virš lauke susirinkusių asmenų, parašutinininkai gali iššokti iš orlaivio turėdami dūmų uodegos prietaisus, jei šie prietaisai pagaminti šiuo tikslu.

5 SKIRSNIS

Akrobatiniai skrydžiai (ABF)**NCO.SPEC.ABF.100 Kontrolinis sąrašas**

ABF kontrolinis sąrašas apima:

- a) įprastas, neįprastas ir avarines procedūras;
- b) atitinkamus naudojimo galimybių duomenis;
- c) reikiamą įrangą;
- d) visus apribojimus; ir
- e) įgulos vado ir, jei taikoma, įgulos narių ir užduočių specialistų pareigas ir atsakomybę.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumentai ir informacija

Vykdam akrobatinius skrydžius nebūtina turėti šių NCO.GEN.135 dalies a punkte nurodytų dokumentų ir informacijos:

- a) išsamios informacijos apie sudarytą ATS skrydžio planą, jei taikoma;
- b) siūlomo skrydžio maršruto arba zonos ir visų maršrutų, kuriais, kaip galima pagrįstai tikėtis, gali būti nukreiptas skrydis, naujausių ir tinkamų oro navigacijos žemėlapių; ir
- c) perimančiam ir perimtam orlaiviui skirtas procedūras ir vizualiųjų signalų informaciją.

NCO.SPEC.ABF.110 Įranga

Neprivaloma reikalauti, kad per akrobatinius skrydžius orlaivyje būtų ši įranga:

- a) pirmosios pagalbos vaistinė, kaip nustatyta NCO.IDE.A.145 ir NCO.IDE.H.145 dalyse;
- b) rankiniai gesintuvai, kaip nustatyta NCO.IDE.A.160 ir NCO.IDE.H.180 dalyse; ir
- c) avariniai kreipiamieji siūstuvai arba asmeniniai radiolokaciniai švyturiai, kaip nustatyta NCO.IDE.A.170 ir NCO.IDE.H.170 dalyse.“

II PRIEDAS

„VIII PRIEDAS

SPECIALIEJI SKRYDŽIAI

[SPO DALIS]

SPO.GEN.005 Taikymo sritis

- a) Šis priedas taikomas specialiesiems skrydžiams, per kuriuos orlaivis naudojamas specialiai veiklai, pvz., žemės ūkio, statybos, fotografijos, tyrimo, stebėjimo ir patruliavimo, reklamos ore veiklai vykdyti.
- b) Nepaisant a punkto, nekomerciniai specialieji skrydžiai nesudėtingais varikliu varomais orlaiviais turi atitikti VII priedo (NCO dalies) reikalavimus.
- c) Nepaisant a punkto, laikantis VII priedo (NCO dalies) reikalavimų gali būti vykdomi šie skrydžiai nesudėtingais varikliu varomais orlaiviais:
1. konkursiniai skrydžiai arba parodomieji skrydžiai, su sąlyga, kad užmokestis arba kitoks vertingas atlygis už šiuos skrydžius yra ne didesnis nei būtina tiesioginėms išlaidoms padengti ir yra proporcingas metinėms išlaidoms, taip pat prizams, kurių vertė ne didesnė nei nurodo kompetentinga institucija;
 2. parašutininkų išmetimas, sklandytuvų vilkimas arba akrobatiniai skrydžiai, kuriuos vykdo mokymo organizacija, kurios pagrindinė verslo vieta yra valstybėje narėje ir kuri yra patvirtinta pagal Reglamentą (ES) Nr. 1178/2011, arba organizacija, įsteigta siekiant skatinti aviacijos sportą arba laisvalaikio aviaciją, su sąlyga, kad ta organizacija orlaivį skrydžiams naudoja nuosavybės teise arba pagal nuomos be įgulos sutartį, kad už skrydį negaunama pelno, kuris būtų paskirstomas organizacijai nepriklausantiems asmenims, ir kad tuo atveju, jei vykdamas skrydį dalyvauja organizacijai nepriklausantys asmenys, tokie skrydžiai sudaro tik nedidelę organizacijos veiklos dalį.

A SKYRIUS

BENDRIEJI REIKALAVIMAI**SPO.GEN.100 Kompetentinga institucija**

Kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta arba kurioje jis gyvena, paskirta institucija.

SPO.GEN.101 Atitikties užtikrinimo priemonės

Siekdamas užtikrinti atitiktį Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėms vežėjas gali naudoti agentūros priimtoms priemonėms alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones.

SPO.GEN.102 Motorizuotieji turo sklandytuvai, motorizuotieji sklandytuvai ir mišrūs oro balionai

- a) Motorizuotieji turo sklandytuvai naudojami skrydžiams laikantis reikalavimų, nustatytų:
1. lėktuvams, kai jie varomi varikliu; ir
 2. sklandytuvams, kai jais skraidoma nenaudojant variklio.
- b) Motorizuotieji turo sklandytuvai turi būti įrengti laikantis lėktuvams taikomų reikalavimų, nebent D skyriuje nurodyta kitaip.

- c) Motorizuotieji sklandytuvai, išskyrus motorizuotuosius turo sklandytuvus, turi būti naudojami skrydžiams ir įrengti laikantis sklandytuvams taikomų reikalavimų.
- d) Mišrūs oro balionai naudojami skrydžiams laikantis karšto oro balionams taikomų reikalavimų.

SPO.GEN.105 Įgulos pareigos

- a) Įgulos narys yra atsakingas už tinkamą savo pareigų vykdymą. Įgulos narių pareigos nurodomos standartinėse veiklos procedūrose (SOP) ir, jei taikoma, skrydžių vykdymo vadove.
- b) Kritinėmis skrydžio fazėmis arba kai įgulos vadui atrodo reikalinga saugos sumetimais, išskyrus oro balione, įgulos narys turi būti suvaržytas jam nustatytoje darbo vietoje, nebent SOP nurodyta kitaip.
- c) Skrydžio metu skrydžio įgulos narys, būdamas savo darbo vietoje, segi saugos diržą.
- d) Skrydžio metu visą laiką bent vienas kvalifikuotas skrydžio įgulos narys lieka prie vairų.
- e) Įgulos narys negali eiti pareigų orlaivyje:
 - 1. jeigu jis žino arba įtaria, kad gali būti pavargęs, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.f punkte, ar jaučiasi dėl kitų priežasčių negalintis vykdyti savo pareigų; arba
 - 2. jei vartojo psichoaktyviųjų medžiagų, alkoholio arba tokių poveikį jaučia dėl kitų priežasčių, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.g punkte.
- f) Daugiau nei vienam vežėjui dirbantis įgulos narys:
 - 1. saugo asmeninius įrašus apie skrydžio, tarnybos ir poilsio laiką, kaip nurodyta, jei taikoma, Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo (ORO dalis) FTL skyriuje; ir
 - 2. kiekvienam vežėjui teikia duomenis, būtinus veiklai planuoti pagal taikomus FTL reikalavimus.
- g) Įgulos narys praneša įgulos vadui apie:
 - 1. visus gedimus, triktis, veikimo sutrikimus arba defektus, kurie, jo nuomone, gali turėti neigiamos įtakos orlaivio tinkamumui skraidyti arba saugiam naudojimui, įskaitant avarines sistemas; ir
 - 2. visus incidentus, dėl kurių kilo arba galėtų kilti grėsmė skrydžio saugai.

SPO.GEN.106 Užduočių specialistų atsakomybė

- a) Užduočių specialistas yra atsakingas už tinkamą savo pareigų vykdymą. Užduočių specialistų pareigos nurodomos SOP.
- b) Kritinėmis skrydžio fazėmis arba kai įgulos vadui atrodo reikalinga saugos sumetimais, išskyrus oro balione, užduočių specialistas turi būti suvaržytas jam nustatytoje darbo vietoje, nebent SOP nurodyta kitaip.

- c) Užduočių specialistas užtikrina, kad jis būtų suvaržytas tuo atveju, kai atlieka specialiąsias užduotis, o išorės durys yra atidarytos arba išimtos.
- d) Užduočių specialistas praneša įgulos vadui apie:
1. visus gedimus, triktis, veikimo sutrikimus arba defektus, kurie, jo nuomone, gali turėti neigiamos įtakos orlaivio tinkamumui skraidyti arba saugiam naudojimui, įskaitant avarines sistemas; ir
 2. visus incidentus, dėl kurių kilo arba galėtų kilti grėsmė skrydžio saugai.

SPO.GEN.107 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai

a) Įgulos vadas atsako už:

1. orlaivio ir visų įgulos narių, užduočių specialistų ir vežamų krovinių saugos užtikrinimą naudojant orlaivį skrydžiams;
2. skrydžio pradėjimą, tęsimą, nutraukimą arba nukreipimą saugos sumetimais;
3. užtikrinimą, kad visų veiklos procedūrų ir kontrolinių sąrašų būtų laikomasi taip, kaip nustatyta atitinkamame vadove;
4. skrydžio pradėjimą tik jam įsitikinus, kad laikomasi visų šių Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 2.a.3 punkte nurodytų naudojimo apribojimų:
 - i) orlaivis yra tinkamas skraidyti;
 - ii) orlaivis yra tinkamai įregistruotas;
 - iii) šiam skrydžiui vykdyti reikalingi prietaisai ir įranga, kaip reikalaujama SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 arba SPO.IDE.B.105 dalyje, yra įmontuoti orlaivyje ir veikia, nebent vykdyti skrydį neveikiant įrangai leidžiama minimalios įrangos sąraše (MEL) arba, jei taikoma, lygiavėrciame dokumente;
 - iv) orlaivio masė ir, išskyrus oro balionų atveju, svorio centro padėtis yra tokie, kad skrydis gali būti vykdomas neperžengiant tinkamumo skraidyti dokumentuose nustatytų ribų;
 - v) visa įranga ir bagažas yra tinkamai pakrauti ir pritvirtinti; ir
 - vi) skrydžio metu niekada nebus viršyti orlaivio naudojimo vadove (AFM) nurodyti orlaivio naudojimo apribojimai;
5. skrydžio nepradėjimą, jei jis arba kuris nors kitas įgulos narys arba užduočių specialistas dėl kokių nors priežasčių, pvz., susižalojimo, ligos, nuovargio arba kokios nors psichoaktyviosios medžiagos poveikio, negali vykdyti pareigų;
6. skrydžio netęsimą už artimiausio leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, jei jo, kurio nors kito įgulos nario arba užduočių specialisto gebėjimas vykdyti pareigas labai sumažėjęs dėl tokių priežasčių, kaip nuovargis, liga arba deguonies trūkumas;
7. apsisprendimą priimti orlaivį su trūkumais pagal nuokrypių nuo konfigūracijos sąrašą (CDL) arba MEL, jei taikytina;

8. naudojimo duomenų ir visų žinomų arba įtariamų orlaivio defektų registravimą orlaivio techninės būklės žurnale arba kelionės žurnale pasibaigus skrydžiui arba skrydžių sekai; ir
9. užtikrinimą, kad skrydžio duomenų savirašiai, jei jie įmontuoti:
 - i) nebūtų išaktyvinti ar išjungti skrydžio metu; ir
 - ii) įvykus avarijai ar incidentui, apie kurį privaloma pranešti:
 - A) jų duomenys nebūtų specialiai ištrinami;
 - B) būtų iškart išaktyvinami pasibaigus skrydžiui; ir
 - C) būtų pakartotinai suaktyvinami tik pritarus tyrimą atliekančiai institucijai.
- b) Įgulos vadas yra įgaliotas išlaipinti asmenį arba iškrauti krovinį, galintį kelti pavojų orlaivio arba jame esančiųjų saugai, arba atsisakyti juos vežti.
- c) Įgulos vadas nedelsdamas praneša atitinkamam oro eismo paslaugų (ATS) skyriui apie bet kokias pastebėtas pavojingas meteorologines arba skrydžio sąlygas, galinčias turėti įtakos kitų orlaivių saugai.
- d) Vykdydamas daugianarės įgulos skrydį, įgulos vadas, nepaisydamas a punkto 6 papunkčio nuostatos, gali tęsti skrydį už artimiausio leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo, jei taikomos reikiamos lengvinamosios procedūros.
- e) Avarinėje situacijoje, kai reikia nedelsiant priimti sprendimą ir imtis veiksmų, įgulos vadas imasi bet kokių veiksmų, kuriuos laiko būtinais esant Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.d punkte nurodytoms aplinkybėms. Tokiais atvejais saugos sumetimais jis gali nukrypti nuo taisyklių, veiklos procedūrų ir metodų.
- f) Įgulos vadas nedelsdamas pateikia kompetentingai institucijai neteisėto įsikišimo ataskaitą ir apie tai informuoja paskirtąją vietos instituciją.
- g) Įgulos vadas sparčiausiomis esamomis priemonėmis praneša artimiausiai atitinkamai institucijai apie bet kokią su orlaiviu susijusią avariją, kurios metu buvo sunkiai sužeistas arba žuvo žmogus arba padaryta didelė žala orlaiviui ar turtui.

SPO.GEN.108 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai. Oro balionai

Be to, kas nurodyta SPO.GEN.107 dalyje, oro baliono įgulos vadas:

- a) atsako už priešskrydinį asmenų, padedančių pripūsti ir išleisti kupolą, instruktažą;
- b) užtikrina, kad niekas nerūkytų oro balione arba šalia jo; ir
- c) užtikrina, kad pripūsti ir išleisti kupolą padedantys asmenys vilkėtų tinkamus apsauginius drabužius.

SPO.GEN.110 Teisės aktų, taisyklių ir procedūrų laikymasis

Įgulos vadas, įgulos nariai ir užduočių specialistai laikosi valstybių, kuriose vykdomi skrydžiai, teisės aktų, taisyklių ir procedūrų.

SPO.GEN.115 Bendra kalba

Vežėjas užtikrina, kad visi keleivių salono įgulos nariai ir užduočių specialistai galėtų tarpusavyje bendrauti bendra kalba.

SPO.GEN.120 Lėktuvų riedėjimas

Vežėjas užtikrina, kad lėktuvas riedėtų aerodromo judėjimo zona tik tada, kai už vairų sėdintis asmuo:

- a) yra tinkamos kvalifikacijos pilotas; arba
- b) yra paskirtas vežėjo ir:
 1. yra išmokytas vairuoti riedantį lėktuvą žeme;
 2. jei reikia radijo ryšio, yra išmokytas naudotis radijo telefonu;
 3. yra išklauses instruktažą apie aerodromo išdėstymą, maršrutus, ženklus, ženklinimą, žiburius, oro eismo valdymo (ATC) signalus ir nurodymus, frazeologiją ir procedūras; ir
 4. geba laikytis lėktuvo naudojimo skrydžiams standartų, būtinų lėktuvo judėjimo aerodrome saugai užtikrinti.

SPO.GEN.125 Rotoriaus veikimas

Sraigasparnio rotorius įjungiamas skrydžiui tik tada, kai prie vairų yra kvalifikuotas pilotas.

SPO.GEN.130 Nešiojamieji elektroniniai prietaisai

Vežėjas nė vienam asmeniui neleidžia orlaivyje naudotis nešiojamaisiais elektroniniais prietaisais (PED), galinčiais turėti neigiamos įtakos orlaivio sistemų ir įrangos veikimui.

SPO.GEN.135 Informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą

Vežėjas visada turi turėti sąrašus su informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą, kuriuos prireikus būtų galima skubiai perduoti gelbėjimo koordinavimo centrams (RCC).

