



**Komisijos reglamento  
dėl orlaivių naudojimo skrydžiams – OPS projekto VIII priedas**

**SPO dalis –IR**

**Turinys**

<b>SPO dalis – IR .....</b>	<b>9</b>
SPO.GEN.005 Taikymo sritis .....	9
<b>A skyrius. Bendrieji reikalavimai.....</b>	<b>9</b>
SPO.GEN.100 Kompetentinga institucija .....	9
SPO.GEN.101 Atitikties užtikrinimo priemonės .....	10
SPO.GEN.102 Motorizuotieji turo sklandytuvai ir motorizuotieji sklandytuvai.....	10
SPO.GEN.105 Įgulos pareigos .....	10
SPO.GEN.106 Užduočių specialistų atsakomybė .....	11
SPO.GEN.107 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai .....	11
SPO.GEN.108 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai. Balionai .....	12
SPO.GEN.110 Teisės aktų, taisyklių ir procedūrų laikymasis.....	13
SPO.GEN.115 Bendra kalba .....	13
SPO.GEN.120 Lėktuvų riedėjimas.....	13
SPO.GEN.125 Sraigto įjungimas.....	13
SPO.GEN.130 Nešiojamieji elektroniniai prietaisai.....	13
SPO.GEN.135 Informacija apie avarinę ir gelbėjimosi įrangą.....	13
SPO.GEN.140 Dokumentai, vadovai ir informacija, kuriuos reikia turėti skrydžio metu .....	14
SPO.GEN.145 Kelionės žurnalas. Nekomerciniai skrydžiai kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais .....	15
SPO.GEN.150 Skrydžio duomenų savirašio įrašų saugojimas, pateikimas ir naudojimas. Skrydžiai sudėtingais varikliu varomais orlaiviais.....	15
SPO.GEN.155 Pavojingųjų krovinių vežimas.....	15
SPO.GEN.160 Pavojingųjų krovinių išleidimas .....	16
SPO.GEN.165 Ginklų vežimas ir naudojimas .....	16
SPO.GEN.170 Neatidėliotinas reagavimas į saugos problemą .....	16
SPO.GEN.175 Būtiniausios įrangos sąrašas. Nekomerciniai skrydžiai kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais .....	17
<b>B skyrius. Skrydžių procedūros .....</b>	<b>18</b>
SPO.OP.100 Naudojimasis aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis .....	18
SPO.OP.105 Izoliuotų aerodromų specifikacija. Lėktuvai.....	18
SPO.OP.110 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. Lėktuvai ir sraigtasparniai.....	18

SPO.OP.111	Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. NPA, APV, CAT I skrydžiai .....	19
SPO.OP.112	Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. Skrydžiai ratu lėktuvais .....	20
SPO.OP.113	Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. Skrydžiai ratu sausumoje sraigtasparniais .....	21
SPO.OP.115	Išvykimo ir artėjimo tūpti procedūros. Lėktuvai ir sraigtasparniai .....	21
SPO.OP.120	Triukšmo mažinimo procedūros .....	21
SPO.OP.121	Triukšmo mažinimo procedūros. Balionai .....	21
SPO.OP.125	Mažiausiasis absoliutusis kliūčių perskridimo aukštis. IFR skrydžiai ...	21
SPO.OP.130	Aprūpinimas degalais ir tepalais. Lėktuvai .....	22
SPO.OP.131	Aprūpinimas degalais ir tepalais. Sraigtasparniai .....	22
SPO.OP.132	Aprūpinimas degalais, balastu ir jų planavimas. Balionai .....	23
SPO.OP.135	Saugos instruktažas .....	23
SPO.OP.140	Pasirengimas skrydžiui .....	24
SPO.OP.145	Kilimo atsarginiai aerodromai. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai .....	24
SPO.OP.150	Paskirties atsarginiai aerodromai. Lėktuvai .....	24
SPO.OP.151	Paskirties atsarginiai aerodromai. Sraigtasparniai .....	25
SPO.OP.155	Degalų papildymas žmonėms lipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant .....	25
SPO.OP.160	Naudojimas ausinėmis .....	25
SPO.OP.165	Rūkymas .....	26
SPO.OP.170	Meteorologinės sąlygos .....	26
SPO.OP.175	Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros .....	26
SPO.OP.176	Ledas ir kiti teršalai. Skrydžio procedūros .....	26
SPO.OP.180	Kilimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai .....	26
SPO.OP.181	Kilimo sąlygos. Balionai .....	27
SPO.OP.185	Neįprastų situacijų imitavimas skrydžio metu .....	27
SPO.OP.190	Degalų apskaita skrydžio metu .....	27
SPO.OP.195	Papildomo deguonies naudojimas .....	27
SPO.OP.200	Žemės artumo nustatymas .....	28
SPO.OP.205	Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS). Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai ir sraigtasparniai .....	28
SPO.OP.210	Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai .....	28
SPO.OP.215	Artėjimo tūpti pradžia ir tęsimas. Lėktuvai ir sraigtasparniai .....	28
SPO.OP.225	Naudojimo apribojimai. Karšto oro balionai .....	29

SPO.OP.230	Standartinės veiklos procedūros .....	29
<b>C skyrius. Orlaivių naudojimo galimybės ir naudojimo apribojimai .....</b>		<b>29</b>
SPO.POL.100	Naudojimo apribojimai. Visi orlaiviai .....	29
SPO.POL.105	Masė ir centruotė .....	29
SPO.POL.110	Masės ir centruotės sistema. Komerciniai skrydžiai lėktuvais bei sraigtasparniais ir nekomerciniai skrydžiai sudėtingais varikliu varomais orlaiviais ...	30
SPO.POL.115	Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai. Komerciniai skrydžiai lėktuvais bei sraigtasparniais ir nekomerciniai skrydžiai sudėtingais varikliu varomais orlaiviais .....	30
SPO.POL.116	Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai. Švelnesnės nuostatos .....	31
SPO.POL.120	Naudojimo galimybės. Bendrosios nuostatos .....	31
SPO.POL.125	Kilimo masės apribojimai. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai .....	31
SPO.POL.130	Kilimas. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai .....	32
SPO.POL.135	Skrydis maršrutu neveikiant vienam varikliui. Lėktuvai .....	32
SPO.POL.140	Tūpimas. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai .....	32
SPO.POL.145	Naudojimo galimybių ir naudojimo kriterijai. Lėktuvai .....	32
SPO.POL.146	Naudojimo galimybių ir naudojimo kriterijai. Sraigtasparniai .....	32
<b>D skyrius. Prietaisai, duomenys ir įranga .....</b>		<b>34</b>
<b>1 skirsnis. Lėktuvai .....</b>		<b>34</b>
SPO.IDE.A.100	Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos .....	34
SPO.IDE.A.105	Būtiniausia skrydžio įranga .....	35
SPO.IDE.A.110	Atsarginiai lydieji saugikliai .....	35
SPO.IDE.A.115	Skrydžio žiburiai .....	35
SPO.IDE.A.120	Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga .....	35
SPO.IDE.A.125	Skrydžiai pagal IFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga .....	36
SPO.IDE.A.126	Vienintelio piloto skrydžių pagal IFR papildoma įranga .....	37
SPO.IDE.A.130	Įspėjimo apie vietovės reljefą sistema (TAWS) .....	38
SPO.IDE.A.131	Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS) .....	38
SPO.IDE.A.132	Orlaivio meteorologinė įranga. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai ..	38
SPO.IDE.A.133	Skrydžių apledėjimo sąlygomis naktį papildoma įranga. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai .....	38
SPO.IDE.A.135	Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema .....	38
SPO.IDE.A.140	Pilotų kabinos pokalbių savirašis .....	38