SPO.GEN.140 Dokumentai, vadovai ir informacija, kuriuos reikia turėti skrydžio metu

- a) Jei nenurodyta kitaip, kiekvieno skrydžio metu būtina turėti šių dokumentų, vadovų ir informacijos originalus arba kopijas:
 1. AFM arba jam lygiavertį (-čius) dokumentą (-us);
 2. registracijos pažymėjimo originalą;
 3. tinkamumo skraidyti pažymėjimo (CofA) originalą;
 4. jei taikoma, triukšmo pažymėjimą;
 5. ORO.DEC.100 dalyje nurodytos deklaracijos kopiją ir, jei taikoma, ORO.SPO.110 dalyje nurodyto leidimo kopiją;

6. jei taikoma, specialiųjų patvirtinimų sąrašą;
 7. jei taikoma, leidimą naudotis orlaivio radijo stotimi;
 8. civilinės atsakomybės draudimo pažymėjimą (-us);
 9. orlaivio kelionės žurnalą ar jam lygiavertį dokumentą;
 10. jei taikoma, orlaivio techninį žurnalą pagal Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 I priedą (M dalį);
 11. išsamią informaciją apie sudarytą ATS skrydžio planą, jei taikoma;
 12. siūlomo skrydžio maršruto arba zonos ir visų maršrutų, kuriais, kaip galima pagrįstai tikėtis, gali būti nukreiptas skrydis, naujausius ir tinkamus oro navigacijos žemėlapius;
 13. perimančiam ir perimtam orlaiviui skirtas procedūras ir vizualiųjų signalų informaciją;
 14. informaciją apie paieškos ir gelbėjimo tarnybas numatyto skrydžio zonoje;
 15. naujausias su įgulos narių ir užduočių specialistų pareigomis susijusias skrydžių vykdymo vadovo ir (arba) SOP arba AFM dalis, kurios turi būti lengvai prieinamos įgulos nariams;
 16. jei taikoma, MEL arba CDL;
 17. atitinkamus pranešimus lakūnams (NOTAM) ir oro navigacijos informacijos tarnybų (AIS) instruktažų dokumentus;
 18. jei taikoma, atitinkamą meteorologinę informaciją;
 19. jei taikoma, krovinio deklaracijas; ir
 20. bet kokius kitus dokumentus, kurių gali prireikti per skrydį arba kurių reikalauja su skrydžiu susijusios valstybės.
- b) Nepaisant a punkto, to punkto 2–11, 14, 17, 18 ir 19 papunkčiuose nurodytus dokumentus ir informaciją galima saugoti aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, vykdant skrydžius:
1. kai ketinama kilti ir tūpti tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje; arba
 2. kai išlaikomas pagal ARO.OPS.210 dalį kompetentingos institucijos nustatytas atstumas ar pasiekama pagal tą dalį kompetentingos institucijos nustatytoje zonoje.
- c) Nepaisant a punkto, vykdant skrydžius oro balionais arba sklandytuvais, išskyrus motorizuotuosius turo sklandytuvus (TMG), a punkto 1–10 ir 13–19 papunkčiuose nurodytus dokumentus ir informaciją galima laikyti lydimojoje transporto priemonėje.
- d) Jei a punkto 2–8 papunkčiuose nurodyti dokumentai prarandami arba pavagiami, skrydį galima tęsti tol, kol orlaivis pasiekia paskirties arba kitą vietą, kurioje galima gauti pakaitinius dokumentus.
- e) Vežėjas kompetentingai institucijai jos prašymu per pagrįstą laikotarpį pateikia orlaivyje turėtinus dokumentus.

SPO.GEN.145 Skrydžio duomenų savirašio įrašų saugojimas, pateikimas ir naudojimas. Skrydžiai sudėtingais varikliu varomais orlaiviais

- a) Įvykus avarijai ar incidentui, apie kuriuos privaloma pranešti, orlaivio naudotojas įrašytų duomenų originalus saugo 60 dienų, nebent tyrimą atliekanti institucija nurodytų kitaip.
- b) Vežėjas atlieka skrydžio duomenų savirašio (FDR), kabinos pokalbių savirašio (CVR) ir duomenų saito įrašų veikimo tikrinimus ir vertinimus, kad užtikrintų nuolatinį savirašių tinkamumą naudoti.
- c) Vežėjas saugo įrašus FDR veikimo laikotarpi, kaip reikalaujama pagal SPO.IDE.A.145 arba SPO.IDE.H.145 dalį; tik FDR tikrinimo ir priežiūros tikslais patikros metu galima ištrinti iki 1 valandos trukmės seniausiai įrašytą medžiagą.
- d) Vežėjas laiko ir nuolat atnaujina dokumentus, kuriuose pateikta informacija, būtina FDR neapdorotiems duomenims paversti inžineriniais vienetais išreikštais parametrais.
- e) Kompetentingai institucijai nurodžius vežėjas pateikia bet kurią išsaugotą skrydžio savirašio įrašą.
- f) CVR įrašai gali būti naudojami kitais nei avarijos arba incidento, apie kurią privaloma pranešti, tyrimo tikslais tik tada, jei tam pritaria visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai.
- g) FDR arba duomenų saito įrašai gali būti naudojami kitais nei avarijos arba incidento, apie kurią privaloma pranešti, tyrimo tikslais tik tada, jei tokie įrašai yra:
 1. vežėjo naudojami tik tinkamumo skraidyti arba techninės priežiūros tikslais;
 2. pateikiami nenurodant tapatybės duomenų; arba
 3. atskleidžiami laikantis saugių procedūrų.

SPO.GEN.150 Pavojingųjų krovinių vežimas

- a) Pavojingieji kroviniai skraidinami pagal Čikagos konvencijos 18 priedą, su paskutiniais pakeitimais ir išplėtimais, padarytais Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninėmis instrukcijomis (ICAO dok. 9284-AN/905), įskaitant jų priedus, papildymus ir bet kuriuos kitus priedėlius arba pataisas.
- b) Pavojinguosius krovinius gali vežti tik pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedo (SPA dalies) G skyrių patvirtintas vežėjas, išskyrus atvejus, kai:
 1. jiems netaikomos techninės instrukcijos pagal minėtų instrukcijų 1 dalį;
 2. juos veža užduočių specialistai ar įgulos nariai arba jie atskirai nuo savininko vežami bagažo skyriuje pagal techninių instrukcijų 8 dalį;
 3. juos reikia turėti orlaivyje specialiaisiais tikslais pagal technines instrukcijas;
 4. jie naudojami, kad būtų lengviau užtikrinti skrydžio saugą, kai juos vežti orlaivyje pagrįsta siekiant užtikrinti, kad juos būtų galima laiku naudoti veiklai, neatsižvelgiant į tai, ar šiuos daiktus arba medžiagas reikalaujama vežti arba ar jie skirti naudoti vykdant konkretų skrydį.

- c) Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad būtų imtasi visų pagrįstų priemonių siekiant išvengti netyčinio pavojingųjų krovinių vežimo orlaiviu.
- d) Vežėjas teikia darbuotojams būtiną informaciją, kad jie galėtų vykdyti savo pareigas, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose.
- e) Vežėjas, laikydamasis techninių instrukcijų, nedelsdamas praneša kompetentingai institucijai ir atitinkamai įvykio vietos valstybės institucijai apie:
 - 1. bet kokias avarijas ar incidentus vežant pavojinguosius krovinius;
 - 2. užduočių specialistų ar įgulos narių arba jų багаže nesilaikant techninių instrukcijų 8 dalies vežamų pavojingųjų krovinių suradimą.
- f) Vežėjas pasirūpina, kad užduočių specialistai būtų informuoti apie pavojinguosius krovinius.
- g) Vežėjas užtikrina, kad pranešimai, kuriuose pateikiama informacija apie pavojingųjų krovinių vežimą, būtų teikiami krovinių priėmimo vietose, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose.

SPO.GEN.155 Pavojingųjų krovinių išleidimas

Išleisdamas pavojinguosius krovinius vežėjas nevykdo skrydžių orlaiviu virš tankiai apgyvendintų miestų, miestelių ar gyvenviečių rajonų arba virš lauke susirinkusių žmonių.

SPO.GEN.160 Ginklų vežimas ir naudojimas

- a) Vežėjas užtikrina, kad vykdant skrydį specialiosios užduoties tikslais vežami nenaudojami ginklai būtų apsaugoti.
- b) Ginklą naudojantis užduočių specialistas imasi visų reikiamų priemonių, kad išvengtų pavojaus orlaiviui ir jame arba ant žemės esantiems žmonėms.

SPO.GEN.165 Leidimas patekti į skrydžio įgulos kabiną

Įgulos vadas priima galutinį sprendimą dėl leidimo patekti į skrydžio įgulos kabiną ir užtikrina, kad:

- a) patekimas į skrydžio įgulos kabiną neblaškytų arba netrukdytų vykdyti skrydžio; ir
- b) visi skrydžio įgulos kabinoje vežami asmenys būtų supažindinti su atitinkamomis saugos procedūromis.

B SKYRIUS

SKRYDŽIŲ PROCEDŪROS

SPO.OP.100 Naudojimas aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis

Vežėjas naudojami tik tais aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis, kurios tinka atitinkamam orlaivių tipui ir skrydžiui.

SPO.OP.105 Izoliuotų aerodromų specifikacija. Lėktuvai

Rinkdamasis atsarginius aerodromus ir sprenddamas dėl degalų naudojimo tvarkos vežėjas aerodromą laiko izoliuotu, jei skrydis iki artimiausio tinkamo paskirties atsarginio aerodromo trunka ilgiau nei:

- a) 60 minučių skrendant lėktuvais su stūmokliniais varikliais arba

b) 90 minučių skrendant lėktuvais su turbininiais varikliais.

SPO.OP.110 Aerodromo naudojimo minimumai. Lėktuvai ir sraigasporniai

a) Vežėjas arba įgulos vadas nustato skrydžiams, vykdomiems taikant skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR), taikytinus aerodromo naudojimo minimumus kiekvienam naudotinam išvykimo, paskirties ir atsarginiam aerodromui. Šie minimumai:

1. turi būti ne mažiau griežti nei tie, kuriuos nustato valstybė, kurioje yra aerodromas, išskyrus tos valstybės specialiai patvirtintus atvejus; ir
2. vykdant skrydžius prasto matomumo sąlygomis turi būti patvirtinti kompetentingos institucijos pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedo (SPA dalies) E skyrių.

b) Nurodydamas aerodromo naudojimo minimumus vežėjas arba įgulos vadas atsižvelgia į:

1. orlaivio tipą, naudojimo ir valdymo charakteristikas;
2. skrydžio įgulos kompetenciją, patirtį ir, jei taikoma, sudėtį;
3. kilimo ir tūpimo takų, taip pat priartėjimo tūpti ir kilimo zonų (FATO), kurios gali būti pasirinktos naudoti, matmenis ir charakteristikas;
4. turimų vizualiųjų ir nevizualiųjų antžeminių priemonių pakankamumą ir charakteristikas;
5. orlaivyje esančią navigacijos ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolės įrangą, reikalingą orlaiviui kylant, artėjant tūpti, išlyginant, tupiant, paliekant kilimo ir tūpimo taką ir nutraukiant tūpimą;
6. kliūtis, esančias artėjimo tūpti, tūpimo nutraukimo ir aukštėjimo zonose, dėl kurių būtina taikyti ypatingųjų atvejų procedūras;
7. kliūčių perskridimo altitudę/aukštį artėjimui tūpti pagal prietaisus procedūroms;
8. meteorologinių sąlygų nustatymo ir pranešimo apie jas priemones ir
9. priartėjimo tūpti metu taikomą skrydžio metodiką.

c) Konkretaus tipo artėjimo tūpti ir tūpimo procedūros minimumai taikomi tik tuo atveju, jei laikomasi šių sąlygų:

1. veikia numatyta procedūra taikyti reikalinga antžeminė įranga;
2. veikia orlaivio sistemos, reikalingos tam tikro tipo artėjimui tūpti;
3. laikomasi būtinųjų orlaivio naudojimo kriterijų ir
4. skrydžio įgula yra tinkamos kvalifikacijos.

SPO.OP.111 Aerodromo naudojimo minimumai. NPA, APV, CAT I skrydžiai

a) Netikslijo artėjimo tūpti (NPA) apsisprendimo aukštis (DH), kai skrendama taikant nenutrūkstamo žemėjimo artėjant tūpti (CDFA) metodiką, artėjimo tūpti su vertikaliaisiais orientyrais procedūrą (APV) arba kai vykdomas I kategorijos (CAT I) skrydis, turi būti ne mažesnis nei didžiausias iš šių:

1. mažiausias aukštis, kuriame artėjimo tūpti priemonė gali būti naudojama be reikalaujamų vizualiųjų orientyrų;

2. orlaivio kategorijos kliūčių perskridimo aukštis (OCH);
 3. jei taikoma, paskelbtas artėjimo tūpti DH;
 4. 1 lentelėje nurodyta sistemos mažiausioji vertė arba
 5. jei nustatytas, orlaivio naudojimo vadove arba lygiaverčiame dokumente nurodytas mažiausias DH.
- b) NPA skrydžio mažiausiasis žemėjimo aukštis (MDH), kai skrendama netaikant CDFA metodikos, turi būti ne mažesnis nei didžiausias iš šių:
1. orlaivio kategorijos OCH;
 2. 1 lentelėje nurodyta sistemos mažiausioji vertė arba
 3. jei nustatytas, AFM nurodytas mažiausias MDH.

1 lentelė
Sistemos minimumai

Įranga	Mažiausiasis DH/MDH (pėdos)
Tūpimo pagal prietaisus sistema (ILS)	200
Pasaulinė navigacijos palydovų sistema (GNSS)/palydovinė išplėstinė sistema (SBAS) (šoninis tikslusis artėjimas tūpti pagal vertikaliuosius orientyrus (LPV))	200
GNSS (šoninė navigacija (LNAV))	250
GNSS/barometrinė vertikaloji navigacija (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Radio švyturys (LOC) su nuotolio matavimo įranga (DME) arba be jos	250
Artėjimas tūpti pagal apžvalgos radiolokatorių (SRA) (baigiamas ties ½ NM)	250
SRA (baigiamas ties 1 NM)	300
SRA (baigiamas ties 2 NM arba daugiau)	350
Visakryptis VHF radijo švyturys (VOR)	300
VOR/DME	250
Nekryptinis švyturys (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF krypties ieškiklis (VDF)	350

SPO.OP.112 Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu lėktuvais

- a) Skrendant ratu lėktuvais MDH turi būti ne mažesnis nei didžiausias iš šių:
1. paskelbtas lėktuvo kategorijos skrydžio ratu OCH;
 2. 1 lentelėje nurodytas mažiausiasis skrydžio ratu aukštis arba
 3. ankstesnio artėjimo tūpti pagal prietaisus DH/MDH.

b) Mažiausias matomumas skrendant ratu lėktuvais yra didžiausias iš šių:

1. skrydžio ratu matomumas pagal lėktuvo kategoriją, jei paskelbtas;
2. 2 lentelėje nurodytas mažiausias matomumas arba
3. ankstesnio artėjimo tūpti pagal prietaisus kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis/konvertuotas meteorologinis matomumas (RVR/CMV).

1 lentelė

MDH ir mažiausias matomumas skrendant ratu pagal lėktuvo kategoriją

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

SPO.OP.113 Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu sausumoje sraigtasparniais

Skrendant ratu sausumoje sraigtasparniais MDH turi būti ne mažesnis nei 250 pėdų, o meteorologinis matomumas – ne mažesnis nei 800 m.

SPO.OP.115 Išskridimo ir artėjimo tūpti procedūros. Lėktuvai ir sraigtasparniai

- a) Įgulos vadas taiko aerodromo valstybės nustatytas išvykimo ir artėjimo tūpti procedūras, jei tokios numatytos naudoti kilimo ir tūpimo tako arba FATO procedūros paskelbtos.
- b) Įgulos vadas gali nukrypti nuo paskelbto išvykimo maršruto, atvykimo maršruto arba artėjimo tūpti procedūros:
 1. jei galima laikytis kliūčių perskridimo kriterijų, visiškai atsižvelgiama į skrydžio sąlygas ir laikomasi pakeisto ATC arba
 2. kai jį radiolokatoriais nukreipia ATC skyrius.
- c) Vykdamas skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais priartėjimo tūpti baigmė skrendama vizualiai arba taikant paskelbtas artėjimo tūpti procedūras.

SPO.OP.120 Triukšmo mažinimo procedūros

Įgulos vadas atsižvelgia į paskelbtas triukšmo mažinimo procedūras siekdamas kuo labiau sumažinti orlaivio triukšmą ir kartu užtikrina, kad pirmenybė būtų teikiama saugai, o ne triukšmo mažinimui.

SPO.OP.121 Triukšmo mažinimo procedūros. Oro balionai

Siekdamas mažinti šildymo sistemos keliamą triukšmą, įgulos vadas taiko veiklos procedūras, jei jos nustatytos, ir kartu užtikrina, kad pirmenybė būtų teikiama saugai, o ne triukšmo mažinimui.

SPO.OP.125 Mažiausiosios kliūčių perskridimo altitudės. IFR skrydžiai

- a) Vežėjas nustato metodą mažiausiajam skrydžio aukščiui nustatyti, kad būtų galima nustatyti reikalaujamą visų skrydžio pagal IFR maršruto segmentų vietovės perskridimo aukštį.

- b) Taikydamas šį metodą įgulos vadas nustato kiekvieno skrydžio mažiausią aukštį. Mažiausias skrydžio aukštis yra ne mažesnis už paskelbtąjį valstybės, per kurią skrendama.

SPO.OP.130 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Lėktuvai

- a) Įgulos vadas pradeda skrydį tik jei lėktuve yra pakankamai degalų ir tepalų:

1. vykdant skrydžius pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR):

- i) skristi dieną iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 30 minučių – įprastame kreiseriniame aukštyje; arba
- ii) skristi naktį iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 45 minutes – įprastame kreiseriniame aukštyje;

2. vykdant IFR skrydžius:

- i) kai nereikia paskirties atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 45 minutes – įprastame kreiseriniame aukštyje; arba
- ii) kai reikia paskirties atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo, atsarginio aerodromo ir po to dar bent 45 minutes – įprastame kreiseriniame aukštyje.