SPO.IDE.A.145	Skrydžio duomenų savirašis .....	39
SPO.IDE.A.150	Duomenų saito įrašymas .....	40
SPO.IDE.A.155	Skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotasis savirašis .....	40
SPO.IDE.A.160	Krėslai, krėslų saugos diržai ir suvaržymo sistemos .....	40
SPO.IDE.A.165	Pirmosios pagalbos vaistinėle.....	41
SPO.IDE.A.170	Papildomas deguonis. Hermetiški lėktuvai .....	41
SPO.IDE.A.175	Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai .....	42
SPO.IDE.A.180	Rankiniai gesintuvai .....	42
SPO.IDE.A.181	Avariniai kirviai ir laužtuvai .....	42
SPO.IDE.A.185	Įsilaužimo vietų ženklavimas .....	42
SPO.IDE.A.190	Avarinis radiolokacinis siųstuvas (ELT) .....	43
SPO.IDE.A.195	Skrydis virš vandens .....	43
SPO.IDE.A.200	Gelbėjimosi įranga .....	44
SPO.IDE.A.205	Asmeninė apsaugos įranga .....	44
SPO.IDE.A.210	Ausinės.....	45
SPO.IDE.A.215	Radijo ryšio įranga .....	45
SPO.IDE.A.220	Navigacijos įranga .....	45
SPO.IDE.A.225	Atsakiklis .....	45
<b>2 skirsnis. Sraigtasparniai .....</b>		<b>46</b>
SPO.IDE.H.100	Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos .....	46
SPO.IDE.H.105	Būtiniausia skrydžio įranga.....	46
SPO.IDE.H.115	Skrydžio žiburiai .....	47
SPO.IDE.H.120	Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga .....	47
SPO.IDE.H.125	Skrydžiai pagal IFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga .....	48
SPO.IDE.H.126	Vienintelio piloto skrydžių pagal IFR papildoma įranga .....	49
SPO.IDE.H.132	Orlaivio meteorologinė įranga. Sudėtingi variklio varomi sraigtasparniai .....	49
SPO.IDE.H.133	Skrydžių apledėjimo sąlygomis naktį papildoma įranga. Sudėtingi variklio varomi sraigtasparniai .....	49
SPO.IDE.H.135	Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema .....	49
SPO.IDE.H.140	Pilotų kabinos pokalbių savirašis .....	49
SPO.IDE.H.145	Skrydžio duomenų savirašis .....	50
SPO.IDE.H.150	Duomenų saito įrašymas.....	50

SPO.IDE.H.155	Skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotasis savirašis .....	51
SPO.IDE.H.160	Krėslai, krėslų saugos diržai ir suvaržymo sistemos .....	51
SPO.IDE.H.165	Pirmosios pagalbos vaistinėle .....	52
SPO.IDE.H.175	Papildomas deguonis. Nehermetiški sraigtasparniai .....	52
SPO.IDE.H.180	Rankiniai gesintuvai .....	52
SPO.IDE.H.185	Įsilaužimo vietų ženklavimas .....	52
SPO.IDE.H.190	Avarinis radiolokacinis siųstuvas (ELT) .....	53
SPO.IDE.H.195	Skrydis virš vandens. Kiti nei sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai .....	53
SPO.IDE.H.197	Gelbėjimosi liemenės. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai ....	54
SPO.IDE.H.198	Gelbėjimosi kostiumai. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai ...	54
SPO.IDE.H.199	Gelbėjimosi plaustai, gelbėjimosi ELT ir gelbėjimosi įranga ilgesniuose skrydžiuose virš vandens. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai.....	55
SPO.IDE.H.200	Gelbėjimosi įranga .....	55
SPO.IDE.H.201	Papildomi reikalavimai sraigtasparniams, kuriais vykdomi skrydžiai atviroje jūroje nepalankių sąlygų zonoje. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai .....	55
SPO.IDE.H.202	Skrydžiams virš vandens sertifikuoti sraigtasparniai. Įvairi įranga.....	56
SPO.IDE.H.203	Visi virš vandens skraidantys sraigtasparniai. Tūpimas ant vandens .....	56
SPO.IDE.H.205	Asmeninė apsaugos įranga .....	56
SPO.IDE.H.210	Ausinės.....	57
SPO.IDE.H.215	Radijo ryšio įranga .....	57
SPO.IDE.H.220	Navigacijos įranga .....	57
SPO.IDE.H.225	Atsakiklis .....	57
<b>3 skirsnis. Sklandytuvai .....</b>	<b>58</b>	
SPO.IDE.S.100	Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos .....	58
SPO.IDE.S.105	Būtiniausia skrydžio įranga .....	58
SPO.IDE.S.115	Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai.....	58
SPO.IDE.S.120	Skrydis per debesis. Skrydžių ir navigacijos prietaisai .....	59
SPO.IDE.S.125	Krėslai ir suvaržymo sistemos .....	59
SPO.IDE.S.130	Papildomas deguonis .....	59
SPO.IDE.S.135	Skrydis virš vandens .....	59
SPO.IDE.S.140	Gelbėjimosi įranga .....	60

SPO.IDE.S.145	Radijo ryšio įranga .....	60
SPO.IDE.S.150	Navigacijos įranga .....	60
SPO.IDE.S.155	Atsakiklis .....	60
<b>4 skirsnis. Balionai .....</b>		<b>61</b>
SPO.IDE.B.100	Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos .....	61
SPO.IDE.B.105	Būtiniausia skrydžio įranga .....	61
SPO.IDE.B.110	Skrydžio žiburiai .....	61
SPO.IDE.B.115	Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga .....	62
SPO.IDE.B.120	Pirmosios pagalbos vaistinė .....	62
SPO.IDE.B.121	Papildomas deguonis .....	62
SPO.IDE.B.125	Rankiniai gesintuvai .....	62
SPO.IDE.B.130	Skrydis virš vandens .....	62
SPO.IDE.B.135	Gelbėjimosi įranga .....	63
SPO.IDE.B.140	Įvairi įranga.....	63
SPO.IDE.B.145	Radijo ryšio įranga .....	63
SPO.IDE.B.150	Atsakiklis .....	63
<b>E skyrius. Specialieji reikalavimai .....</b>		<b>64</b>
<b>1 skirsnis. Sraigtasparnių išorinių krovų skrydžiai (HESLO) .....</b>		<b>64</b>
SPO.SPEC.HESLO.100	Standartinės veiklos procedūros .....	64
SPO.SPEC.HESLO.105	Specialioji HESLO įranga .....	64
SPO.SPEC.HESLO.110	Pavojingųjų krovinių vežimas .....	64
<b>2 skirsnis. Žmogaus išorėje skrydžiai (HEC) .....</b>		<b>64</b>
SPO.SPEC.HEC.100	Standartinės veiklos procedūros.....	64
SPO.SPEC.HEC.105	Specialioji HEC įranga .....	65
<b>3 skirsnis. Parašiotų skrydžiai (PAR).....</b>		<b>65</b>
SPO.SPEC.PAR.100	Standartinės veiklos procedūros .....	65
SPO.SPEC.PAR.105	Įgulos narių ir užduočių specialistų vežimas .....	66
SPO.SPEC.PAR.110	Krėsmai .....	66
SPO.SPEC.PAR.115	Papildomas deguonis .....	66
SPO.SPEC.PAR.120	Skrydis virš vandens.....	66
SPO.SPEC.PAR.125	Pavojingųjų krovinių išleidimas .....	66
<b>4 skirsnis. Akrobatiniai skrydžiai (ABF) .....</b>		<b>66</b>
SPO.SPEC.ABF.100	Standartinės veiklos procedūros .....	66

SPO.SPEC.ABF.105	Dokumentai, vadovai ir informacija, kuriuos reikia turėti skrydžio metu.....	67
SPO.SPEC.ABF.115	Pirmosios pagalbos vaistinėls .....	67
SPO.SPEC.ABF.120	Rankinis gesintuvas .....	67



**SPO dalis – IR****SPO.GEN.005 Taikymo sritis**

- a) Specializuoti skrydžiai apima šią veiklą:
- 1) sraigtasparnių išorinių krovų skrydžius;
  - 2) sraigtasparnių stebimuosius skrydžius;
  - 3) žmogaus išorėje skrydžius;
  - 4) parašiotų skrydžius ir šuolius parašiotu;
  - 5) žemės ūkio skrydžius;
  - 6) aviacinės fotografijos skrydžius;
  - 7) sklandytuvų vilkimą;
  - 8) aviacinės reklamos skrydžius;
  - 9) kalibravimo skrydžius;
  - 10) statybos darbų skrydžius, įskaitant elektros perdavimo linijų tiesimo ir miško valymo pjūklais skrydžius;
  - 11) naftos išsiliejimo padarinių šalinimo darbus;
  - 12) griūčių sukėlimo skrydžius;
  - 13) stebimuosius skrydžius, įskaitant aviacinio kartografavimo skrydžius ir taršos kontrolės veiklą;
  - 14) naujienų žiniasklaidos skrydžius, televizijos ir filmų skrydžius;
  - 15) specialiųjų renginių skrydžius, įskaitant parodomuosius ir varžybų skrydžius;
  - 16) gyvūnų ganymo ir gelbėjimo skrydžius, veterinarinių vakcinų lašinimo skrydžius;
  - 17) laidojimo jūroje skrydžius;
  - 18) mokslinių tyrimų skrydžius (kitus nei nurodyti Reglamento Nr. 216/2008 II priede);
  - 19) debesų sėją.
- b) Šia dalimi reglamentuojama visa kita į specializuotų skrydžių apibrėžtį patenkanti veikla.

**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<sup>1</sup> ir jo įgyvendinimo taisyklėms vežėjas gali naudoti agentūros priimtoms priemonėms alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones.

**SPO.GEN.102 Motorizuotieji turo sklandytuvai ir motorizuotieji sklandytuvai**

- a) Motorizuotieji turo sklandytuvai naudojami laikantis reikalavimų, nustatytų:
  - 1) lėktuvams, kai jie varomi varikliu;
  - 2) sklandytuvams, kai jais skraidoma nenaudojant variklio.
- b) Motorizuotieji turo sklandytuvai turi būti įrengti laikantis lėktuvams taikytinų reikalavimų.
- c) Motorizuotieji sklandytuvai turi būti naudojami ir įrengti laikantis sklandytuvams taikytinų reikalavimų.

**SPO.GEN.105 Įgulos pareigos**

- a) Įgulos narys yra atsakingas už tinkamą standartinėse veiklos procedūrose (SOP) ir, kai taikoma, skrydžių vykdymo vadove nurodytų pareigų vykdymą.
- b) Kritinėmis skrydžio fazėmis arba kai įgulos vadui atrodo reikalinga saugos sumetimais, išskyrus 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 valdymo prietaisų.
- e) Įgulos narys negali dirbti orlaivyje:
  - 1) jei žino arba įtaria, kad yra pervargęs, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7 skirsnio f punkte, arba kitais atžvilgiais jaučiasi taip blogai, kad negalėtų vykdyti pareigų; arba
  - 2) jei vartojo psichoaktyviųjų medžiagų, alkoholio arba tokį 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. xxx/XXXX III priedo (ORO dalis) FTL skyriuje;
  - 2) pateikia kiekvienam vežėjui duomenis, kurių reikia veiklai pagal taikytinus FTL reikalavimus planuoti.
- g) Įgulos narys praneša įgulos vadui apie:

---

<sup>1</sup> 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB. *OL L 79, 2008 3 19, p. 1*, su pakeitimais, padarytais 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1108/2009, *OL L 309, 2009 11 24, p. 51*.

- 1) visus gedimus, triktis, veikimo sutrikimus arba defektus, kurie, jo nuomone, gali turėti įtakos orlaivio tinkamumui skraidyti arba naudojimo saugai, įskaitant avarines sistemas;
- 2) visus incidentus, dėl kurių kilo arba galėtų kilti grėsmė skrydžių saugai.

#### **SPO.GEN.106 Užduočių specialistų atsakomybė**

- a) Užduočių specialistas yra atsakingas už tinkamą standartinėse veiklos procedūrose (SOP) nurodytų pareigų vykdymą.
- b) Kritinėmis skrydžio fazėmis arba kai įgulos vadui atrodo reikalinga saugos sumetimais, išskyrus balione, užduočių specialistas turi būti suvaržytas jam nustatytoje darbo vietoje, nebent SOP nurodyta kitaip.
- c) Užduočių specialistas užtikrina, kad atlikdamas specializuotas užduotis esant atviroms arba išimtoms išorės durims jis būtų suvaržytas.
- d) Užduočių specialistas praneša įgulos vadui apie:
  - 1) visus gedimus, triktis, veikimo sutrikimus arba defektus, kurie, jo nuomone, gali turėti įtakos orlaivio tinkamumui skraidyti arba naudojimo saugai, įskaitant avarines sistemas;
  - 2) visus incidentus, dėl kurių kilo arba galėtų kilti grėsmė skrydžių 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;
  - 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 registruotas;
    - 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 taisyklėje, įmontuoti orlaivyje ir veikia, nebent vykdyti skrydį neveikiant įrangai leidžiama būtiniausios įrangos sąrašė (MEL) arba, jei taikoma, lygiaverčiame dokumente;
    - iv) orlaivio masė ir, išskyrus balionų atveju, svorio centras yra tokie, kad skrydis gali būti vykdomas neperžengiant tinkamumo skraidyti dokumentacijoje nustatytų ribų;
    - v) visa įranga ir bagažas yra tinkamai pakrauti ir pritvirtinti;
    - 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 neatitikimais 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;
  - 9) užtikrinimą, kad skrydžio duomenų savirašiai, jei jie įmontuoti:
    - i) skrydžio metu nebūtų išaktyvinti arba išjungti;
    - ii) įvykus avarijai arba incidentui, apie kurią privaloma pranešti:
      - A) nebūtų specialiai ištrinti;
      - B) pasibaigus skrydžiui būtų iškart išaktyvinami;
      - C) būtų pakartotinai suaktyvinami tik pritarus tyrimo institucijai.
- b) Įgulos vadas yra įgaliotas atsisakyti vežti ar išlaipinti asmenį arba iškrauti krovinį, galintį kelti pavojų orlaivio arba jame esančiųjų saugai.
  - 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) Vykdamas 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 būtiniais esant Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.d punkte nurodytoms aplinkybėms. Tokiais atvejais saugos sumetimais jis gali nukrypti nuo taisyklių, skrydžių procedūrų ir metodų.
  - f) Įgulos vadas nedelsdamas kompetentingai institucijai pateikia neteisėto įsikišimo ataskaitą ir 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, padaryta didelė žala orlaiviui arba turtui.