- b) Apskaičiuojant reikiamą degalų kiekį, kurio taip pat užtektų ypatingaisiais atvejais, atsižvelgiama į:

- 1. prognozuojamas meteorologines sąlygas;
- 2. numatomus ATC nukreipimus ir eismo vėlavimus;
- 3. jei taikoma, hermetiškumo sumažėjimo arba vieno variklio gedimo skrendant procedūras ir
- 4. bet kokias kitas sąlygas, dėl kurių orlaivis gali tūpti pavėluotai arba gali būti sunaudojama daugiau degalų ir (arba) tepalų.

- c) Skrendant nedraudžiama iš dalies keisti skrydžio plano ir perplanuoti skrydžio į kitą paskirties aerodromą, jei skrendant nuo taško, nuo kurio skrydį pradeda planuoti iš naujo, būtų įvykdyti visi reikalavimai.

SPO.OP.131 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Sraigtasparniai

- a) Įgulos vadas pradeda skrydį tik jei sraigtasparnyje yra pakankamai degalų ir tepalų:

1. vykdant VFR skrydžius:

- i) skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies ir po to bent 20 minučių – geriausiojo nuotolio greičiu arba
- ii) vykdant VFR skrydžius dieną, degalų atsargų užtektų 10 minučių skrendant geriausiojo nuotolio greičiu, kai skrendama ne toliau nei 25 jūrmyles nuo išvykimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, ir

2. vykdant IFR skrydžius:

- i) kai nereikia atsarginio aerodromo arba nėra leistinų meteorologinių sąlygų atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies ir po to 30 minučių – įprastu kreiseriniu greičiu 450 m (1 500 pėdų) virš paskirties aerodromo arba skrydžių erdvės dalies standartinės temperatūros sąlygomis ir atlikti artėjimą tūpti bei tūpimą, arba

- ii) kai reikia atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, atlikti artėjimą tūpti bei nutrauktą artėjimą tūpti ir po to:
- A) skristi iki nurodyto atsarginio aerodromo ir
- B) skristi 30 minučių įprastu laukimo greičiu 450 m (1 500 pėdų) virš atsarginio aerodromo arba skrydžių erdvės dalies standartinės temperatūros sąlygomis ir atlikti artėjimą tūpti bei tūpimą.
- b) Apskaičiuojant reikiamą degalų kiekį, kurio taip pat užtektų ypatingaisiais atvejais, atsižvelgiama į:
1. prognozuojamas meteorologines sąlygas;
 2. numatomus ATC nukreipimus ir eismo vėlavimus;
 3. vieno variklio gedimo skrendant procedūras, kai taikoma, ir
 4. bet kokias kitas sąlygas, dėl kurių orlaivis gali tūpti pavėluotai arba gali būti sunaudojama daugiau degalų ir (arba) tepalų.
- c) Skrendant nedraudžiama iš dalies keisti skrydžio plano ir perplanuoti skrydžio į kitą paskirties aerodromą, jei skrendant nuo taško, nuo kurio skrydį pradėdama planuoti iš naujo, būtų įvykdyti visi reikalavimai.

SPO.OP.132 Aprūpinimas degalais ir balastu ir jų planavimas. Oro balionai

- a) Įgulos vadas pradeda skrydį tik tuo atveju, jei degalų atsargų arba balasto pakanka 30 minučių skrydžiui.
- b) Apskaičiuojant degalų arba balasto kiekį, būtina atsižvelgti bent į šias skrydžio sąlygas:
1. oro baliono gamintojo pateiktus duomenis;
 2. numatomas mases;
 3. numatomas meteorologines sąlygas ir
 4. oro navigacijos paslaugų teikėjo procedūras ir apribojimus.

SPO.OP.135 Saugos instruktažas

- a) Vežėjas užtikrina, kad prieš pakylant užduočių specialistams būtų surengtas instruktažas apie:
1. avarinę įrangą ir procedūras;
 2. su specialiaja užduotimi susijusias veiklos procedūras prieš kiekvieną skrydį arba skrydžių seką.
- b) a punkto 2 papunktyje nurodytas instruktažas gali būti pakeistas pirminio ir kartotinio mokymo programa. Tokiu atveju vežėjas taip pat nustato naujumo reikalavimus.

SPO.OP.140 Pasirengimas skrydžiui

- a) Prieš skrydį įgulos vadas visomis galimomis pagrįstomis priemonėmis įsitikina, kad saugaus orlaivio naudojimo antžeminė ir (arba) vandens įranga, įskaitant esamą ir tiesiogiai tokiam skrydžiui būtiną ryšio įrangą ir navigacijos priemones, atitinka planuojamo skrydžio tipo reikalavimus.

b) Prieš skrydį įgulos vadas susipažįsta su visa esama planuojamam skrydžiui atlikti būtina meteorologine informacija. Rengiantis skrydžiui toliau nuo išvykimo vietos ir kiekvienam skrydžiui pagal IFR:

1. išanalizuojami pateikti naujausi meteorologiniai pranešimai ir prognozės, taip pat
2. suplanuojami alternatyvūs veiksmai, kurių būtų galima imtis tuo atveju, jei dėl meteorologinių sąlygų skrydžio nebūtų galima atlikti kaip suplanuota.

SPO.OP.145 Kilimo atsarginiai aerodromai. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai

a) IFR skrydžių planuose įgulos vadas nurodo bent vieną leistinų meteorologinių sąlygų kilimo atsarginį aerodromą, jei meteorologinės sąlygos išvykimo aerodrome yra tokios, kokių reikia pagal taikytinus aerodromo naudojimo minimumus, arba prastesnės arba į išvykimo aerodromą būtų neįmanoma grįžti dėl kitų priežasčių.

b) Atstumas tarp kilimo atsarginio aerodromo ir išvykimo aerodromo turi būti:

1. naudojant dviejų variklių lėktuvus – ne didesnis už atstumą, atitinkantį 1 valandos skrydį ramiu oru standartinėmis sąlygomis vieno variklio kreiseriniu greičiu; ir
2. naudojant trijų arba daugiau variklių lėktuvus – ne didesnis už atstumą, atitinkantį 2 valandų skrydį ramiu oru standartinėmis sąlygomis orlaivio naudojimo vadove nurodytu kreiseriniu greičiu, neveikiant vienam varikliui (OEI).

c) Kad aerodromą būtų galima pasirinkti kaip kilimo atsarginį aerodromą, iš esamos informacijos turi būti matyti, kad numatyto naudojimo laiku sąlygos atitiks tam skrydžiui taikytinus aerodromo naudojimo minimumus arba bus už juos geresnės.

SPO.OP.150 Paskirties atsarginiai aerodromai. Lėktuvai

IFR skrydžių planuose įgulos vadas nurodo bent vieną leistinų meteorologinių sąlygų paskirties atsarginį aerodromą, nebent:

a) naujausia meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu nuo 1 valandos prieš numatytą atvykimo laiką iki 1 valandos po jo arba nuo tikrojo išvykimo laiko iki 1 valandos po numatyto atvykimo laiko, pasirenkant trumpiausią laikotarpį, bus galimas artėjimas tūpti ir tūpimas vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis (VMC) arba

b) numatyto tūpimo vieta yra izoliuota ir:

1. numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą ir
2. turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad 2 valandas prieš numatytą atvykimo laiką ir 2 valandas po jo arba nuo tikrojo išvykimo laiko iki 2 valandų po numatyto atvykimo laiko, pasirenkant trumpiausią laikotarpį, bus šios meteorologinės sąlygos:

i) debesų padas bent 300 m (1 000 pėdų) viršys artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros mažiausiąją vertę; ir

ii) matomumas bus bent 5,5 km arba 4 km didesnis už šios procedūros mažiausiąją vertę.

SPO.OP.151 Paskirties atsarginiai aerodromai. Sraigtasparniai

IFR skrydžių planuose įgulos vadas nurodo bent vieną leistinų meteorologinių sąlygų paskirties atsarginį aerodromą, nebent:

a) numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą ir turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad 2 valandas prieš numatytą atvykimo laiką ir 2 valandas po jo arba nuo tikrojo išvykimo laiko iki 2 valandų po numatyto atvykimo laiko, pasirenkant trumpiausią laikotarpį, bus šios meteorologinės sąlygos:

1. debesų padas bent 120 m (400 pėdų) viršys artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros mažiausiąją vertę ir

2. matomumas bus bent 1 500 m didesnis už šios procedūros mažiausiąją vertę arba

b) numatyto tūpimo vieta yra izoliuota ir:

1. numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą;

2. naujausia meteorologinė informacija rodo, kad 2 valandas prieš numatytą atvykimo laiką ir 2 valandas po jo bus šios meteorologinės sąlygos:

i) debesų padas bent 120 m (400 pėdų) viršys artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros mažiausiąją vertę;

ii) matomumas bus bent 1 500 m didesnis už šios procedūros mažiausiąją vertę ir

3. jei paskirties vieta yra atviroje jūroje, nustatytas negrįžties taškas (PNR).

SPO.OP.155 Degalų papildymas žmonėms lipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant

a) Orlaivio aviacinio benzino (AVGAS), plataus diapazono degalų arba šių tipų degalų mišinio atsargos žmonėms lipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant nepildomos.

b) Naudojant visų kitų tipų degalus imamasi būtinų atsargumo priemonių, o orlaivyje turi būti pakankamai kvalifikuotų darbuotojų, pasirengusių pačiomis praktiškiausiomis ir skubiausiomis turimomis priemonėmis pradėti evakuaciją iš orlaivio ir jai vadovauti.

SPO.OP.160 Naudojimasis ausinėmis

Visi skrydžio įgulos kabinoje pareigas eisiantys skrydžio įgulos nariai, išskyrus oro balione, nešioja ausines su gerviniu mikrofonu arba jam lygiaverčiu įrenginiu; ausinės naudojamos kaip pagrindinis ryšio su ATS, kitais įgulos nariais ir užduočių specialistais įrenginys.

SPO.OP.165 Rūkymas

Įgulos vadas neleidžia rūkyti orlaivyje arba papildant (arba išleidžiant) orlaivio degalus.

SPO.OP.170 Meteorologinės sąlygos

a) Įgulos vadas pradeda arba tęsia VFR skrydį tik jei iš naujausios esamos meteorologinės informacijos matyti, kad meteorologinės sąlygos visu maršrutu ir numatytoje atvykimo vietoje numatyto naudojimo laiku atitiks arba viršys taikytinus skrydžių pagal VFR minimumus.

- b) Įgulos vadas pradeda arba tęsia skrydį IFR skrydį į planuotą paskirties aerodromą tik jei iš naujausios esamos meteorologinės informacijos matyti, kad numatytu atvykimo laiku meteorologinės sąlygos paskirties aerodrome arba bent viename paskirties atsarginiame aerodrome atitiks taikytinus aerodromo naudojimo minimumus arba bus geresnės.
- c) Jei skrydžio maršrute yra VFR ir IFR segmentų, vadovaujama atitinkama a ir b punktuose nurodyta meteorologine informacija.

SPO.OP.175 Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros

- a) Įgulos vadas pradeda kilimą tik tuo atveju, jei nuo orlaivio pašalintos visos apnašos, galinčios neigiamai paveikti orlaivio naudojimo galimybes arba valdymą, išskyrus pagal AFM leidžiamus atvejus.
- b) Jei skrydžiai vykdomi sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, vežėjas nustato procedūras, taikytinas, kai saugiam orlaivio naudojimui užtikrinti būtina atlikti antžeminės ledo šalinimo ir priešledžio procedūras bei susijusius orlaivio patikrinimus.

SPO.OP.176 Ledas ir kiti teršalai. Skrydžio procedūros

- a) Įgulos vadas pradeda skrydį arba sąmoningai skraidina orlaivį ten, kur numatomos arba yra apledėjimo sąlygos, tik tuo atveju, jei orlaivis yra sertifikuotas ir jame įrengta skrydžiui tokiomis sąlygomis reikalinga įranga, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 2.a.5 punkte.
- b) Jei apledėjimas viršija apledėjimo intensyvumą, kuriam orlaivis sertifikuotas, arba orlaivis, nesertifikuotas skrydžiui žinomomis apledėjimo sąlygomis, susiduria su apledėjimu, įgulos vadas nedelsdamas išskrenda iš apledėjimo sąlygų srities, pakeisdamas lygį ir (arba) maršrutą, jei reikia, pranešdamas apie avarinę situaciją ATC.
- c) Jei skrydžiai vykdomi sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, vežėjas nustato skrydžių esamomis arba numatomomis apledėjimo sąlygomis procedūras.

SPO.OP.180 Kilimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Prieš pradėdamas kilimą, įgulos vadas įsitikina, kad:

- a) remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako arba FATO būklė netrukdyt saugiai pakilti ir išvykti; ir
- b) bus laikomasi taikytinų aerodromo naudojimo minimumų.

SPO.OP.181 Kilimo sąlygos. Oro balionai

Prieš pradėdamas kilimą įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos skrydžių erdvės dalyje arba aerodrome netrukdyt saugiai pakilti ir išskristi.

SPO.OP.185 Situacijų imitavimas skrydžio metu

Išskyrus atvejus, kai užduočių specialistas orlaivyje yra mokymosi tikslais, įgulos vadas, veždamas užduočių specialistą, neimituoja:

- a) situacijų, dėl kurių būtina taikyti neįprastas ar avarines procedūras, arba
- b) skrydžio meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC).

SPO.OP.190 Degalų apskaita skrydžio metu

- a) Sudėtingo varikliu varomo orlaivio vežėjas užtikrina, kad skrydžio metu būtų tikrinami degalai ir atliekama jų apskaita.

- b) Įgulos vadas reguliariai tikrina, ar skrydžiui likęs tinkamų naudoti degalų kiekis yra ne mažesnis nei būtina skrydžiui iki leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, ir dar lieka suplanuotų degalų atsargų, kaip reikalaujama pagal SPO.OP.130 ir SPO.OP.131 dalis.

SPO.OP.195 Papildomo deguonies naudojimas

- a) Vežėjas užtikrina, kad užduočių specialistai ir įgulos nariai nuolat naudotų papildomą deguonį, kai salono aukštis ilgiau kaip 30 minučių viršija 10 000 pėdų ir kai salono aukštis viršija 13 000 pėdų, nebent kompetentinga institucija patvirtino kitaip ir laikomasi SVP.

- b) Nepaisant a punkto ir išskyrus parašytų skrydžius, skrendant nesudėtingais lėktuvais ir sraigtasparniais trumpi nustatytos trukmės nukrypimai virš 13 000 pėdų nenaudojant papildomo deguonies galimi gavus išankstinį kompetentingos institucijos patvirtinimą ir laikantis šių reikalavimų:

1. virš 13 000 pėdų nukrypimas trunka ne ilgiau nei 10 minučių arba, jei reikia nukrypti ilgesniam laikui, nukrypimo trukmė joku būdu ne ilgesnė, nei reikia specialiajai užduočiai atlikti;
2. skrendama ne aukštesniame nei 16 000 pėdų aukštyje;
3. atliekant saugos instruktažą pagal SPO.OP.135 dalį įgulos nariai ir užduočių specialistai informuojami apie hipoksijos padarinius;
4. 1, 2 ir 3 papunkčių klausimais atsižvelgiama į susijusio skrydžio SVP;
5. atsižvelgiama į ankstesnę vežėjo skrydžių aukščiau 13 000 pėdų nenaudojant papildomo deguonies patirtį;
6. atsižvelgiama į individualią įgulos narių ir užduočių specialistų patirtį ir fiziologinį prisitaikymą prie didelio aukščio; ir
7. atsižvelgiama į bazės, kurioje vežėjas yra įsisteigęs arba iš kurios vykdomi skrydžiai, aukštį.

SPO.OP.200 Žemės artumo nustatymas

- a) Kai skrydžio įgulos narys nustato neleistiną priartėjimą prie žemės arba jis nustatomas žemės artumo išpėjimo sistema, orlaivį valdantis pilotas nedelsdamas imasi taisomųjų veiksmų saugioms skrydžio sąlygoms atkurti.
- b) Žemės artumo išpėjimo sistemą galima išjungti atliekant specialiąsias užduotis, kai, atsižvelgiant į jų pobūdį, orlaivis turi skristi taip arti žemės, kad sistema įsijungtų.

SPO.OP.205 Susidūrimų ore vengimo sistema (ACAS)

- a) Vežėjas nustato veiklos procedūras ir mokymo programas, kai ACAS įdiegta ir tinkama naudoti. Kai naudojama ACAS II sistema, tokios procedūros ir mokymai turi atitikti Komisijos reglamentą (ES) Nr. 1332/2011.
- b) ACAS II galima išjungti atliekant tokias specialiąsias užduotis, kai, atsižvelgiant į jų pobūdį, orlaiviai turi skristi taip arti vienas kito, kad sistema įsijungtų.

SPO.OP.210 Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje bei numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako arba FATO būklė netrukdydys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą.

SPO.OP.215 Artėjimo tūpti pradėjimas ir tęsimas. Lėktuvai ir sraigtasparniai

- a) Artėjimą tūpti pagal prietaisus įgulos vadas gali pradėti neatsižvelgdamas į praneštą kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolį arba matomumą (RVR/VIS).
- b) Artėjimas tūpti nutraukiamas, jei praneštas RVR/VIS yra mažesnis nei taikomi minimumai:
 1. žemesniame nei 1 000 pėdų aukštyje virš aerodromo arba
 2. priartėjimo tūpti baigmėje, jei apsisprendimo altitudė/aukštis (DA/H) arba mažiausioji žemėjimo altitudė/aukštis (MDA/H) yra didesnė (-is) nei 1 000 pėdų virš aerodromo.
- c) Kai RVR nėra, jo vertes galima apskaičiuoti konvertuojant praneštą matomumą.
- d) Jei praskridus 1 000 pėdų aukštį virš aerodromo praneštas RVR/VIS yra žemiau taikomų minimumų, artėjimą tūpti galima tęsti iki DA/H arba MDA/H.
- e) Artėjimą tūpti galima tęsti žemiau DA/H arba MDA/H ir tūpimą galima baigti, jei DA/H arba MDA/H aukštyje nustatomas ir išlaikomas artėjimo tūpti tipui ir numatytam naudoti kilimo ir tūpimo takui tinkamas vizualusis orientyras.
- f) Tūpimo zonos RVR visada yra kontrolinis.

SPO.OP.225 Skrydžių vykdymo apribojimai. Karšto oro balionai

- a) Karšto oro balionas neturi tūpti naktį, išskyrus avarines situacijas.
- b) Karšto oro balionas gali kilti naktį, jei turima pakankamai degalų, kad būtų galima tūpti dieną.

SPO.OP.230 Standartinės veiklos procedūros

- a) Prieš vykdydamas specialųjį skrydį vežėjas atlieka rizikos vertinimą, kuriuo įvertinamas veiklos sudėtingumas, siekdamas nustatyti pavojus ir susijusią skrydžiui būdingą riziką, ir nustato rizikos mažinimo priemones.
- b) Remdamasis rizikos vertinimu, vežėjas parengia standartinės veiklos procedūras (SVP), pritaikytas specialiajai veiklai ir naudojamam orlaiviui bei grindžiamas E skyriaus reikalavimais. SVP įtraukiamos į skrydžių vykdymo vadovą arba parengiamos kaip atskiras dokumentas. SVP prireikus nuolat peržiūrimos ir atnaujinamos.
- c) Vežėjas užtikrina, kad specialieji skrydžiai būtų vykdomi pagal SVP.

C SKYRIUS

ORLAIVIŲ NAUDOJIMO GALIMYBĖS IR NAUDOJIMO APRIBOJIMAI**SPO.POL.100 Naudojimo apribojimai. Visi orlaiviai**

- a) Bet kurioje skrydžio fazėje orlaivio krova, masė ir, išskyrus oro balionus, svorio centro (CG) padėtis turi atitikti visus atitinkamame vadove nurodytus apribojimus.
- b) Orlaivyje turi būti pateikti užrašai, sąrašai, prietaisų ženklų indikatoriai arba jų deriniai, kuriais rodomi šie AFM vizualinio vaizdavimo reikalavimuose nurodyti naudojimo apribojimai.

SPO.POL.105 Masė ir centruotė

a) Vežėjas užtikrina, kad orlaivio masė ir, išskyrus oro balionus, jo svorio centras būtų nustatyti faktiškai pasveriant prieš pirmą kartą pradėdant naudoti. Tinkamai atsižvelgiama į modifikacijų ir remonto kauptinį poveikį masei bei centruotei ir jis tinkamai dokumentuojamas. Tokia informacija pateikiama įgulos vadui. Jei modifikacijų poveikis masei ir centruotei tiksliai nežinomas, orlaivis pasveriamas iš naujo.

b) Svėrimą atlieka:

1. lėktuvų ir sraigatarnių – orlaivio gamintojas arba patvirtinta techninės priežiūros organizacija; ir
2. sklandytuvų ir oro balionų – orlaivio gamintojas arba prireikus laikomasi Komisijos reglamento (EB) Nr. 2042/2003.

SPO.POL.110 Masės ir centruotės sistema. Komerciniai skrydžiai lėktuvais bei sraigatarniais ir nekomerciniai skrydžiai sudėtingais variklio varomais orlaiviais

a) Vežėjas sukuria masės ir centruotės sistemą, skirtą kiekvienam skrydžiui arba skrydžių sekai:

1. orlaivio grynoji naudojimo masė;
2. vežamosios krovos masė;
3. degalų krovos masė;
4. orlaivio krova ir jos pasiskirstymas;
5. kilimo, tūpimo ir nulinė degalų masės, ir
6. taikomos orlaivio CG padėtys.

b) Skrydžio įgulai pateikiamos priemonės, kuriomis elektroniniais skaičiavimais galima iš naujo apskaičiuoti ir patikrinti bet kurias masės ir centruotės vertes.

c) Vežėjas nustato procedūras, kurias taikydamas įgulos vadas gali nustatyti degalų krovos masę naudodamas faktinį tankį, o jei šis nežinomas – skrydžių vykdymo vadove nurodytu metodu apskaičiuotą tankį.

d) Įgulos vadas užtikrina, kad:

1. orlaivis būtų pakraunamas prižiūrint kvalifikuotiems darbuotojams ir
2. vežamoji krova atitiktų duomenis, naudotus apskaičiuojant orlaivio masę ir centruotę.

e) Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo su krovos ir masės bei centruotės sistema susijusius principus ir metodus, atitinkančius a–d punktų reikalavimus. Ši sistema aprėpia visų tipų numatomus skrydžius.

SPO.POL.115 Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai. Komer ciniai skrydžiai lėktuvais bei sraig tasparniais ir nekomerciniai skrydžiai sudėtingais varikliu varomais orlaiviais

a) Vežėjas nustato masės bei centruotės duomenis ir prieš kiekvieną skrydį arba skrydžių seką pateikia masės ir centruotės dokumentus, kuriuose nurodoma krova ir jos paskirstymas, neviršijantys orlaivio masės ir centruotės apribojimų. Masės ir centruotės dokumentuose pateikiama ši informacija:

1. orlaivio registracija ir tipas;
2. jei taikoma, skrydžio identifikatorius, numeris ir data;
3. įgulos vado vardas ir pavardė;
4. dokumentą parengusio asmens vardas ir pavardė;
5. orlaivio grynoji naudojimo masė ir atitinkamas CG;
6. degalų masė kylant ir kelionės degalų masė;
7. jei taikoma, suvartojamų medžiagų, išskyrus degalus, masė;
8. krovos sudedamosios dalys;
9. kilimo, tūpimo ir nulinė degalų masės,
10. taikomos orlaivio CG padėtys ir
11. ribinės masės ir CG vertės.

b) Kai masės ir centruotės duomenis ir dokumentus rengia kompiuterizuota masės ir centruotės sistema, vežėjas patikrina pateikiamų duomenų patikimumą.

SPO.POL.116 Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai. Reikalavimų sušvelninimas

Nepaisant SPO.POL.115 dalies a punkto 5 papunkčio, CG padėties galima nenurodyti masės ir centruotės dokumentuose, jei krovos paskirstymas atitinka iš anksto apskaičiuotos centruotės lentelę arba galima įrodyti, kad vykdant planuojamus skrydžius galima užtikrinti tinkamą centruotę, kad ir kokia būtų tikroji krova.

SPO.POL.120 Naudojimo galimybės. Bendrosios nuostatos

Įgulos vadas naudoja orlaivį tik tuo atveju, jei pagal naudojimo galimybes galima laikytis skrydžiui, oro erdvei, naudojamiems aerodromams ir skrydžių erdvės daliai taikytinų meteorologinių ir bet kokių kitų apribojimų taisyklių, atsižvelgiant į bet kokių naudojamų žemėlapių ir schemų tikslumą.

SPO.POL.125 Kilimo masės apribojimai. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai

Vežėjas užtikrina, kad:

a) kilimo pradžioje lėktuvo masė neviršytų šių masės apribojimų:

1. kylant – nurodytųjų SPO.POL.130 dalyje;
2. skrendant maršrutu, kai neveikia vienas variklis (OEI) – nurodytųjų SPO.POL.135 dalyje; ir

3. tupiant – nurodytųjų SPO.POL.140 dalyje,

kad būtų galima, kaip numatyta, sumažinti masę tęsiant skrydį ir išpilant degalus;

- b) kilimo pradžioje masė jokia būdu neviršytų AFM nurodytos didžiausiosios kilimo masės pagal aerodromo arba skrydžių erdvės dalies lygiui tinkamą barometrinių aukštį, o jei jis naudojamas kaip parametras didžiausiai kilimo masei nustatyti – bet kokių kitų vietos atmosferos sąlygų; ir
- c) apskaičiuota masė numatytu tūpimo laiku numatyto tūpimo aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir bet kokiame paskirties atsarginiame aerodrome jokia būdu neviršytų AFM nurodytos didžiausiosios tūpimo masės pagal aerodromo arba skrydžių erdvės dalies lygiui tinkamą barometrinių aukštį, o jei jis naudojamas kaip parametras didžiausiai kilimo masei nustatyti – bet kokių kitų vietos atmosferos sąlygų.

SPO.POL.130 Kilimas. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai

a) Nustatydamas didžiausiąją kilimo masę įgulos vadas atsižvelgia į šiuos apribojimus:

1. apskaičiuotas kilimo nuotolis neturi viršyti turimojo kilimo nuotolio, kai laisvosios juostos nuotolis neviršija pusės turimojo kilimo riedos ilgio;
2. apskaičiuotas kilimo riedos ilgis neturi viršyti turimojo riedos ilgio;
3. nutrauktajam ir tęsiamam kilimui turi būti naudojama viena V1 vertė, jei V1 nurodytas AFM; ir
4. ant šlapio ar nešvaraus kilimo ir tūpimo tako kilimo masė neviršija masės, leidžiamos kylant sausu kilimo ir tūpimo taku tokiomis pat sąlygomis.

b) Išskyrus lėktuvus su turbosraigtiniais varikliais ir didžiausia kilimo mase, kuri neviršija 5 700 kg, sugedus varikliui tuomet, kai lėktuvas kyla, įgulos vadas užtikrina, kad lėktuvas galėtų:

1. nutraukti kilimą ir sustoti neviršijant turimojo nutrauktojo kilimo nuotolio arba turimojo kilimo ir tūpimo tako; arba
2. galėtų toliau kilti ir pakankamu atstumu perskristi visas skrydžio trajektorijos kliūtis, kol galės atitikti SPO.POL.135 dalies reikalavimus.

SPO.POL.135 Skrydis maršrutu neveikiant vienam varikliui. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai

Įgulos vadas užtikrina, kad bet kuriame maršruto taške pradėjus gesti varikliui daugiamotoris lėktuvas galėtų tęsti skrydį į tinkamą aerodromą arba skrydžių erdvės dalį nė viename taške neskrisdamas žemiau mažiausiosios kliūčių perskridimo altitudės.

SPO.POL.140 Tūpimas. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai

Įgulos vadas užtikrina, kad bet kokiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje perskridus visas artėjimo tūpti trajektorijoje esančias kliūtis saugiam aukštyje, lėktuvas galėtų nutūpti ir sustoti arba vandens lėktuvas – išvystyti pakankamai mažą greitį, neviršydamas turimojo tūpimo nuotolio. Atsižvelgiama į numatomus artėjimo tūpti ir tūpimo metodu svyravimus, jei į juos nebuvo atsižvelgta planuojant naudojimo galimybių duomenis.

SPO.POL.145 Naudojimo galimybių ir naudojimo kriterijai. Lėktuvai

Kai lėktuvas naudojamas mažesniame nei 150 m (500 pėdų) aukštyje virš netankiai apgyvendinto rajono, kai kritinio variklio gedimo atveju lėktuvas negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, vežėjas:

a) nustato variklio gedimo padarinių mažinimo veiklos procedūras;

- b) parengia įgulos narių mokymo programą; ir
- c) užtikrina, kad visiems orlaivyje esantiems įgulos nariams ir užduočių specialistams būtų surengtas instruktažas apie priverstinio tūpimo atveju taikytinas procedūras.

SPO.POL.146 Naudojimo galimybių ir naudojimo kriterijai. Sraigtasparniai

- a) Įgulos vadas gali skristi orlaiviu virš tankiai apgyvendintų rajonų, jei:
 - 1. sraigtasparnis priskiriamas A arba B kategorijai; ir
 - 2. nustatytos apsaugos nuo neleistino pavojaus ant žemės esantiems žmonėms arba turtui ir patvirtintas skrydis bei jo SVP.
- b) Vežėjas:
 - 1. nustato variklio gedimo padarinių mažinimo veiklos procedūras;
 - 2. parengia įgulos narių mokymo programą; ir
 - 3. užtikrina, kad visiems orlaivyje esantiems įgulos nariams ir užduočių specialistams būtų surengtas instruktažas apie priverstinio tūpimo atveju taikytinas procedūras.
- c) Vežėjas užtikrina, kad masė kylant, tupiant arba kybant neviršytų didžiausiosios masės, nustatytos:
 - 1. kybojimui nesant žemės poveikio (HOGE), visiems varikliams veikiant atitinkama galia; arba
 - 2. jei sąlygos tokios, kad HOGE mažai tikėtinas, sraigtasparnio masė neviršija didžiausiosios masės, nurodytos kybojimui esant žemės poveikiui (HIGE), visiems varikliams veikiant atitinkama galia, jei susidariusiomis sąlygomis galimas kybojimas esant žemės poveikiui ir didžiausiajai nustatytaiai masei.

D SKYRIUS

PRIETAISAI, DUOMENYS IR ĮRANGA

I SKIRSNIS

Lėktuvai

SPO.IDE.A.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

- a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:
 - 1. juos naudoja skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti;
 - 2. jie naudojami siekiant laikytis SPO.IDE.A.215 dalies reikalavimų;
 - 3. jie naudojami siekiant laikytis SPO.IDE.A.220 dalies reikalavimų; arba
 - 4. jie įmontuoti lėktuve.
- b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniams elementams:
 - 1. atsarginiams lyudiesiems saugikliams,

2. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams,
 3. tikslaus laiko prietaisui,
 4. schemų laikikliui,
 5. pirmosios pagalbos vaistinėlėms,
 6. gelbėjimosi ir signalinei įrangai ir
 7. plūdriajam inkarui ir švartavimo įrangai.
- c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikytinuose prieduose, bet kuri vežama skrydžio metu, turi atitikti šiuos reikalavimus:
1. šių prietaisų, įrangos arba priedų pateikiama informacija skrydžio įgula neturi naudotis, kad užtikrintų atitikti Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedui arba SPO.IDE.A.215 ir SPO.IDE.A.220 dalims;
 2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi kenkti lėktuvo tinkamumui skraidyti.
- d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi juos turintis naudoti skrydžio įgulos narys.
- e) Skrydžio įgulos nario naudojami prietaisai turi būti sumontuoti taip, kad skrydžio įgulos narys galėtų lengvai matyti informaciją iš savo darbo vietos, kuo mažiau nukrypdamas nuo padėties ir matymo linijos, kurioje jis paprastai būna, žiūrėdamas į skrydžio trajektoriją priekyje.
- f) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama ją iškart naudoti.

SPO.IDE.A.105 Būtiniausia skrydžio įranga

Skrydis nepradedamas, jei neveikia arba nėra kurio nors numatytam lėktuvo skrydžiui būtino prietaiso, įrenginio ar funkcijos, nebent:

- a) lėktuvas naudojamas pagal minimalios įrangos sąrašą (MEL), jei jis parengtas;
- b) sudėtingų varikliu varomų lėktuvų ir bet kokių komerciniams skrydžiams naudojamų lėktuvų vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis lėktuvu laikantis pagrindinio minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų; arba
- c) lėktuvui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

SPO.IDE.A.110 Atsarginiai lydieji saugikliai

Lėktuvuose turi būti naudojami visai elektros grandinei apsaugoti reikiamos kategorijos atsarginiai lydieji saugikliai, skirti pakeisti tuos saugiklius, kuriuos galima pakeisti skrydžio metu.

SPO.IDE.A.115 Skrydžio žiburiai

Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį, turi būti:

- a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;
- b) navigaciniai ir padėties žiburiai;

- c) tūpimo žiburys;
- d) iš lėktuvo elektros sistemos tiekiamo apšvietimo, užtikrinančio reikiamą visų prietaisų ir įrangos, būtinų saugiams lėktuvo skrydžiams, apšvietimą;
- e) iš lėktuvo elektros sistemos tiekiamas viso keleivių salono apšvietimas;
- f) atskiras nešiojamasis žiburys kiekvieno įgulos nario darbo vietoje ir
- g) žiburiai, atitinkantys tarptautines susidūrimų jūroje prevencijos taisykles, jei lėktuvas naudojamas kaip vandens lėktuvas.