### **SPO.GEN.108 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai. Balionai**

Be to, kas nurodyta SPO.GEN.107 taisyklėje, įgulos vadas atsakingas už:

- a) priešskrydinį žmonių, padedančių pripūsti ir išleisti kupolą, instruktažą;
- b) užtikrinimą, kad pripūsti ir išleisti kupolą padedantys žmonės 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 į aerodromo judėjimo zoną galėtų riedėti tik tuo atveju, jei prie valdymo prietaisų sėdintis žmogus:

- a) yra tinkamai kvalifikuotas pilotas arba
- b) yra paskirtas vežėjo ir:
  - 1) yra išmokytas vairuoti lėktuvą žeme;
  - 2) jei reikia radijo ryšio, yra išmokytas naudotis radijo telefonu;
  - 3) yra įgijęs žinių apie aerodromo schemą, maršrutus, ženklus, ženklinimą, žiburius, oro eismo valdymo (ATC) signalus, instrukcijas, terminiją ir procedūras;
  - 4) geba laikytis lėktuvo naudojimo standartų, būtinų lėktuvo judėjimo aerodrome saugai užtikrinti.

**SPO.GEN.125 Sraigto įjungimas**

Sraigtasparnio sraigtas įjungiamas tik skrydžio tikslu, kai prie valdymo prietaisų 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 avarinę ir gelbėjimosi įrangą**

- a) Vežėjas visada turi sąrašus su informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą, kuriuos prireikus būtų galima skubiai perduoti gelbėjimo koordinavimo centrams (RCC).
- b) a punktas netaikomas nekomerciniams kitų nei sudėtingų varikliu varomų orlaivių, kylančių ir tupiančių tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, naudotojams.

**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) jei taikoma, III priedo (ORO dalies) ORO.AOC.100 taisyklėje nurodytą tikrą sertifikuotą vežėjo pažymėjimo kopiją arba ORO.DEC.100 taisyklėje nurodytą deklaraciją;
  - 6) jei taikoma, specialiųjų patvirtinimų sąrašą;
  - 7) jei taikoma, leidimą naudotis orlaivio radijo stotimi;
  - 8) trečiosios šalies 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, užpildyto ATS skrydžių plano informaciją;
  - 12) siūlomo skrydžio maršruto ir visų maršrutų, kuriais pagrįstai galima tikėtis, kad skrydis bus nukreiptas, 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 įgulos narių ir užduočių specialistų pareigoms svarbias ir įgulos nariams bei užduočių specialistams lengvai prieinamas skrydžių vykdymo vadovo, SOP ir (arba) AFM dalis;
  - 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;
  - 20) bet kokius kitus dokumentus, kurių gali prireikti skrydžiui arba kurių reikalauja su skrydžiu susijusios valstybės.
- b) Nepaisant a punkto, vykdant skrydžius:
- 1) kai ketinama kilti ir tūpti tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje; arba
  - 2) kai liekama kompetentingos institucijos nustatytu nuotoliu arba srityje, a punkto 2–11, 14–17, 18 ir 19 papunkčiuose nurodytus dokumentus ir informaciją galima saugoti aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje.

- c) Nepaisant a punkto, vykdant skrydžius balionais arba sklandytuvais, išskyrus motorizuotuosius turo sklandytuvus (TMG), a punkto 1–10 ir 13–19 papunkčiuose nurodytus dokumentus ir informaciją galima laikyti lydimajame automobilyje.
- 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 šios prašymu per atitinkamą laikotarpį pateikia orlaivyje turėtinius dokumentus.

**SPO.GEN.145 Kelionės žurnalas. Nekomerciniai skrydžiai kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais**

Kiekvieno skrydžio arba skrydžių serijos duomenys apie orlaivį, jo įgulą ir kiekvieną kelionę turi būti išsaugoti kelionės žurnale arba jam lygiaverčiame dokumente.

**SPO.GEN.150 Skrydžio duomenų savirašio įrašų saugojimas, pateikimas ir naudojimas. Skrydžiai sudėtingais varikliu varomais orlaiviais**

- a) Įvykus avarijai arba incidentui, apie kurį privaloma pranešti, orlaivio naudotojas originalius savirašyje įrašytus duomenis saugo 60 dienų, nebent tyrimą atliekanti institucija nurodo kitaip.
- b) Siekdamas, kad savirašiai būtų visada naudingi, vežėjas atlieka funkcinės skrydžio duomenų savirašio (FDR), pilotų kabinos pokalbių savirašio (CVR) ir duomenų saito įrašų patikras ir vertinimus.
- c) Vežėjas saugo įrašus FDR veikimo laikotarpį, kaip reikalaujama pagal SPO.IDE.A.145 arba SPO.IDE.H.145 taisyklę; 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 neapdorotiems FDR duomenims į inžineriniais vienetais išreikštus parametrus paversti.
- e) Kompetentingos institucijos nurodymu vežėjas pateikia bet kurį išsaugotą skrydžio savirašio įrašą.
- f) CVR įrašai gali būti naudojami kitais nei avarijos arba incidento, apie kurį 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 kurį privaloma pranešti, tyrimo tikslais tik tada, jei tokie įrašai yra:
  - 1) vežėjo naudojami tik tinkamumo skraidyti arba techninės priežiūros reikmėms;
  - 2) pateikiami nenurodžius tapatybės duomenų; arba
  - 3) atskleidžiami laikantis saugių procedūrų.

**SPO.GEN.155 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 (EB) Nr. xxx/XXXX 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, įgulos nariai arba jie atskirai nuo savininko vežami bagažo skyriuje pagal techninių instrukcijų 8 dalį;
  - 3) juos reikia turėti orlaivyje specializuotais 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 suteikia darbuotojams visą 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 su pavojingais krovinių susijusias avarijas ar incidentus;
  - 2) užduočių specialistų ar įgulos narių arba jų bagaže nesilaikant techninių instrukcijų 8 dalies vežamų pavojingų 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.160 Pavojingųjų krovinių išleidimas**

Išleisdamas pavojinguosius krovinius vežėjas neskrenda orlaiviu virš perpildytų miestų, miestelių, gyvenviečių rajonų arba virš lauke susirinkusių žmonių.