SPO.IDE.A.120 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

- a) Pagal VFR dieną naudojamuose lėktuvuose turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
 - 1. magnetinis kursas,
 - 2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,
 - 3. barometrinis aukštis,
 - 4. nurodytas oro greitis,
 - 5. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais, ir
 - 6. sudėtingų varikliu varomų lėktuvų slydimas.
- b) Lėktuvuose, skraidančiuose pagal VMC naktį, be a punkte nurodytų priemonių dar įrengiamos:
 - 1. priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
 - i) posūkis ir slydimas,
 - ii) padėtis erdvėje,
 - iii) vertikalusis greitis ir
 - iv) stabilizuotas kursas;
 - 2. priemonės, kuriomis rodoma, kad elektros energijos tiekimas girokopiniams prietaisams nepakankamas.
- c) Sudėtinguose varikliu varomuose lėktuvuose, skraidančiuose esant VMC virš vandens ir nematant žemės, be a ir b punktuose nurodytų priemonių įrengiamos priemonės, padedančios išvengti oro greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.
- d) Lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais lėktuvo negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a ir b punktuose nurodytos įrangos, papildomai turi būti įrengtos priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.

e) Kai lėktuvui valdyti reikia dviejų pilotų, lėktuve turi būti įrengtos papildomos atskiros priemonės, kuriomis rodoma:

1. barometrinis aukštis,
2. nurodytas oro greitis,
3. slydimas arba, jei taikoma, posūkis ir slydimas,
4. jei taikoma, padėtis erdvėje,
5. jei taikoma, vertikalusis greitis,
6. jei taikoma, stabilizuotas kursas ir
7. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais (jei taikoma).

SPO.IDE.A.125 Skrydžiai pagal IFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

Pagal IFR naudojamuose lėktuvuose turi būti įrengtos:

a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas,
2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,
3. barometrinis aukštis,
4. nurodytas oro greitis,
5. vertikalusis greitis,
6. posūkis ir slydimas,
7. padėtis erdvėje,
8. stabilizuotas kursas,
9. lauko oro temperatūra ir
10. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais;

b) priemonės, kuriomis rodoma, kad elektros energijos tiekimas giroscopiniams prietaisams nepakankamas;

c) kai skrydžiui vykdyti reikia dviejų pilotų – antrajam pilotui skirtos atskiros papildomos priemonės, kuriomis rodoma:

1. barometrinis aukštis,
2. nurodytas oro greitis,
3. vertikalusis greitis,

4. posūkis ir slydimas,
 5. padėtis erdvėje,
 6. stabilizuotas kursas ir
 7. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais (jei taikoma);
- d) priemonės, kuriomis galima išvengti a punkto 4 papunktyje ir c punkto 2 papunktyje reikalaujamų oro greičio rodymo sistemų trikčių dėl kondensato arba apledėjimo; ir
- e) sudėtinguose varikliu varomuose lėktuvuose, naudojamuose pagal IFR, be a, b, c ir d punktuose nurodytų priemonių dar turi būti:
1. atsarginis statinio slėgio šaltinis;
 2. schemų laikiklis, įtaisytas padėtyje, kurioje schemas gali būti lengvai skaitomos ir kurią galima apšviesti naktį;
 3. kita savarankiškai veikianti priemonė, kuria matuojamas bei rodomas aukštis, nebent ji jau įrengta laikantis e punkto 1 papunkčio; ir
 4. nuo pagrindinės elektros gamybos sistemos nepriklausomas avarinis srovės tiekimas padėties erdvėje rodymo sistemos naudojimo ir apšvietimo bent 30 minučių reikmėms. Avarinis srovės tiekimas visiškai sugedus pagrindinei elektros gamybos sistemai turi išjungti automatiškai, o prietaisas turi aiškiai rodyti, kad aviahorizontas veikia maitinamas avariniu būdu.

SPO.IDE.A.126 Papildoma įranga vienintelio piloto skrydžiams pagal IFR

Vienintelio piloto pagal IFR naudojamuose sudėtinguose varikliu varomuose lėktuvuose turi būti įrengtas autopilotas, kuriame būtų įdiegtas bent aukščio ir kurso palaikymo režimas.

SPO.IDE.A.130 Išpėjimo apie vietovės reljefą sistema (TAWS)

Lėktuvuose su turbininiais varikliais, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė (MCTOM) viršija 5 700 kg arba kurių MOPSC yra didesnė nei 9 krėslai, įrengiama TAWS, atitinkanti reikalavimus, nustatytus:

- a) A klasės įrangai, kaip nurodyta priimtinae standarte, jei naudojami lėktuvai, kurių pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas (CofA) išduotas po 2011 m. sausio 1 d.; arba
- b) B klasės įrangai, kaip nurodyta priimtinae standarte, jei naudojami lėktuvai, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2011 m. sausio 1 d. arba anksčiau.

SPO.IDE.A.131 Susidūrimų ore vengimo sistema (ACAS II)

Jei Reglamente (ES) Nr. 1332/2011 nenurodyta kitaip, turbininiais varikliais varomuose lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg, turi būti įrengta ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Orlaivio meteorologinė įranga. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai

Meteorologinė įranga įrengiama šiuose lėktuvuose, naudojamuose naktį ar IMC tose vietovėse, kur maršrute yra tikėtinos perkūnijos ar kitos galimos pavojingos oro sąlygos, kurios laikomos galimomis nustatyti orlaivio meteorologine įranga:

- a) hermetiškuose lėktuvuose;

b) nehermetiškuose lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Papildoma įranga skrydžiams apledėjimo sąlygomis naktį. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai

- a) Lėktuvuose, naudojamuose naktį tikėtinomis ar faktinėmis apledėjimo sąlygomis, įrengiamos priemonės susidarantiui ledui apšviesti arba ledodarai nustatyti.
- b) Susidarantiui ledui apšviesti naudojamos priemonės neturi sukelti spindesio ar atspindžių, kurie trukdytų įgulos nariams atlikti savo pareigas.

SPO.IDE.A.135 Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema

Lėktuvuose, kuriuos valdo didesnė negu vieno asmens skrydžio įgula, įrengiama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, skirta naudoti visiems skrydžio įgulos nariams.

SPO.IDE.A.140 Pilotų kabinos pokalbių savirašis

- a) Pilotų kabinos pokalbių savirašis (CVR) įrengiamas šiuose lėktuvuose:
1. lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 27 000 kg ir kurių pirmas individualus COFA išduotas 2016 m. sausio 1 d. ar vėliau; ir
 2. lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 2 250 kg;
 - i) kurie sertifikuoti būti valdomi ne mažiau nei dviejų pilotų įgulos;
 - ii) kuriuose įrengtas turboreaktyvinis (-iai) variklis (-iai) arba daugiau nei vienas turbosraigtinis variklis; ir
 - iii) kurių pirmas tipo pažymėjimas išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau.
- b) CVR turi būti galima išsaugoti bent per pastarąsias 2 valandas įrašytus duomenis.
- c) CVR pagal laiko skalę įrašo:
1. pranešimus balsu, perduodamus ar gaunamus radijo ryšiu skrydžio įgulos kabinoje;
 2. skrydžio įgulos narių pranešimus balsu, naudojant vidaus ryšio sistemą ir kreipimosi į keleivius sistemą, jeigu ji įrengta;
 3. skrydžio įgulos kabinos garsinę aplinką, įskaitant (be pertrūkių) iš visų naudojamų gervinių ir kaukinių mikrofonų gautus garso signalus; ir
 4. pokalbių ar garso signalus, identifikuojančius navigacijos ar artėjimo tūpti priemones, įmontuotas ausinėse ar garsiakalbyje.
- d) CVR pradeda daryti įrašus automatiškai prieš lėktuvui pradant riedėti sava galia ir tęsia įrašą iki skrydžio pabaigos, kol lėktuvas nebegalės judėti sava galia.
- e) Be d papunkčio, priklausomai nuo elektros srovės tiekimo, CVR turi pradėti įrašus kaip galima ankščiau – nuo pilotų kabinos patikrinimo prieš paleidžiant variklį skrydžio pradžioje ir trukti iki pilotų kabinos patikrinimo vos tik išjungus variklį po skrydžio.
- f) CVR turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

SPO.IDE.A.145 Skrydžio duomenų savirašis

- a) Lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg ir kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, įrengiamas skrydžio duomenų savirašis (FDR), kuriuo duomenys įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš kurio laikmenos šiuos duomenis galima nedelsiant paimti.
- b) FDR įrašomi parametrai lėktuvo skrydžio trajektorijai, greičiui, padėčiai erdvėje, variklio galiai, konfigūracijai bei veikimui tiksliai nustatyti, ir saugomi bent per pastarąsias 25 valandas įrašyti duomenys.
- c) Duomenys gaunami iš lėktuvo šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su skrydžio įgulai rodoma informacija.
- d) FDR pradeda daryti įrašus automatiškai prieš lėktuvui pradedant riedėti sava galia ir nustoja įrašinėti automatiškai, kai lėktuvas nebegali judėti sava galia.
- e) FDR turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

SPO.IDE.A.150 Duomenų saito įrašymas

- a) Lėktuvai, kuriems pirmas individualus COFA išduotas 2016 m. sausio 1 d. ar vėliau, kurie turi galimybę naudoti duomenų saito ryšį ir kuriuose būtina įrengti CVR, savirašyje įrašo, kai taikoma:
 1. duomenų saito pranešimus, susijusius su bendravimu tarp lėktuvo ir ATS, įskaitant pranešimus, taikomus šiai paskirčiai:
 - i) duomenų saitui suaktyvinti;
 - ii) dispečerio ir piloto bendravimui;
 - iii) adresuotai priežiūrai;
 - iv) skrydžio informacijai;
 - v) orlaivio transliacijų priežiūrai, kiek tai įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;
 - vi) orlaivio funkcinės kontrolės duomenims, kiek tai įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą; taip pat
 - vii) grafikai, kiek tai įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;
 2. informacijai, kuria naudojantis galima nustatyti tikslią sąsają su bet kuriais įrašais, susijusiais su duomenų saito ryšiu ir saugomais ne lėktuve, ir
 3. informacijai apie duomenų saito ryšio pranešimų laiką ir pirmenybę, atsižvelgiant į sistemos struktūrą.
- b) Įrašai ir informacija savirašyje įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš jo turi būti galima lengvai gauti duomenis. Įrašymo būdas turi būti toks, kad duomenys atitiktų ant žemės įrašytus duomenis.
- c) Įrašytus duomenis savirašyje turi būti galima išsaugoti bent tokią trukmę, kuri SPO.IDE.A.140 dalyje nurodyta CVR įrenginiams.
- d) Savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

- e) Savirašio įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikytini reikalavimai yra tokie patys, kaip SPO.IDE.A.140 dalies d ir e punktuose nurodyti įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikytini reikalavimai.

SPO.IDE.A.155 Skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotasis savirašis

CVR ir FDR reikalavimų laikymąsi galima užtikrinti naudojantis:

- a) vienu skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotuoju savirašiu, jei lėktuve turi būti įrengtas CVR arba FDR; arba
- b) dviem skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotaisiais savirašiais, jei lėktuve turi būti įrengti CVR ir FDR.

SPO.IDE.A.160 Krėslai, krėslų saugos diržai ir suvaržymo sistemos

Lėktuvuose įrengiami:

- a) krėslas arba darbo vieta kiekvienam orlaivyje esančiam įgulos nariui arba užduočių specialistui;
- b) saugos diržas kiekviename krėsele ir suvaržymo įtaisai kiekvienoje darbo vietoje;
- c) kituose nei sudėtinguose varikliu varomuose lėktuvuose saugos diržas su liemens suvaržymo sistema ir vienu atsegimo įtaisu kiekviename skrydžio įgulos nario krėsele;
- d) sudėtinguose varikliu varomuose lėktuvuose saugos diržas su liemens suvaržymo sistema, kurioje įrengtas vienas atsegimo įtaisas ir įtaisas, automatiškai prilaikantis sėdinčiojo liemenį staigiai stabdant:
1. kiekviename skrydžio įgulos krėsele ir kiekviename krėsele šalia piloto krėslu; ir
 2. kiekviename skrydžio įgulos kabinoje esančiame stebėtojo krėsele.

SPO.IDE.A.165 Pirmosios pagalbos vaistinė

- a) Lėktuvuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinė.
- b) Pirmosios pagalbos vaistinė turi būti:
1. lengvai prieinama naudoti ir
 2. reguliariai atnaujinama.

SPO.IDE.A.170 Papildomas deguonis. Hermetiški lėktuvai

- a) Hermetiškuose lėktuvuose, naudojamuose tokiam aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.
- b) Hermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš aukščio, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone viršija 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpuoti skirtu deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti visus įgulos narius ir užduočių specialistus bent:
1. bet kokį laikotarpį, kai keleivių salono barometrinis aukštis viršija 15 000 pėdų, bet jokių būdų ne trumpiau kaip 10 minučių;
 2. bet kokį laikotarpį, kai sumažėjus hermetiškumui ir atsižvelgiant į skrydžio aplinkybes barometrinis aukštis skrydžio įgulos kabinoje ir keleivių salone 14 000–15 000 pėdų;

3. bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis skrydžio įgulos kabinoje ir keleivių salone 10 000–14 000 pėdų; ir
 4. ne trumpiau kaip 10 minučių, jei lėktuvai naudojami didesniame nei 25 000 pėdų barometriniame aukštyje arba jei jie naudojami žemiau šio aukščio, bet tokiomis sąlygomis, kurioms esant jie negalės saugiai per 4 minutes žemėti iki 13 000 pėdų barometrinio aukščio.
- c) Hermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai didesniame kaip 25 000 pėdų aukštyje, papildomai turi būti įrengta:
1. įtaisas, kuriuo skrydžio įgula išpėjama apie bet kokį hermetiškumo sumažėjimą, ir
 2. kai naudojami sudėtingi varikliu varomi lėktuvai, greitai uždedamos kaukės skrydžio įgulos nariams.

SPO.IDE.A.175 Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai

- a) Nehermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai tokiaame aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.
- b) Nehermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš aukščio, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone viršija 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:
1. visus įgulos narius bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone 10 000–13 000 pėdų; ir
 2. visus orlaivyje esančius asmenis bet kokį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone didesnis nei 13 000 pėdų.
- c) Nepaisant b punkto, nustatytos trukmės nukrypimai 13 000–16 000 pėdų aukštyje galimi netiekiant deguonies, kaip nurodyta SPO.OP.195 dalies b punkte.

SPO.IDE.A.180 Rankiniai gesintuvai

- a) Lėktuvuose, išskyrus motorizuotuosius turo sklandytuvus (TMG) ir ELA1 lėktuvus, turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:
1. skrydžio įgulos kabinoje ir
 2. kiekviename nuo skrydžio įgulos kabinos atskirtame keleivių salone, nebent į jį skrydžio įgulos nariai gali lengvai patekti.
- b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti labiausiai tikėtiniems gaisrams tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, ir toksiškų dujų koncentracijos pavojui mažinti skyriuose, kuriuose yra žmonių.

SPO.IDE.A.181 Avariniai kirviai ir laužtuvai

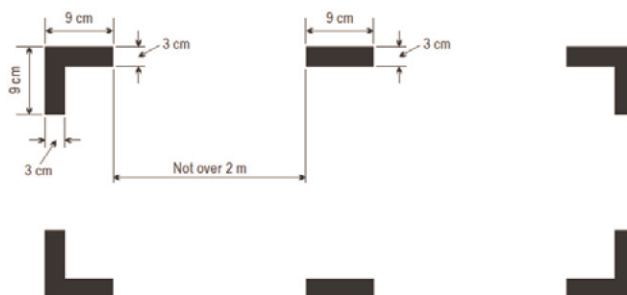
Lėktuvų, kurių MCTOM viršija 5 700 kg, skrydžio įgulos kabinoje turi būti bent vienas avarinis kirvis arba laužtuvas.

SPO.IDE.A.185 Įsilaužimo vietų ženklینimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos lėktuvo liemens vietos yra ženklinamos ant lėktuvo, jos ženklinamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

1 paveikslas

Įsilaužimo vietų ženklavimas

**SPO.IDE.A.190 Aviacinis avarinis radijo švyturys (ELT)**

a) Lėktuvuose įrengiama:

1. bet kokio tipo ELT, jei pirmas individualus CofA išduotas 2008 m. liepos 1 d. arba anksčiau;
2. automatinis ELT, jei pirmas individualus CofA išduotas po 2008 m. liepos 1 d.; arba
3. įgulos nario arba užduočių specialisto nešiojamas gelbėjimosi ELT (ELT(S)) arba asmeninis radiolokacinis švyturys (PLB), kai didžiausioji sertifikuota krėslių konfigūracija neviršija šešių.

b) Naudojant bet kokio tipo ELT ir PLB turi būti galima vienu metu siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais.

SPO.IDE.A.195 Skrydžiai virš vandens

a) Šiuose lėktuvuose turi būti po gelbėjimosi liemenę kiekvienam juose esančiam asmeniui, nešiojamą arba padėtą taip, kad asmuo, kuriam ji skirta, galėtų ją lengvai pasiekti iš savo krėslo arba darbo vietos:

1. vieno variklio sausumos lėktuvuose, kai:

i) skrydžiai vykdomi virš vandens toliau nei sklandymo atstumu nuo žemės; arba

ii) kylama arba tupiama aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kur, įgulos vado nuomone, kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad gali prireikti priverstinai tūpti ant vandens;

2. virš vandens skraidančiuose vandens lėktuvuose; ir

3. lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi tokiu atstumu nuo sausumos, kurioje galimas avarinis nutūpimas, kad įprastu kreiseriniu greičiu iki jos reikėtų skristi ilgiau nei 30 minučių, arba didesniu 50 jūrmylių atstumu (taikoma mažesnioji vertė).

b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje turi būti įrengtos elektrinio apšvietimo priemonės, leidžiančios lengviau nustatyti žmonių buvimo vietą.

c) Virš vandens skraidančiuose vandens lėktuvuose turi būti:

1. jūrinis inkaras ir kita įranga, palengvinanti lėktuvo švartavimą, pritvirtinimą ar manevravimą vandenyje, atitinkanti lėktuvo dydį, masę ir valdymo charakteristikas; ir

2. įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus, kai taikoma, tarptautinėse taisyklėse dėl susidūrimų jūroje prevencijos.

d) Didesniu nei 30 minučių skrydžio įprastu kreiseriniu greičiu arba 50 jūrmylių (pasirenkant mažesnę vertę) atstumu nuo sausumos, kurioje galimas avarinis nutūpimas, skrendančio lėktuvo įgulos vadas nustato lėktuve esančiųjų gelbėjimosi priverstinai nutūpus ant vandens pavojus ir į tuos pavojus atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

1. nelaimės signalizavimo įrangą;
2. gelbėjimosi plaustus, kurių pakaktų visiems orlaivyje esantiems asmenims, sudėtus taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje; ir
3. būsimam skrydžiui tinkamą gelbėjimosi įrangą, kuria būtų galima palaikyti gyvybę.

SPO.IDE.A.200 Gelbėjimosi įranga

a) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, įrengiama:

1. nelaimės signalizavimo įrangą;
2. bent vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S)); ir
3. papildomos gelbėjimosi įrangos skristinam maršrutui, atsižvelgiant į lėktuve esančių asmenų skaičių.

b) a punkto 3 papunktyje nurodyta įranga nereikalinga, jei lėktuvas:

1. nuo teritorijos, kurioje paieška ir gelbėjimas nėra ypatingai sunkūs, yra nutolęs ne didesniu atstumu nei:
 - i) jei tai lėktuvai, galintys tęsti skrydį iki aerodromo bet kuriame maršruto ar planuojamo nukrypimo maršruto taške sugedus kritiniam(s) varikliui (-iams), – 120 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu neveikiant vienam varikliui (OIE); arba
 - ii) 30 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, jei naudojami visi kiti lėktuvai; arba
2. jei tai lėktuvai, sertifikuoti pagal taikomą tinkamumo skraidyti standartą – ne toliau kaip atstumu, atitinkančiu 90 minučių skrydį kreiseriniu greičiu nuo avariniam nutūpimui tinkamos zonos.

SPO.IDE.A.205 Asmeninė apsaugos įranga

Kiekvienas orlaivyje esantis asmuo turi nešioti vykdomo skrydžio tipui tinkančią asmeninę apsaugos įrangą.

SPO.IDE.A.210 Ausinės

- a) Lėktuvuose kiekvienam skrydžio įgulos nariui jiems skirtose darbo vietose skrydžio įgulos kabinoje įrengiamos ausinės su gerviniu mikrofonu arba lygiaverčiu įtaisu.
- b) Pagal IFR arba naktį skraidančiuose lėktuvuose turi būti po siūstovo mygtuką ant kiekvienam būtinam skrydžio įgulos nariui skirto išilginio ir šoninio polinkio vairų.

SPO.IDE.A.215 Radijo ryšio įranga

- a) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR arba naktį, arba tuomet, kai to reikalaujama pagal taikytinus oro erdvės reikalavimus, turi būti įrengta radijo ryšio įranga, kuria įprastomis radijo signalų perdavimo sąlygomis būtų galima:
1. palaikyti abipusį ryšį aerodromo valdymo reikmėms;
 2. bet kuriuo skrydžio metu gauti meteorologinę informaciją;
 3. bet kuriuo skrydžio metu atitinkamos institucijos nurodytais dažniais palaikyti abipusį ryšį su nurodytomis aviacijos stotimis; ir
 4. užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.
- b) Kai reikalaujama daugiau nei vieno ryšio įrenginio, kiekvienas įrenginys turi būti nepriklausomas nuo kitos įrangos tiek, kad vienam įrenginiui sugedus kita įranga nesugestų.

SPO.IDE.A.220 Navigacijos įranga

- a) Lėktuvuose įrengiama navigacijos įranga, kurią naudojant būtų galima vykdyti skrydžius pagal:
1. ATS skrydžio planą, jei taikoma, ir
 2. taikytinus oro erdvės reikalavimus.
- b) Lėktuvuose turi būti pakankamai navigacinės įrangos, kuria būtų galima užtikrinti, kad, bet kuriame skrydžio etape sugedus vienam įrenginiui, likusia įranga būtų galima užtikrinti saugią navigaciją pagal a punktą arba kad ypatingaisiais atvejais būtų galima saugiai imtis atitinkamų veiksmų.
- c) Lėktuvuose, naudojamuose skrydžiams, kurių metu numatyta tūpti esant IMC, įrengiama tinkama įranga, galinti nurodyti kursą iki vietos, iš kurios galimas tūpimas pagal vizualiuosius orientyrus. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti esant IMC, ir bet kuriame nustatytame atsarginiame aerodrome.

SPO.IDE.A.225 Atsakiklis

Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, lėktuvuose įrengiamas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis, kuriame įdiegtos visos reikiamos funkcijos.

2 SKIRSNIS***Sraigtašparniai*****SPO.IDE.H.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos**

- a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:
1. juos naudoja skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti;
 2. jie naudojami siekiant laikytis SPO.IDE.H.215 dalies reikalavimų;
 3. jie naudojami siekiant laikytis SPO.IDE.H.220 dalies reikalavimų; arba
 4. jie įmontuoti sraigtašparnyje.

- b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniams elementams:
1. atskiram nešiojamajam žiburiui,
 2. tikslaus laiko prietaisui,
 3. schemų laikikliui,
 4. pirmosios pagalbos vaistinėlei,
 5. gelbėjimosi ir signalinei įrangai,
 6. plūdriajam inkarui ir švartavimo įrangai.
- c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikytinuose prieduose, bet kuri vežama skrydžio metu, turi atitikti šiuos reikalavimus:
1. šių prietaisų, įrangos arba priedų pateikiama informacija skrydžio įgula neturi naudotis, kad užtikrintų atitikti Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedui arba SPO.IDE.H.215 ir SPO.IDE.H.220 dalims; ir
 2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi kenkti sraigatasparnio tinkamumui skraidyti.
- d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi juos turintis naudoti skrydžio įgulos narys.
- e) Skrydžio įgulos nario naudojami prietaisai turi būti sumontuoti taip, kad skrydžio įgulos narys galėtų lengvai matyti informaciją iš savo darbo vietos, kuo mažiau nukrypdamas nuo padėties ir matymo linijos, kurioje jis paprastai būna, žiūrėdamas į skrydžio trajektoriją priekyje.
- f) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama ją iškart naudoti.

SPO.IDE.H.105 Minimali skrydžio įranga

Skrydis nepradedamas, jei neveikia arba nėra kurio nors numatytam sraigatasparnio skrydžiui būtino prietaiso, įrenginio ar funkcijos, nebent:

- a) sraigatasparnis naudojamas pagal minimalios įrangos sąrašą (MEL), jei jis parengtas;
- b) sudėtingų varikliu varomų sraigatasparnių ir bet kokių komerciniams skrydžiams naudojamų sraigatasparnių vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis sraigatasparniu laikantis pagrindinio minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų; arba
- c) sraigatasparniui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

SPO.IDE.H.115 Skrydžio žiburiai

Sraigatasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį, turi būti:

- a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;

- b) navigaciniai ir padėties žiburiai;
- c) tūpimo žiburys;
- d) iš sraigtasparnio elektros sistemos tiekiamas apšvietimas, būtinas visiems saugų sraigtasparnio skrydį užtikrinantiems prietaisams ir įrangai;
- e) iš sraigtasparnio elektros sistemos tiekiamas viso keleivių salono apšvietimas;
- f) atskiras nešiojamasis žiburys kiekvieno įgulos nario darbo vietoje ir
- g) žiburiai, atitinkantys tarptautines susidūrimų jūroje prevencijos taisykles, jei sraigtasparnis yra amfibinis.

SPO.IDE.H.120 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

- a) Sraigtasparniuose, kuriais dieną vykdomi skrydžiai pagal VFR, įrengiamos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
 - 1. magnetinis kursas,
 - 2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,
 - 3. barometrinis aukštis,
 - 4. nurodytas oro greitis ir
 - 5. slydimas.
- b) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal VMC virš vandens, kai nesimato sausumos, arba pagal VMC naktį, be a punkte nurodytų priemonių įrengiama:
 - 1. priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
 - i) padėtis erdvėje,
 - ii) vertikalusis greitis ir
 - iii) stabilizuotas kursas;
 - 2. priemonės, kuriomis rodoma, kad elektros energijos tiekimas girokopiniams prietaisams nepakankamas; ir
 - 3. kai naudojami sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai, priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.
- c) Sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi, kai matomumas yra mažesnis kaip 1 500 m arba tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sraigtasparnio negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a ir b punktuose nurodytos įrangos, įrengiamos papildomos priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.
- d) Kai sraigtasparniui valdyti reikia dviejų pilotų, jame įrengiamos papildomos atskiros priemonės, kuriomis rodoma:
 - 1. barometrinis aukštis,

2. nurodytas oro greitis,
3. slydimas,
4. jei taikoma, padėtis erdvėje,
5. jei taikoma, vertikalusis greitis ir,
6. jei taikoma, stabilizuotas kursas.

SPO.IDE.H.125 Skrydžiai pagal IFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

Sraigasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR, įrengiama:

a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas,
2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,
3. barometrinis aukštis,
4. nurodytas oro greitis,
5. vertikalusis greitis,
6. slydimas,
7. padėtis erdvėje,
8. stabilizuotas kursas ir
9. lauko oro temperatūra;

b) priemonės, kuriomis rodoma, kad elektros energijos tiekimas girokopiniams prietaisams nepakankamas;

c) kai skrydžiui vykdyti reikia dviejų pilotų – atskiros papildomos priemonės, kuriomis rodoma:

1. barometrinis aukštis,
2. nurodytas oro greitis,
3. vertikalusis greitis,
4. slydimas,
5. padėtis erdvėje ir
6. stabilizuotas kursas;

d) priemonės, kuriomis galima išvengti a punkto 4 papunktyje ir c punkto 2 papunktyje reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos trikčių dėl kondensacijos arba apledėjimo;

- e) papildomos padėties erdvėje matavimo ir rodymo priemonė kaip budėjimo režimu veikiantis prietaisas; ir
- f) kai naudojami sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai:

1. atsarginis statinio slėgio šaltinis ir
2. schemų laikiklis, įtaisytas taip, kad būtų galima lengvai perskaityti schemas ir kad jį būtų galima apšviesti skrendant naktį.

SPO.IDE.H.126 Papildoma įranga vienintelio piloto skrydžiams pagal IFR

Vienintelio piloto pagal IFR naudojamuose sraigtasparniuose turi būti įrengtas autopilotas, kuriame būtų įdiegtas bent aukščio ir kurso palaikymo režimas.

SPO.IDE.H.132 Orlaivio meteorologinė įranga. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai

Sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi pagal IFR arba naktį, turi būti įrengta orlaivio meteorologinė įranga, kai iš naujausių meteorologinių pranešimų matyti, kad visu būsimu maršrutu yra tikėtinos perkūnijos arba kitos galimos pavojingos oro sąlygos, kurias galima nustatyti orlaivio meteorologine įranga.

SPO.IDE.H.133 Papildoma įranga skrydžiams apledėjimo sąlygomis naktį. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai

- a) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį tikėtinomis ar faktinėmis apledėjimo sąlygomis, įrengiamos priemonės susidarantiui ledui apšviesti arba ledodarai nustatyti.
- b) Susidarantiui ledui apšviesti naudojamos priemonės neturi sukelti spindesio ar atspindžių, kurie trukdytų įgulos nariams atlikti savo pareigas.

SPO.IDE.H.135 Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema

Sraigtasparniuose, kuriuos valdo didesnė negu vieno asmens skrydžio įgula, įrengiama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, skirta naudoti visiems skrydžio įgulos nariams.

SPO.IDE.H.140 Pilotų kabinos pokalbių savirašis

- a) Sraigtasparniuose, kurių MCTOM viršija 7 000 kg ir kurių pirmas individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, įrengiamas CVR.
- b) CVR turi būti galima išsaugoti bent per pastarąsias 2 valandas įrašytus duomenis.
- c) CVR pagal laiko skalę įrašo:
 1. pranešimus balsu, perduodamus ar gaunamus radijo ryšiu skrydžio įgulos kabinoje;
 2. skrydžio įgulos narių pranešimus balsu, naudojant vidaus ryšio sistemą ir kreipimosi į keleivius sistemą, jeigu ji įrengta;
 3. garsinė pilotų kabinos aplinka, įskaitant, be pertrūkių, iš visų įgulos narių mikrofonų gautus garso signalus; ir
 4. pokalbių ar garso signalus, identifikuojančius navigacijos ar artėjimo tūpti priemones, įmontuotas ausinėse ar garsiakalbyje.
- d) CVR pradeda daryti įrašus automatiškai prieš sraigtasparniui pradedant judėti sava galia ir tęsia įrašą iki skrydžio pabaigos, kol sraigtasparnis nebegalės judėti sava galia.

- e) Be d papunkčio, priklausomai nuo elektros srovės tiekimo, CVR turi pradėti įrašus kaip galima anksčiau – nuo pilotų kabinos patikrinimo prieš paleidžiant variklį skrydžio pradžioje ir trukti iki pilotų kabinos patikrinimo vos tik išjungus variklį po skrydžio.
- f) CVR turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

SPO.IDE.H.145 Skrydžio duomenų savirašis

- a) Sraigtasparniuose, kurių MCTOM viršija 3 175 kg ir kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, įrengiamas skrydžio duomenų savirašis (FDR), kuriuo duomenys įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš kurio laikmenos šiuos duomenis galima nedelsiant paimti.
- b) FDR įrašomi parametrai sraigtasparnio skrydžio trajektorijai, greičiui, padėčiai erdvėje, variklio galiai, konfigūracijai bei veikimui tiksliai nustatyti, ir saugomi bent per pastarąsias 10 valandų įrašyti duomenys.
- c) Duomenys gaunami iš sraigtasparnio šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su skrydžio įgulai rodoma informacija.
- d) FDR pradeda daryti įrašus automatiškai prieš sraigtasparniui pradėdant riedėti sava galia ir nustoja įrašinėti automatiškai, kai sraigtasparnis nebegali judėti sava galia.
- e) FDR turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

SPO.IDE.H.150 Duomenų saito įrašymas

- a) Sraigtasparniai, kuriems pirmas individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. ar vėliau, kurie turi galimybę naudoti duomenų saito ryšį ir kuriuose būtina įrengti CVR, savirašyje įrašo, kai taikoma:
 - 1. duomenų saito pranešimus, susijusius su bendravimu tarp sraigtasparnio ir ATS, įskaitant pranešimus, taikomus šiai paskirčiai:
 - i) duomenų saitui suaktyvinti;
 - ii) dispečerio ir piloto bendravimui;
 - iii) adresuotai priežiūrai;
 - iv) skrydžio informacijai;
 - v) orlaivio transliacijų priežiūrai, kiek tai įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;
 - vi) orlaivio funkcinės kontrolės duomenims, kiek tai įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą; ir
 - vii) grafikai, kiek tai įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;
 - 2. informacijai, kuria naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su bet kuriais įrašais, susijusiais su duomenų saito ryšiu ir saugomais ne sraigtasparnyje; ir
 - 3. informacijai apie duomenų saito ryšio pranešimų laiką ir pirmenybę, atsižvelgiant į sistemos struktūrą.
- b) Įrašai ir informacija savirašyje įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš jo turi būti galima lengvai gauti duomenis. Įrašymo būdas turi būti toks, kad duomenys atitiktų ant žemės įrašytus duomenis.

- c) Įrašytus duomenis savirašyje turi būti galima išsaugoti bent tokią trukmę, kuri SPO.IDE.H.140 dalyje nurodyta CVR įrenginiams.
- d) Savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.
- e) Savirašio įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikytini reikalavimai yra tokie patys, kaip SPO.IDE.H.140 dalies d ir e punktuose nurodyti įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikytini reikalavimai.