#### **SPO.GEN.165 Ginklų vežimas ir naudojimas**

- a) Vežėjas užtikrina, kad vykdant skrydį specializuotos 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.170 Neatidėliotinas reagavimas į saugos problemą**

Vežėjas įgyvendina:



- a) visas saugos priemonės, kurių pagal II priedo (ARO dalies) ARO.GEN.135 taisyklės c punktą įpareigojo imtis kompetentinga institucija;
- b) bet kokią privalomą agentūros pateiktą saugos informaciją, įskaitant tinkamumo skraidyti nurodymus.

**SPO.GEN.175 Būtiniausios įrangos sąrašas. Nekomerciniai skrydžiai kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais**

MEL galima parengti taip, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 8.a.3 punkte. Tokiu atveju MEL ir visus jo pakeitimus patvirtina kompetentinga institucija.

**B skyrius. Skrydžių procedūros****SPO.OP.100 Naudojimasis aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis**

Vežėjas naudojasi 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 būtiniausi reikalavimai. Lėktuvai ir sraigtasparniai**

- a) Vežėjas arba įgulos vadas nustato skrydžiams, vykdomiems taikant skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR), taikytinus aerodromo naudojimo būtinausius reikalavimus kiekvienam naudotinam išvykimo, paskirties ir atsarginiam aerodromui.
- b) Šie a ir b punktui taikytini reikalavimai:
  - 1) turi būti ne mažesni nei tie, kuriuos nustato valstybė, kurioje yra aerodromas, išskyrus tos valstybės konkrečiai patvirtintus atvejus;
  - 2) vykdant skrydžius prasto matomumo sąlygomis turi būti patvirtinti kompetentingos institucijos pagal Reglamento (ES) Nr. xxx/XXX V priedo (SPA dalies) E skyrių.
- c) Nustatydamas aerodromo naudojimo būtinausius reikalavimus 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) esamų vizualiųjų ir nevizualiųjų antžeminių pagalbinių priemonių tinkamumą 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) artėjimo tūpti pagal prietaisus absoliutųjį ir (arba) santykinį kliūčių perskridimo aukštį;
  - 8) meteorologinių sąlygų nustatymo ir pranešimo apie jas priemonės;
  - 9) priartėjimo tūpti metu taikytiną skrydžio metodiką.
- e) Konkretaus tipo artėjimo tūpti ir tūpimo procedūros būtiniausi reikalavimai taikomi, jei laikomasi šių sąlygų:
- 1) veikia numatytai procedūrai taikyti reikalinga antžeminė įranga;
  - 2) veikia orlaivio to tipo artėjimo tūpti sistemos;
  - 3) laikomasi būtinųjų orlaivio naudojimo galimybių kriterijų;
  - 4) skrydžio įgula turi reikiamą kvalifikaciją.

### **SPO.OP.111 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. NPA, APV, CAT I skrydžiai**

- a) Netikslojo artėjimo tūpti (NPA) apsisprendimo aukštis (DH), kai skrendama taikant nenutrūkstamo priartėjimo tūpti žemėjimo (CDFA) metodiką, vertikalaus nukreipimo artėjimo tūpti schemą (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 mažiausias 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, orlaivio naudojimo vadove nurodytas mažiausias MDH.

#### **1 lentelė. Sistemos mažiausiosios vertės**

<b>Įranga</b>	<b>Mažiausias DH / MDH (pėdos)</b>
Tūpimo pagal prietaisus sistema (ILS)	200
Pasaulinė navigacijos palydovų sistema (GNSS) / palydovinė išplėstinė sistema (SBAS) (šoninis tikslusis artėjimas tūpti naudojant vertikalaus	200

Įranga	Mažiausias DH / MDH (pėdos)
nukreipimo schemą (LPV)	
GNSS (šoninė navigacija (LNAV))	250
GNSS / barometrinė vertikalioji 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 radio švyturys (VOR)	300
VOR / DME	250
Nekryptinis švyturys (NDB)	350
NDB / DME	300
VHF krypties ieškiklis (VDF)	350

### SPO.OP.112 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. 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 mažiausias skrydžio ratu aukštis arba
  - 3) ankstesnio artėjimo tūpti pagal prietaisus DH / MDH.
- b) Mažiausias matomumas skrendant ratu lėktuvais yra didžiausias iš šių:
- 1) jei paskelbtas, lėktuvo kategorijos skrydžio ratu matomumas;
  - 2) 2 lentelėje nurodytas mažiausias matomumas arba
  - 3) ankstesnio artėjimo tūpti pagal prietaisus kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis ir (arba) 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

Mažiausiasis meteorologinis matomumas (m)	1 500	1 600	2 400	3 600
---	-------	-------	-------	-------

### **SPO.OP.113 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. 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 Išvykimo ir artėjimo tūpti procedūros. Lėktuvai ir sraigtasparniai**

- a) Įgulos vadas taiko aerodromo valstybės nustatytas išvykimo ir artėjimo tūpti procedūras, jei tokios numatyto 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 mažinti orlaivio triukšmą ir kartu užtikrina, kad pirmenybė būtų teikiama saugai, o ne triukšmo mažinimui.

### **SPO.OP.121 Triukšmo mažinimo procedūros. 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 Mažiausiasis absoliutusias kliūčių perskridimo aukštis. IFR skrydžiai**

- a) Vežėjas nustato metodą mažiausiajam absoliučiajam 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 mažiausiąjį absoliutųjį aukštį. Mažiausiasis absoliutusias 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 tuo atveju, jei lėktuve yra pakankamai degalų ir tepalų:
- 1) vykdant VFR skrydžius:
    - 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;
  - 4) bet kokias kitas sąlygas, dėl kurių lėktuvas gali tūpti pavėluotai arba gali padidėti degalų ir (arba) tepalų suvartojimas.
- 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 tuo atveju, 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) kai skrendama ne toliau nei 25 jūrmyles nuo išvykimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, degalų atsargų turi būti ne mažiau nei reikia skristi 10 minučių – geriausiojo nuotolio greičiu;
- ir
- 2) vykdant IFR skrydžius:
    - i) kai nereikia atsarginio aerodromo arba nėra leistinų meteorologinių sąlygų 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;
    - 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;
  - 4) bet kokias kitas sąlygas, dėl kurių orlaivis gali tūpti pavėluotai arba gali padidėti degalų ir (arba) tepalų suvartojimas.
- 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.132 Aprūpinimas degalais, balastu ir jų planavimas. Balionai**

- a) Įgulos vadas pradeda skrydį tik tuo atveju, jei degalų atsargų, dujų arba balasto pakanka 30 minučių skrydžiui.
- b) Apskaičiuojant degalų, dujų arba balasto kiekį, būtina atsižvelgti bent į šias skrydžio sąlygas:
  - 1) baliono gamintojo pateiktus duomenis;
  - 2) numatomą masę;
  - 3) numatomas meteorologines sąlygas;
  - 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 specializuota 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 esamomis tinkamomis 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;
  - 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 būtiniausius reikalavimus, 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;
  - 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 būtiniausius reikalavimus 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;
  - 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;
- 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;
  - 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;
  - 3) jei atvykimo vieta yra sausumoje, nustatytas grįžimo (negrįžimo) 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 ir orlaivyje turi būti pakankamai kvalifikuotų darbuotojų, pasirengusių pačiomis praktiškiausiomis ir skubiausiomis esamomis priemonėmis pradėti evakuaciją iš orlaivio ir jai vadovauti.

### **SPO.OP.160 Naudojimas ausinėmis**

Visi skrydžio įgulos kabinoje pareigas eisiantys skrydžio įgulos nariai, išskyrus 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 tuo atveju, jei naujausia turima meteorologinė informacija rodo, kad meteorologinės sąlygos palei maršrutą ir numatytoje atvykimo vietoje numatytu naudojimo laiku atitiks taikytinus būtinausius skrydžių pagal VFR reikalavimus arba bus geresnės.
- b) Įgulos vadas pradeda arba tęsia IFR skrydį į planuotą paskirties aerodromą tik tuo atveju, jei naujausia turima informacija rodo, kad numatytu atvykimo laiku meteorologinės sąlygos paskirties aerodrome arba bent viename paskirties atsarginiame aerodrome atitiks taikytinus aerodromo naudojimo būtinausius reikalavimus arba bus geresnės.
- c) Jei skrydžio maršrute yra VFR ir IFR segmentų, vadovaujamosi atitinkama a ir b punktuose nurodyta meteorologinė 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, nebent kilti leidžiama orlaivio naudojimo vadove.
- b) Jei skrydžiai vykdomi sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, vežėjas nustato procedūras, taikytinas, kai saugiam orlaivio naudojimui užtikrinti būtina atlikti antžemines nuledinimo 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 yra didesnis nei tas, kuriam orlaivis sertifikuotas, arba orlaivis, nesertifikuotas skrydžiui žinomomis apledėjimo sąlygomis, ima ledėti, įgulos vadas nedelsdamas išskrenda iš apledėjimo sąlygų srities, pakeitęs lygį ir (arba) maršrutą ir, jei reikia, ATC pranešęs apie avarinę situaciją.
- 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 orlaiviui pradėdant kilti 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;

- b) bus laikomasi taikytinų aerodromo naudojimo būtiniausių reikalavimų.

### **SPO.OP.181 Kilimo sąlygos. Balionai**

Prieš balionui pradedant kilti įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos skrydžių erdvės dalyje arba aerodrome netrukdyt saugiai pakilti ir išvykti.

### **SPO.OP.185 Neįprastų situacijų imitavimas skrydžio metu**

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

- a) neįprastų arba avarinių situacijų, kuriose reikia taikyti neįprastas arba avarines procedūras arba
- b) skrydžio meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC) naudojančias dirbtinėmis priemonėmis.

### **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 ne mažesnis kaip degalų kiekis, būtinas skrydžiui iki leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių erdvės dalies atlikti, ir dar lieka suplanuotų degalų atsargų, kaip reikalaujama pagal SPO.OP.130 ir SPO.OP.131 taisykles.

### **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 ir SPO nurodyta kitaip.
- b) Nepaisant a punkto ir išskyrus parašytų skrydžius, skrendant kitais nei sudėtingais 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 jokia būdu ne ilgesnė, nei reikia specializuotai užduočiai atlikti;
  - 2) skrendama ne aukštesniame nei 16 000 pėdų aukštyje;
  - 3) atliekant saugos instruktažą pagal SPO.OP.135 taisyklę įgulos nariai ir užduočių specialistai informuojami apie hipoksijos padarinius;
  - 4) 1, 2 ir 3 papunkčių klausimais atsižvelgiama į susijusio skrydžio SOP;
  - 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;
- 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 specializuotas užduotis, kai, atsižvelgiant į jų pobūdį, orlaivis turi skristi taip arti žemės, kad sistema išsijungtų.

#### **SPO.OP.205 Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS). Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai ir sraigasparniai**

- a) Kai ACAS įdiegta ir veikia, vežėjas nustato veiklos procedūras ir parengia mokymo programas. Naudojant ACAS II, šios procedūros ir mokymas atitinka Komisijos reglamentą (ES) Nr. 1332/2011<sup>2</sup>.
- b) ACAS galima išjungti atliekant tokias specializuotas užduotis, kai, atsižvelgiant į jų pobūdį, orlaiviai turi skristi taip arti vienas kito, kad sistema išsijungtų.

#### **SPO.OP.210 Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigasparniai**

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 netrukdyt saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą.

#### **SPO.OP.215 Artėjimo tūpti pradžia ir tęsimas. Lėktuvai ir sraigasparniai**

- a) Artėjimą tūpti pagal prietaisus įgulos vadas gali pradėti neatsižvelgdamas į praneštą kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolį arba matomumą (RVR / VIS).
- b) Jei praneštas RVR arba VIS yra mažesnis nei taikytina mažiausioji vertė, artėjimas tūpti netęsiamas:
  - 1) žemiau kaip 1 000 pėdų aukštyje virš aerodromo arba
  - 2) priartėjimo tūpti baigmėje, jei absoliutusias ir (arba) santykinis apsisprendimo aukštis (DA/H) arba mažiausias absoliutusias ir (arba) santykinis žemėjimo aukštis (MDA/H) yra didesnis 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 arba VIS yra mažesnis už taikytiną mažiausiąją vertę, artėjimą tūpti galima tęsti iki DA/H arba MDA/H.

<sup>2</sup> Reglamentas (ES) Nr. 1332/2011, kuriuo nustatomi bendri oro erdvės naudojimo reikalavimai ir veiklos procedūros, kad būtų išvengta susidūrimų ore, OL L 336, 2011 12 20 p. 20.

- 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 Naudojimo apribojimai. Karšto oro balionai**

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

### **SPO.OP.230 Standartinės veiklos procedūros**

- a) Specializuoti skrydžiai vykdomi pagal SOP.
- b) Prieš pradėdamas specializuotą skrydį, vežėjas įvertina riziką ir parengia reikiamas SOP. Rizikos vertinimas ir SOP apima bent šiuos dalykus:
  - 1) veiklos taikymo sritį ir sudėtingumą;
  - 2) orlaivį ir įrangą;
  - 3) įgulos sudėtį, mokymą ir patirtį;
  - 4) užduočių specialistų pareigas;
  - 5) orlaivio naudojimo galimybes;
  - 6) pavojingųjų krovinių vežimą;
  - 7) įprastas, neįprastas ir avarines procedūras;
  - 8) antžeminę įrangą;
  - 9) įrašų saugojimą.
- c) Komercinių vežėjų parengtas SOP turi patvirtinti kompetentinga institucija.

## **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 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 balionus, CG prieš pirmą orlaivio naudojimą būtų nustatyta faktiškai jį pasveriant. Atsižvelgiama į modifikacijų ir remontų kaupitinį poveikį masei bei centruotei ir jis reikiamai dokumentuojamas. Su šia

informacija sudaroma galimybė susipažinti įgulos vadui. Jei modifikacijų poveikis masei ir centruotei tiksliai nežinomas, orlaivis pasveriamas iš naujo.

- b) Orlaivį sveria jo gamintojas arba patvirtinta techninės priežiūros organizacija.