SPO.IDE.H.155 Skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotasis savirašis

Atitiktį CVR ir FDR reikalavimams galima užtikrinti naudojantis vienu skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotuoju savirašiu.

SPO.IDE.H.160 Krėslai, krėslų saugos diržai ir suvaržymo sistemos

a) Sraigtasparniuose įrengiama:

1. krėslas arba darbo vieta kiekvienam orlaivyje esančiam įgulos nariui arba užduočių specialistui;
2. saugos diržas kiekviename krėsele ir suvaržymo įtaisai kiekvienoje darbo vietoje;
3. jei tai sraigtasparniai, kurių pirmas individualus CofA išduotas po 2012 m. gruodžio 31 d. – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema kiekviename krėsele; ir
4. kiekvieno skrydžio įgulos nario krėsele – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema, kurioje yra įtaisas, automatiškai prilaikantis sėdinčiojo liemenį staigiai stabdant.

b) Saugos diržas su liemens suvaržymo sistema turi turėti vieną atsegimo įtaisą.

SPO.IDE.H.165 Pirmosios pagalbos vaistinė

a) Sraigtasparniuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinė.

b) Pirmosios pagalbos vaistinė turi būti:

1. lengvai prieinama naudoti ir
2. reguliariai atnaujinama.

SPO.IDE.H.175 Papildomas deguonis. Nehermetiški sraigtasparniai

a) Nehermetiškuose sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai tokia aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.

b) Nehermetiškuose sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš tokio aukščio, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone viršija 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

1. visus įgulos narius bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone 10 000–13 000 pėdų; ir
2. visus įgulos narius ir užduočių specialistus bet kokį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone didesnis nei 13 000 pėdų.

- c) Nepaisant b punkto, nustatytos trukmės nukrypimai 13 000–16 000 pėdų aukštyje galimi netiekiant deguonies, kaip nurodyta SPO.OP.195 dalies b punkte.

SPO.IDE.H.180 Rankiniai gesintuvai

- a) Sraigtasparniuose, išskyrus ELA2 sraigtasparnius, turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:

1. skrydžio įgulos kabinoje ir
2. kiekviename nuo skrydžio įgulos kabinos atskirtame keleivių salone, nebent į jį skrydžio įgulos nariai gali lengvai patekti.

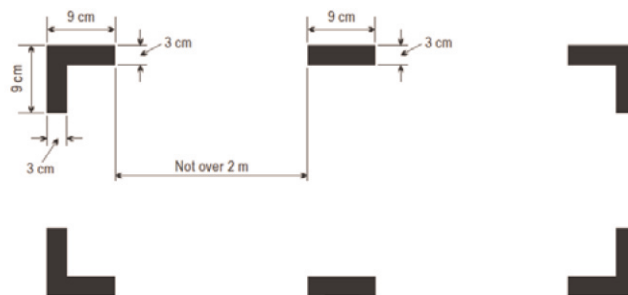
- b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti labiausiai tikėtiniems gaisrams tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, ir toksiškų dujų koncentracijos pavojui mažinti skyriuose, kuriuose yra žmonių.

SPO.IDE.H.185 Įsilaužimo vietų ženklėjimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos sraigtasparnio liemens vietos yra ženklėjamos ant lėktuvo, jos ženklėjamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

1 paveikslas

Įsilaužimo vietų ženklėjimas



SPO.IDE.H.190 Aviacinis avarinis radijo švyturys (ELT)

- a) Sraigtasparniuose, kurių didžiausioji sertifikuota kreslų konfigūracija viršija šešis, turi būti:

1. automatinis ELT ir
2. vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S)) gelbėjimosi plauste arba gelbėjimosi liemenėje, kai sraigtasparniu vykdomi skrydžiai atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 3 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu.

- b) Sraigtasparniuose, kurių didžiausioji sertifikuota keleivių kreslų konfigūracija neviršija šešių, turi būti įgulos nario arba užduočių specialisto nešiojamas ELT(S) arba asmeninis radiolokacinis švyturys (PLB).

- c) Naudojant bet kokio tipo ELT ir PLB turi būti galima vienu metu siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais.

SPO.IDE.H.195 Skrydis virš vandens. Kiti nei sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai

- a) Sraigtasparniuose turi būti po gelbėjimosi liemenę kiekvienam juose esančiam asmeniui, nešiojamą arba padėtą taip, kad asmuo, kuriam ji skirta, galėtų ją lengvai pasiekti iš savo kreslo, kai:

1. skrydžiai vykdomi virš vandens tolesniu nei savisukos atstumu nuo žemės, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio; arba

2. skrydžiai vykdomi virš vandens atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį; arba
 3. kylama arba tupiama aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kur kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija yra virš vandens.
- b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje turi būti įrengtos elektrinio apšvietimo priemonės, leidžiančios lengviau nustatyti žmonių buvimo vietą.
- c) Sraigtasparnio, kuriuo skrydžiai vykdomi virš vandens tokiu atstumu nuo kranto, kad įprastu kreiseriniu greičiu iki jo reikėtų skristi daugiau kaip 30 minučių, arba didesniu nei 50 jūrmylių atstumu (taikoma mažesnioji vertė), įgulos vadas nustato sraigtasparnyje esančiųjų gelbėjimosi pavojus priverstinai nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:
1. nelaimės signalizavimo įrangą;
 2. gelbėjimosi plaustus, kurių pakaktų visiems sraigtasparnyje esantiems asmenims, sudėtus taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje; ir
 3. būsimam skrydžiui tinkamą gelbėjimosi įrangą, kuria būtų galima palaikyti gyvybę.
- d) Įgulos vadas nusprenddamas, ar a punkte reikalaujamas gelbėjimosi liemenes turi vilkėti visi sraigtasparnyje esantieji, atsižvelgia į sraigtasparnyje esančiųjų gelbėjimosi pavojus priverstinai nutūpus ant vandens.

SPO.IDE.H.197 Gelbėjimosi liemenės. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai

- a) Sraigtasparniuose turi būti po gelbėjimosi liemenę kiekvienam juose esančiam asmeniui, nešiojamą arba padėtą taip, kad asmuo, kuriam ji skirta, galėtų ją lengvai pasiekti iš savo krėslo, kai:
1. skrydžiai vykdomi virš vandens atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį;
 2. skrydžiai vykdomi virš vandens tolesniu nei savisukos atstumu nuo žemės, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio; arba
 3. kylama arba tupiama aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kur kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad įvykus nelaimingam atsitikimui gali prireikti priverstinai tūpti ant vandens.
- b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje turi būti įrengtos elektrinio apšvietimo priemonės, leidžiančios lengviau nustatyti žmonių buvimo vietą.

SPO.IDE.H.198 Gelbėjimosi kostiumai. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai

Visi orlaivyje esantys asmenys turi vilkėti gelbėjimosi kostiumus, kai dirbama:

- a) skrendant virš vandens padedant vykdyti skrydžius virš jūros tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį; ir kai:
1. iš įgulos vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C; arba
 2. numatyta gelbėjimo trukmė viršija numatytą išgyvenimo trukmę; arba

b) taip nustato įgulos vadas, remdamasis rizikos vertinimu, kurį atliekant atsižvelgiama į šias sąlygas:

1. skrydžiai vykdomi virš vandens tolesniu nei savisukos arba saugaus priverstinio tūpimo atstumu nuo žemės, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio; ir
2. iš įgulos vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C.

SPO.IDE.H.199 Gelbėjimosi plaustai, gelbėjimosi ELT ir gelbėjimosi įranga ilgesniuose skrydžiuose virš vandens. Sudėtingi variklio varomi sraigtasparniai

Sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi:

- a) skrydžiams virš vandens atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį; arba
- b) skrydžiams virš vandens atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 3 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio ir jei taip nustato įgulos vadas įvertinęs riziką, turi būti:
 1. bent vienas gelbėjimosi plaustas, kurio vardinė talpa ne mažesnė kaip didžiausias orlaivyje esančių asmenų skaičius, sudėtas taip, kad juo būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje;
 2. bent vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S)) kiekvienam būtinam plaustui ir
 3. būsimo skrydžio reikalavimus atitinkanti gelbėjimosi įranga, įskaitant gyvybės palaikymo priemones.

SPO.IDE.H.200 Gelbėjimosi įranga

Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, įrengiama:

- a) nelaimės signalizavimo įranga;
- b) bent vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S)); ir
- c) papildomos gelbėjimosi įrangos skristinam maršrutui, atsižvelgiant į sraigtasparnyje esančių asmenų skaičių.

SPO.IDE.H.201 Sraigtasparniams, kuriais vykdomi skrydžiai virš jūros nepalankioje jūros zonoje, taikomi papildomi reikalavimai. Sudėtingi variklio varomi sraigtasparniai

Sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai virš jūros nepalankioje jūros zonoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) kai iš įgulos vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C, arba kai numatyta gelbėjimo trukmė viršija numatytą išgyvenimo trukmę arba skrydis planuojamas naktį, visi orlaivyje esantys įgulos nariai ir užduočių specialistai turi vilkėti gelbėjimosi kostiumus.
- b) Visi pagal SPO.IDE.H.199 dalį turimi gelbėjimosi plaustai turi būti įrengti taip, kad būtų tinkami naudoti tokiais sąlygomis jūroje, kuriomis įvertintos sraigtasparnio priverstinio tūpimo ant vandens, plūduriavimo ir diferento charakteristikos, siekiant laikytis sertifikavimui skirtų tūpimo ant vandens reikalavimų.
- c) Sraigtasparnyje įrengiama avarinė apšvietimo sistema su nepriklausomu maitinimu ir bendrojo keleivių salono apšvietimo šaltiniu, padedanti evakuoti sraigtasparnį.

- d) Visi avariniai išėjimai, įskaitant įgulos avarinius išėjimus, ir jų atidarymo priemonės turi būti aiškiai paženklinėti, kad išėjimais besinaudojantys keleiviai juos aiškiai matytų dienos šviesoje arba tamsioje. Tokie ženklai turi būti suprojektuoti taip, kad liktų matomi, jei sraigtasparnis apvirstų ir keleivių salonas panirtų po vandeniu.
- e) Visose nenumetamosiose duryse, kurių angos skirtos naudoti kaip priverstinio tūpimo ant vandens avariniai išėjimai, turi būti priemonės joms užfiksuoti atidarymams, kad keleiviai bet kokiomis sąlygomis jūroje, kurias būtina įvertinti pagal priverstinio tūpimo ant vandens ir plūduriavimo reikalavimus, galėtų netrukdomi pro jas išlipti.
- f) Visos gelbėjantis po vandeniu numatytos naudoti durys, langai ir kitos keleivių salono angos turi būti įrengtos taip, kad jomis būtų galima naudotis avarinėje situacijoje.
- g) Gelbėjimosi liemenės būtina vilkėti nuolat, nebent užduočių specialistas arba įgulos narys, kuriam skirta gelbėjimosi liemenė, vilki kompleksinį gelbėjimosi kostiumą, atitinkantį bendrus gelbėjimosi kostiumo ir liemenės reikalavimus.

SPO.IDE.H.202 Skrydžiams virš vandens sertifikuoti sraigtasparniai. Įvairi įranga

Skrydžiams virš vandens sertifikuotuose sraigtasparniuose turi būti įrengta:

- a) jūrinis inkaras ir kita įranga, palengvinanti švartavimąsi, pritvirtinimą inkaru ar manevravimą vandenyje, atitinkanti sraigtasparnio dydį, masę ir valdymo charakteristikas; ir
- b) įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus, kai taikoma, tarptautinėse susidūrimų jūroje prevencijos taisyklėse.

SPO.IDE.H.203 Visi virš vandens skraidantys sraigtasparniai. Priverstinis tūpimas ant vandens

Skrydžiams virš vandens nepalankioje aplinkoje atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, naudojami sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai ir kiti nei sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai, kuriais skrendama virš vandens nepalankioje aplinkoje tolesniu nei 50 jūrmylių atstumu nuo žemės, turi:

- a) būti suprojektuoti tūpti ant vandens pagal atitinkamą tinkamumo skraidyti kodeksą;
- b) būti sertifikuoti priverstinai tūpti ant vandens pagal atitinkamą tinkamumo skraidyti kodeksą; arba
- c) turėti avarinę plūduriavimo įrangą.

SPO.IDE.H.205 Asmeninė apsaugos įranga

Kiekvienas orlaivyje esantis asmuo turi nešioti vykdomo skrydžio tipui tinkančią asmeninę apsaugos įrangą.

SPO.IDE.H.210 Ausinės

Jei būtina radijo ryšio ir (arba) radijo navigacijos sistema, sraigtasparniuose kiekvieno piloto, įgulos nario ir (arba) užduočių specialisto darbo vietoje turi būti įrengtos ausinės su gerviniu mikrofonu arba lygiaverte įranga ir siuntimo mygtukas ant skrydžio valdymo prietaisų.

SPO.IDE.H.215 Radijo ryšio įranga

- a) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR arba naktį, arba tuomet, kai reikalaujama pagal taikytinus oro erdvės reikalavimus, įrengiama radijo ryšio įranga, kuria įprastomis radijo signalų perdavimo sąlygomis galima:
 - 1. palaikyti abipusį ryšį aerodromo valdymo reikmėms;
 - 2. gauti meteorologinę informaciją;

3. bet kuriuo skrydžio metu atitinkamos institucijos nurodytais dažniais palaikyti abipusį ryšį su nurodytomis aviacijos stotimis; ir
 4. užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.
- b) Kai reikalaujama daugiau nei vieno ryšio įrenginio, kiekvienas įrenginys turi būti nepriklausomas nuo kitos įrangos tiek, kad vienam įrenginiui sugedus kita įranga nesugestų.
- c) Jei būtina radijo ryšio sistema ir pagal SPO.IDE.H.135 taisyklę papildomai reikalaujama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistemos, sraigtasparniuose kiekvieno reikiamo piloto ir įgulos nario darbo vietoje ant skrydžio valdymo prietaisų turi būti įrengtas siuntimo mygtukas.

SPO.IDE.H.220 Navigacijos įranga

- a) Sraigtasparniuose įrengiama navigacijos įranga, kurią naudojant galima vykdyti skrydžius pagal:
1. ATS skrydžio planą, jei taikoma, ir
 2. taikytinus oro erdvės reikalavimus.
- b) Sraigtasparniuose turi būti pakankamai navigacinės įrangos, kuria būtų galima užtikrinti, kad, bet kuriame skrydžio etape sugedus vienam įrenginiui, likusia įranga būtų galima užtikrinti saugią navigaciją pagal a punktą arba kad ypatingaisiais atvejais būtų galima saugiai imtis atitinkamų veiksmų.
- c) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai, kurių metu numatyta tūpti pagal IMC, turi būti įrengta navigacijos įranga kursui iki taško, iš kurio galimas tūpimas pagal vizualiuosius orientyrus, rodyti. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti esant IMC, ir bet kuriame nustatytame atsarginiame aerodrome.

SPO.IDE.H.225 Atsakiklis

Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sraigtasparniuose turi būti įrengtas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis, kuriame įdiegtos visos reikiamos funkcijos.

3 SKIRSNIS

Sklandytuvai

SPO.IDE.S.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

- a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:
1. juos naudoja skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti;
 2. jie naudojami siekiant laikytis SPO.IDE.S.145 dalies reikalavimų;
 3. jie naudojami siekiant laikytis SPO.IDE.S.150 dalies reikalavimų; arba
 4. jie įmontuoti sklandytuve.
- b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniams elementams:
1. atskiram nešiojamajam žiburiui,

2. tikslaus laiko prietaisui ir
 3. gelbėjimosi ir signalinei įrangai.
- c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikytinuose prieduose, bet kuri vežama skrydžio metu, turi atitikti šiuos reikalavimus:
1. šių prietaisų, įrangos arba priedų pateikiama informacija skrydžio įgula neturi naudotis, kad užtikrintų atitikti Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedui; ir
 2. prietaisai ir įranga, net sutrikę arba sugedę, neturi kenkti sklandytuvo tinkamumui skraidyti.
- d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi juos turintis naudoti skrydžio įgulos narys.
- e) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama ją iškart naudoti.

SPO.IDE.S.105 Minimali skrydžio įranga

Skrydžio negalima pradėti, jei neveikia kuris nors numatytam sklandytuvo skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija arba jo (jos) nėra, nebent:

- a) sklandytuvas naudojamas pagal MEL, jei jis parengtas; arba
- b) sklandytuvui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

SPO.IDE.S.115 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžio ir navigacijos prietaisai

a) Sklandytuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal VFR dieną, įrengiamos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. motorizuotajame sklandytuve – magnetinis kursas,
2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,
3. barometrinis aukštis ir
4. nurodytas oro greitis.

b) Sklandytuvuose, naudojamuose sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sklandytuvo negalima išlaikyti pageidaujamoje padėtyje erdvėje, be a punkte nurodytos įrangos, papildomai turi būti priemonių, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. vertikalusis greitis,
2. padėtis erdvėje arba posūkis ir slydimas, taip pat
3. magnetinis kursas.