**SPO.POL.110 Masės ir centruotės sistema. Komerciniai skrydžiai lėktuvais bei sraigtasparniais ir nekomerciniai skrydžiai sudėtingais varikliu varomais orlaiviais**

- a) Vežėjas sukuria masės ir centruotės sistemą, pagal kurią nustatomi šie kiekvieno skrydžio arba skrydžių sekos elementai:
- 1) orlaivio grynoji naudojimo masė;
  - 2) vežimo krovos masė;
  - 3) degalų krovos masė;
  - 4) orlaivio krova ir jos pasiskirstymas;
  - 5) kilimo, tūpimo ir nulinė degalų masės;
  - 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;
  - 2) vežimo krova atitiktų duomenis, taikytus skaičiuojant 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. Komerciniai skrydžiai lėktuvais bei sraigtasparniais 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 pasiskirstymas, 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;
  - 11) ribinės masės ir CG vertės.
- b) Kai masės ir centruotės duomenys bei dokumentai rengiami naudojant kompiuterizuotą masės ir centruotės sistemą, vežėjas patikrina gautų duomenų patikimumą.

#### **SPO.POL.116 Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai. Švelnesnės nuostatos**

Nepaisant SPO.POL.115 taisyklės a punkto 5 papunkčio, CG padėties galima nenurodyti masės ir centruotės dokumentuose, jei krovos paskirstymas atitinka iš anksto apskaičiuotas 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**

- a) 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.
- b) Įgulos vadas neskrenda orlaiviu virš perpildytų miestų, miestelių arba gyvenviečių zonų arba virš lauke susirinkusių žmonių, jei dėl variklio gedimo negalima nutūpti nekeliant pavojaus ant žemės esantiems žmonėms arba turtui.

#### **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 taisyklėje;
  - 2) skrendant maršrutu, kai neveikia vienas variklis (OEI) – nurodytųjų SPO.POL.135 taisyklėje;
  - 3) tupiant – nurodytųjų SPO.POL.140 taisyklėje,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 didžiausiajai kilimo masei nustatyti – bet kokių kitų vietos atmosferos sąlygų;
- c) apskaičiuota masė numatytu tūpimo laiku numatyto tūpimo aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir bet kokiam 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 didžiausiajai kilimo masei nustatyti – bet kokių kitų vietos atmosferos sąlygų.

**SPO.POL.130 Kilimas. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai**

- a) Nustatydamas didžiausią 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 kilimo riedos ilgio;
  - 3) nutrauktajam ir tęsiamam kilimui turi būti naudojama viena  $V_1$  vertė, jei  $V_1$  nurodytas orlaivio naudojimo vadove;
  - 4) ant šlapio arba užteršto kilimo ir tūpimo tako kilimo masė neturi viršyti masės, leidžiamos kilimui sausu kilimo ir tūpimo taku tokiomis pat sąlygomis.
- b) Kylant sugedus varikliui įgulos vadas užtikrina, kad:
- 1) jei lėktuvo  $V_1$  nurodytas orlaivio naudojimo vadove, būtų galima nutraukti lėktuvo kilimą ir sustoti neviršijant turimojo nutrauktojo kilimo nuotolio;
  - 2) jei orlaivio naudojimo vadove nustatyta lėktuvo grynoji kilimo trajektorija, lėktuvas galėtų toliau kilti ir pakankamu atstumu perskristi visas skrydžio trajektorijos kliūtis, kol galės atitikti SPO.POL.135 taisyklės reikalavimus.

**SPO.POL.135 Skrydis maršrutu neveikiant vienam varikliui. 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 neskridamas žemiau mažiausiojo absoliučiojo kliūčių perskridimo aukščio.

**SPO.POL.140 Tūpimas. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai**

Įgulos vadas užtikrina, kad bet kokiam 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 metodų 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 neperpildyto gyvenamojo 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;
- 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. Sraigasparniai**

- a) Nepaisydamas SPO.POL.120 taisyklės b punkto, įgulos vadas gali skristi orlaiviu virš perpildyto gyvenamojo rajono, jei:



- 1) sraigtasparnis priskiriamas A arba B kategorijai;
  - 2) nustatytos apsaugos nuo neleistino pavojaus ant žemės esantiems žmonėms arba turtui ir patvirtintas skrydis bei jo SOP.
- b) Vežėjas:
- 1) nustato variklio gedimo padarinių mažinimo veiklos procedūras;
  - 2) parengia įgulos narių mokymo programą;
  - 3) užtikrina, kad visiems orlaivyje esantiems įgulos nariams ir užduočių specialistams būtų surengtas instruktažas apie priverstinio tūpimo atveju vykdytinas 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 nustatytai masei.

## D skyrius. Prietaisai, duomenys ir įranga

### 1 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, siekdama laikytis SPO.IDE.A.215 ir SPO.IDE.A.220 taisyklių; arba
  - 2) jie įmontuoti lėktuve.
- b) Šiems pagal šį skyrių būtiniesiems elementams įrangos patvirtinimo nereikia:
  - 1) atsarginiams lydiesiems saugikliams;
  - 2) atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;
  - 3) tikslaus laiko prietaisui;
  - 4) schemų laikikliui;
  - 5) pirmosios pagalbos vaistinėlėms;
  - 6) gelbėjimosi ir signalinei įrangai;
  - 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 skrydžio metu yra orlaivyje, turi atitikti šiuos reikalavimus:
  - 1) šių prietaisų, įrangos arba priedų pateikiama informacija skrydžio įgula neturi naudotis, kad laikytųsi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo arba SPO.IDE.A.215 ir SPO.IDE.A.220 taisyklių;
  - 2) prietaisai ir įranga, net sutrikę arba 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 naudoti.

**SPO.IDE.A.105 Būtiniausia skrydžio įranga**

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

- a) lėktuvas naudojamas pagal būtiniausios 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 būtiniausios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų;
- c) lėktuvui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

**SPO.IDE.A.110 Atsarginiai lydieji saugikliai**

Lėktuvuose turi būti įrengti reikiamos kategorijos visai elektros grandinei apsaugoti skirti atsarginiai lydieji saugikliai, kuriais būtų galima pakeisti skrendant leidžiamus pakeisti saugiklius.

**SPO.IDE.A.115 Skrydžio žiburiai**

Naktį naudojamuose lėktuvuose turi būti:

- a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;
- b) navigacinių ir padėties žiburių;
- c) tūpimo žiburys;
- d) iš lėktuvo elektros sistemos tiekiamas apšvietimas, kuriuo užtikrinama, kad būtų tinkamai apšviesti visi saugiam lėktuvo naudojimui būtini prietaisai ir įranga;
- e) iš lėktuvo elektros sistemos tiekiamas viso keleivių salono apšvietimas;
- f) atskiras nešiojamas žiburys kiekvieno įgulos nario darbo vietoje;
- g) žiburiai, atitinkantys Tarptautines laivų susidūrimo jūroje prevencijos taisykles, jei lėktuvas naudojamas kaip vandens lėktuvas.

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

- a) Pagal VFR dieną naudojamuose lėktuvuose turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
  - 1) magnetinė kryptis;
  - 2) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
  - 3) barometrinis aukštis;
  - 4) nurodytas oro greitis;
  - 5) Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais;
  - 6) sudėtingų varikliu varomų lėktuvų slydimas.