SPO.IDE.S.120 Skrydžiai per debesis. Skrydžio ir navigacijos prietaisai

Sklandytuvuose, kuriais skraidoma per debesis, įrengiamos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

- a) magnetinis kursas,

- b) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,
- c) barometrinis aukštis,
- d) nurodytas oro greitis,
- e) vertikalusis greitis ir
- f) padėtis erdvėje arba posūkis ir slydimas.

SPO.IDE.S.125 Krėslai ir suvaržymo sistemos

- a) Sklandytuvuose įrengiama:
 - 1. krėslas kiekvienam sklandytuve esančiam asmeniui; ir
 - 2. kiekviename krėse saugos diržas su liemens suvaržymo sistema pagal AFM.
- b) Saugos diržas su liemens suvaržymo sistema turi turėti vieną atsegimo įtaisą.

SPO.IDE.S.130 Papildomas deguonis

Sklandytuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi didesniame nei 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame turi būti pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

- a) įgulos narius bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis 10 000–13 000 pėdų; ir
- b) visus įgulos narius ir užduočių specialistus bet kokį laikotarpį, kai barometrinis aukštis didesnis nei 13 000 pėdų.

SPO.IDE.S.135 Skrydžiai virš vandens

Virš vandens naudojamo sklandytuvo vadas nustato sklandytuve esančiųjų gelbėjimosi pavojus priverstinai nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar galima vežti:

- a) gelbėjimosi liemenę arba lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą kiekvienam sklandytuve esančiam asmeniui, nešiojamus arba sudėtus taip, kad asmuo, kuriam jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo krėslo;
- b) įgulos nario arba užduočių specialisto nešiojamą avarinį radiolokacinį siųstuvą (ELT) arba asmeninį radiolokacinį švyturį (PLB), kuriuo vienu metu galima siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais; ir
- c) nelaimės signalizavimo įrangą vykdant skrydį:
 - 1. virš vandens toliau nei sklandymo atstumu nuo žemės; arba
 - 2. kai kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad nelaimingo atsitikimo atveju gali prireikti priverstinai tūpti ant vandens.

SPO.IDE.S.140 Gelbėjimosi įranga

Sklandytuvuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, įrengiami signaliniai prietaisai ir gelbėjimosi įranga, tinkantys naudoti zonoje, per kurią skrendama.

SPO.IDE.S.145 Radijo ryšio įranga

- a) Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sklandytuvuose turi būti įrengta radijo ryšio įranga, kuria galima palaikyti abipusį ryšį su aviacijos stotimis arba dažniais laikantis oro erdvės reikalavimų.
- b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikia pagal a punktą, užtikrinamas ryšys aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

SPO.IDE.S.150 Navigacijos įranga

Sklandytuvuose įrengiama visa navigacijos įranga, kurios reikia, kad būtų galima vykdyti skrydžius pagal:

- a) ATS skrydžio planą, jei taikoma, ir
- b) taikytinus oro erdvės reikalavimus.

SPO.IDE.S.155 Atsakiklis

Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sklandytuvuose įrengiamas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis, kuriame įdiegtos visos reikiamos funkcijos.

4 SKIRSNIS

Oro balionai**SPO.IDE.B.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos**

- a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:
 1. jais naudojasi skrydžio įgula skrydžio trajektorijai nustatyti;
 2. jie naudojami siekiant laikytis SPO.IDE.B.145 dalies reikalavimų; arba
 3. jie įmontuoti oro balione.
- b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniams elementams:
 1. atskiram nešiojamajam žiburiui,
 2. tikslaus laiko prietaisui,
 3. pirmosios pagalbos vaistinėlei ir
 4. gelbėjimosi ir signalinei įrangai.
- c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikytinuose prieduose, bet kuri vežama skrydžio metu, turi atitikti šiuos reikalavimus:
 1. šių prietaisų, įrangos arba priedų pateikiama informacija skrydžio įgula neturi naudotis, kad užtikrintų atitiktį Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedui; ir
 2. prietaisai ir įranga, net sutrikę arba sugedę, neturi kenkti oro baliono tinkamumui skraidyti.

- d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje dirba juos turintis naudoti skrydžio įgulos narys.
- e) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama ją iškart naudoti.

SPO.IDE.B.105 Minimali skrydžio įranga

Skrydžio negalima pradėti, jei neveikia kuris nors numatytam oro baliono skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija arba jo (jos) nėra, nebent:

- a) oro balionas naudojamas pagal MEL, jei jis parengtas; arba
- b) oro balionui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

SPO.IDE.B.110 Skrydžio žiburiai

Naktį naudojamuose oro balionuose turi būti:

- a) susidūrimų vengimo žiburiai;
- b) priemonių, kuriomis būtų galima tinkamai apšviesti visus saugiam oro baliono naudojimui būtinus prietaisus ir įrangą;
- c) atskiras nešiojamasis žiburys.

SPO.IDE.B.115 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

Oro balionuose, kuriais vykdomi skrydžiai dieną pagal VFR, įrengiamos:

- a) nuonašos krypties rodymo priemonės ir
- b) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
 - 1. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
 - 2. jei reikalaujama AFM, vertikalusis greitis; ir
 - 3. barometrinis aukštis, jei reikalaujama AFM, oro erdvės reikalavimuose arba kai aukštį reikia kontroliuoti atsižvelgiant į deguonies naudojimą.

SPO.IDE.B.120 Pirmosios pagalbos vaistinė

- a) Oro balionuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinė.
- b) Pirmosios pagalbos vaistinė turi būti:
 - 1. lengvai prieinama naudoti ir
 - 2. reguliariai atnaujinama.

SPO.IDE.B.121 Papildomas deguonis

Oro balionuose, naudojamuose didesniame nei 10 000 pėdų barometriniame aukštyje turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame turi būti pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

- a) įgulos narius bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis 10 000–13 000 pėdų; ir

b) visus įgulos narius ir užduočių specialistus bet koki laikotarpį, kai barometrinis aukštis didesnis nei 13 000 pėdų.

SPO.IDE.B.125 Rankiniai gesintuvai

Karšto oro balionuose turi būti bent vienas rankinis gesintuvas, jei reikalaujama pagal taikomas sertifikavimo specifikacijas.

SPO.IDE.B.130 Skrydžiai virš vandens

Virš vandens naudojamo oro baliono įgulos vadas nustato oro balione esančiųjų gelbėjimosi pavojus priverstinai nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar galima vežti:

- a) gelbėjimosi liemenę kiekvienam oro balione esančiam asmeniui, nešiojamą arba padėtą taip, kad asmuo, kuriam ji skirta, galėtų ją lengvai pasiekti iš savo darbo vietos;
- b) įgulos nario arba užduočių specialisto nešiojamą avarinį radiolokacinį siųstuvą (ELT) arba asmeninį radiolokacinį švyturį (PLB), kuriuo vienu metu galima siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais; ir
- c) nelaimės signalizavimo įrangą.

SPO.IDE.B.135 Gelbėjimosi įranga

Oro balionuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, įrengiama signaliniai prietaisai ir gelbėjimosi įranga, tinkantys naudoti zonoje, per kurią skrendama.

SPO.IDE.B.140 Įvairi įranga

Oro balionuose turi būti apsauginės pirštinės kiekvienam įgulos nariui.

- a) Karšto oro balionuose turi būti:
 1. alternatyvus uždegimo šaltinis;
 2. degalų kiekio matavimo ir rodymo priemonės;
 3. gaisro gesinimo antklodė arba ugniai atspari dangą; ir
 4. bent 25 metrų (m) ilgio virvė.
- b) Dujomis pildomuose oro balionuose turi būti:
 1. peilis ir
 2. bent 20 m ilgio virvė, pagaminta iš natūralaus pluošto arba elektrosstatinės laidžiosios medžiagos.

SPO.IDE.B.145 Radijo ryšio įranga

- a) Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, oro balionuose turi būti įrengta radijo ryšio įranga, kuria galima palaikyti abipusį ryšį su aviacijos stotimis arba dažniais laikantis oro erdvės reikalavimų.

b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikia pagal a punktą, užtikrinamas ryšys aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

SPO.IDE.B.150 Atsakiklis

Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, oro balionuose turi būti įrengtas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis, kuriame įdiegtos visos reikiamos funkcijos.

E SKYRIUS

Specialieji reikalavimai

1 SKIRSNIS

Sraigtasparnių išorinių krovų skrydžiai (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Standartinės veiklos procedūros

HESLO standartinėse veiklos procedūrose nurodoma:

- a) jei taikoma, įranga, kurią reikia turėti skrydžio metu, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus MEL įrašus;
- b) įgulos sudėtis ir įgulos narių bei užduočių specialistų patirties reikalavimai;
- c) reikiamas įgulos narių ir užduočių specialistų mokymas, kad jie galėtų atlikti pavestas užduotis, taip pat įgulos narius ir užduočių specialistus mokančių asmenų kvalifikacija bei paskyrimas;
- d) įgulos narių ir užduočių specialistų pareigos ir atsakomybė;
- e) naudojimo galimybių kriterijai, kuriuos būtina įvykdyti, kad būtų galima vykdyti HESLO skrydžius;
- f) įprastos, neįprastos ir avarinės procedūros.

SPO.SPEC.HESLO.105 Specialioji HESLO įranga

Sraigtasparnyje turi būti bent:

- a) vienas krovinio saugos veidrodis arba kitos priemonės, kuriomis galima stebėti kablį (-ius) ir (arba) krovinį; ir
- b) vienos krovininės svarstyklės, nebent krovos svorį galima nustatyti kitaip.

SPO.SPEC.HESLO.110 Pavojingųjų krovinių vežimas

Pavojinguosius krovinius į negyvenamas arba atokias vietas arba iš jų vežantis vežėjas pateikia kompetentingai institucijai prašymą leisti nesilaikyti techninių instrukcijų nuostatų, jei ketina nesilaikyti kitų šių instrukcijų nuostatų.

2 SKIRSNIS

Žmogaus išorėje skrydžiai (HEC)

SPO.SPEC.HEC.100 Standartinės veiklos procedūros

HESLO standartinėse veiklos procedūrose nurodoma:

- a) jei taikoma, įranga, kurią reikia turėti skrydžio metu, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus MEL įrašus;
- b) įgulos sudėtis ir įgulos narių bei užduočių specialistų patirties reikalavimai;

- c) reikiamas įgulos narių ir užduočių specialistų mokymas, kad jie galėtų atlikti pavestas užduotis, taip pat įgulos narius ir užduočių specialistus mokančių asmenų kvalifikacija bei paskyrimas;
- d) įgulos narių ir užduočių specialistų pareigos ir atsakomybė;
- e) naudojimo galimybių kriterijai, kuriuos būtina įvykdyti, kad būtų galima vykdyti HEC skrydžius;
- f) įprastos, neįprastos ir avarinės procedūros.

SPO.SPEC.HEC.105 Specialioji HEC įranga

a) Sraigtasparnyje turi būti:

1. keliamųjų skrydžių įranga arba krovininis kablys;
2. vienas krovinio saugos veidrodis arba kitos priemonės, kuriomis galima stebėti kablį; ir
3. vienos krovininės svarstyklės, nebent krovos svorį galima nustatyti kitaip.

b) Visai sraigtasparnio keliamajai ir krovinių kabių įrangai, taip pat bet kokioms paskesnėms modifikacijoms reikia gauti numatytą funkciją atitinkantį tinkamumo skraidyti patvirtinimą.

3 SKIRSNIS

Parašiutų skrydžiai (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standartinės veiklos procedūros

PAR standartinėse veiklos procedūrose nurodoma:

- a) jei taikoma, įranga, kurią reikia turėti skrydžio metu, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus MEL įrašus;
- b) įgulos sudėtis ir įgulos narių bei užduočių specialistų patirties reikalavimai;
- c) reikiamas įgulos narių ir užduočių specialistų mokymas, kad jie galėtų atlikti pavestas užduotis, taip pat įgulos narius ir užduočių specialistus mokančių asmenų kvalifikacija bei paskyrimas;
- d) įgulos narių ir užduočių specialistų pareigos ir atsakomybė;
- e) naudojimo galimybių kriterijai, kuriuos būtina įvykdyti, kad būtų galima vykdyti parašiutų skrydžius;
- f) įprastos, neįprastos ir avarinės procedūros.

SPO.SPEC.PAR.105 Įgulos narių ir užduočių specialistų vežimas

SPO.GEN.106 dalies c punkte nustatytas reikalavimas, susijęs su užduočių specialistų atsakomybe, netaikomas šuolius parašiu atliekantiems užduočių specialistams.

SPO.SPEC.PAR.110 Krėslai

Nepaisant SPO.IDE.A.160 dalies a punkto ir SPO.IDE.H.160 dalies a punkto 1 papunkčio, užduočių specialistas gali sėdėti ant orlaivio grindų, jei jis turi, kur laikytis arba kuo prisirišti.

SPO.SPEC.PAR.115 Papildomas deguonis

Nepaisant SPO.OP.195 dalies a punkto, reikalavimas naudoti papildomą deguonį netaikomas įgulos nariams, išskyrus įgulos vadą, ir užduočių specialistams, vykdančiams su specialiąja užduotimi susijusias esmines pareigas, kai salono aukštis:

- a) viršija 13 000 pėdų ne ilgiau nei 6 minutes;
- b) viršija 15 000 pėdų ne ilgiau nei 3 minutes.

SPO.SPEC.PAR.120 Skrydžiai virš vandens

Kai vežami daugiau nei šeši asmenys, virš vandens naudojamo baliono įgulos vadas nustato balione esančiųjų gelbėjimosi pavojus priverstinai nutūpus ant vandens ir į juos atsizvelgdamas nusprendžia, ar vežti avarinį radiolokacinį siųstuvą (ELT), kuriuo vienu metu galima siųsti 121,5 ir 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Pavojingųjų krovinių išleidimas

Nepaisant SPO.GEN.155 dalies, vykdamt parodomuosius parašytų skrydžius virš tankiai apgyvendintų miestų, miestelių, gyvenviečių rajonų arba virš lauke susirinkusių žmonių, parašiotininkai gali iššokti iš orlaivio turėdami dūmų uodegos prietaisus, jei šie prietaisai pagaminti šiuo tikslu.

4 SKIRSNIS

Akrobatiniai skrydžiai (ABF)**SPO.SPEC.ABF.100 Standartinės veiklos procedūros**

ABF standartinėse veiklos procedūrose nurodoma:

- a) jei taikoma, įranga, kurią reikia turėti skrydžio metu, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus MEL įrašus;
- b) įgulos sudėtis ir įgulos narių bei užduočių specialistų patirties reikalavimai;
- c) reikiamas įgulos narių ir užduočių specialistų mokymas, kad jie galėtų atlikti pavestas užduotis, taip pat įgulos narius ir užduočių specialistus mokančių asmenų kvalifikacija bei paskyrimas;
- d) įgulos narių ir užduočių specialistų pareigos ir atsakomybė;
- e) naudojimo galimybių kriterijai, kuriuos būtina įvykdyti, kad būtų galima atlikti akrobatinius skrydžius;
- f) įprastos, neįprastos ir avarinės procedūros.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumentai, vadovai ir informacija, kuriuos reikia turėti skrydžio metu

Vykdamt akrobatinius skrydžius nereikia turėti šių SPO.GEN.140 dalies a punkte nurodytų dokumentų:

- a) sudaryto ATS skrydžio plano informaciją, jei taikoma;
- b) siūlomo skrydžio maršruto arba srities ir visų maršrutų, kuriais pagrįstai galima tikėtis, kad skrydis gali būti nukreiptas, naujausių ir tinkamų oro navigacijos žemėlapių;
- c) procedūras ir vizualiųjų signalų informaciją, skirtą naudoti perimančiam ir perimtam orlaiviui; ir
- d) informacijos apie paieškos ir gelbėjimo tarnybas numatyto skrydžio zonoje.

SPO.SPEC.ABF.115 Įranga

Akrobatiniams skrydžiams neturi būti taikomi šie įrangos reikalavimai:

- a) pirmosios pagalbos vaistinė, kaip nustatyta SPO.IDE.A.165 ir SPO.IDE.H.165 dalyse;
 - b) rankiniai gesintuvai, kaip nustatyta SPO.IDE.A.180 ir SPO.IDE.H.180 dalyse; ir
 - c) avariniai kreipiamieji siūstuvai arba asmeniniai radiolokaciniai švyturiai, kaip nustatyta SPO.IDE.A.190 ir SPO.IDE.H.190 dalyse.“
-

ISSN 1977-0723 (elektroninis leidimas)
ISSN 1725-5120 (popierinis leidimas)



Europos Sąjungos leidinių biuras
2985 Liuksemburgas
LIEKSEMBURGAS

LT