- b) Sudėtinguose varikliu varomuose lėktuvuose, naudojamuose vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis VMC virš vandens nematant žemės, ir visuose lėktuvuose, naudojamuose vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis naktį arba tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais lėktuvo negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, papildomai turi būti įrengtos:
- 1) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
    - i) posūkis ir slydimas;
    - ii) padėtis erdvėje;
    - iii) vertikalusis greitis;
    - iv) stabilizuota kryptis;
  - 2) priemonės, kuriomis rodoma, kai girokopiniams prietaisams netinkamai tiekiamas galia;
  - 3) kai naudojami sudėtingi varikliu varomi lėktuvai, priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.
- c) Kituose nei sudėtinguose varikliu varomuose lėktuvuose, naudojamuose tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais lėktuvų 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 greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.
- d) Kai lėktuvui valdyti reikia dviejų pilotų, lėktuve turi būti įrengtos papildomos atskiros priemonės, kuriomis rodoma:
- 1) barometrinis aukštis;
  - 2) nurodytas oro greitis;
  - 3) jei taikoma, slydimas arba posūkis ir slydimas;
  - 4) jei taikoma, padėtis erdvėje;
  - 5) jei taikoma, vertikalusis greitis;
  - 6) jei taikoma, stabilizuota kryptis;
  - 7) jei taikoma, Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais.

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

Pagal IFR naudojamuose lėktuvuose turi būti įrengtos:

- a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
- 1) magnetinė kryptis;
  - 2) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
  - 3) barometrinis aukštis;

- 4) nurodytas oro greitis;
  - 5) vertikalusis greitis;
  - 6) posūkis ir slydimas;
  - 7) padėtis erdvėje;
  - 8) stabilizuota kryptis;
  - 9) išorinio oro temperatūra;
  - 10) Macho skaičius, jei greičio apribojimais nurodyti Macho skaičiaus vienetais;
- b) priemonės, kuriomis rodoma, kai giroskopiniams prietaisams netinkamai tiekiamas galia;
- c) kai lėktuvui valdyti 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) stabilizuota kryptis;
  - 7) jei taikoma, Macho skaičius, jei greičio apribojimais nurodyti Macho skaičiaus vienetais;
- 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) kai naudojami sudėtingi varikliu varomi lėktuvai:
- 1) atsarginis statinio slėgio šaltinis;
  - 2) schemų laikiklis, įtaisytas padėtyje, kurioje schemas gali būti lengvai skaitomos ir kurią galima apšviesti naktį;
  - 3) kitos savarankiškai veikiančios priemonės, kuriomis matuojamas bei rodomas aukštis, nebent jos jau įrengtos laikantis e punkto 1 papunkčio;
  - 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 įsijungti automatiškai ir prietaisas turi aiškiai rodyti, kad aviahorizontas veikia maitinamas avariniu būdu.

### **SPO.IDE.A.126 Vienintelio piloto skrydžių pagal IFR papildoma įranga**

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

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

Turbininiais varikliais varomuose lėktuvuose, kurių didžiausioji sertifikuota kilimo masė (MCTOM) viršija 5 700 kg, turi būti įrengta TAWS, atitinkanti reikalavimus, taikytinus:

- a) A klasės įrangai, kaip nurodyta priimtename 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 priimtename standarte, jei naudojami lėktuvai, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2011 m. sausio 1 d. arba anksčiau.

**SPO.IDE.A.131 Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS)**

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**

Orlaivio meteorologinė įranga turi būti įrengta šiuose lėktuvuose, naudojamuose naktį arba meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus tose vietovėse, kur palei maršrutą yra tikėtinos perkūnijos arba kitos galimos pavojingos oro sąlygos, kurias galima nustatyti orlaivio meteorologine įranga:

- a) hermetiškuose lėktuvuose;
- b) nehermetiškuose lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg.

**SPO.IDE.A.133 Skrydžių apledėjimo sąlygomis naktį papildoma įranga. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai**

- a) Lėktuvuose, kurie naudojami naktį tikėtinomis arba faktinėmis apledėjimo sąlygomis, turi būti įrengtos priemonės ledodarai apšviesti arba nustatyti.
- b) Apšvietimo priemonės neturi akinti arba sukelti spindėjimo, trukdančio skrydžio įgulos nariams vykdyti savo pareigas.

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

Daugiau nei vieno skrydžio įgulos nario valdomuose lėktuvuose turi būti įrengta skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, kuria galėtų naudotis visi skrydžio įgulos nariai.

**SPO.IDE.A.140 Pilotų kabinos pokalbių savirašis**

- a) CVR turi būti įrengtas šiuose lėktuvuose:
  - 1) lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 27 000 kg ir kurių pirmas individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau;
  - 2) lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 2 250 kg ir:
    - i) kurie sertifikuoti būti valdomi ne mažiau nei dviejų pilotų įgulos;

- ii) kuriuose įrengtas turboreaktyvinis (-iai) variklis (-iai) arba daugiau nei vienas turbosraigtinis variklis;
  - iii) kurių pirmas tipo pažymėjimas išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau.
- b) Pilotų kabinos pokalbių savirašyje turi būti galima išsaugoti bent per pastarąsias 2 valandas įrašytus duomenis.
  - c) Pilotų kabinos pokalbių savirašyje pagal laiko skalę įrašomi:
    - 1) skrydžio įgulos kabinoje radijo ryšiu balsu perduodami arba gaunami pranešimai;
    - 2) skrydžio įgulos narių pranešimai balsu, siunčiami naudojant vidaus ryšio sistemą ir kreipimosi į keleivius sistemą, jei ji įrengta;
    - 3) skrydžio įgulos kabinos garsinė aplinka, įskaitant be pertrūkių iš visų naudojamų gervinių ir kaukinių mikrofonų gautus garso signalus;
    - 4) pokalbių arba garso signalai, kuriais identifikuojamos navigacijos arba artėjimo tūpti priemonės, įmontuotos ausinėse arba garsiakalbyje.
  - d) Pilotų kabinos pokalbių savirašyje turi būti pradedama įrašyti automatiškai prieš lėktuvui pradant riedėti sava galia ir tęsiama iki skrydžio pabaigos, kol lėktuvas nebegali judėti sava galia.
  - e) Be to, kas paminėta d punkte, atsižvelgiant į elektros srovės tiekimą, įrašyti kabinos pokalbių savirašyje turi būti pradedama kuo anksčiau – nuo pilotų kabinos patikrinimo prieš paleidžiant variklį skrydžio pradžioje iki pilotų kabinos patikrinimo vos tik išjungus variklį pasibaigus skrydžiui.
  - f) Pilotų kabinos pokalbių savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, leidžiantis lengviau nustatyti savirašio buvimo vietą vandenyje.

#### **SPO.IDE.A.145 Skrydžio duomenų savirašis**

- a) Lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg ir kurių pirmas individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, turi būti įrengtas FDR, kuriame duomenys įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš kurio laikmenos šiuos duomenis galima nedelsiant paimti.
- b) Skrydžio duomenų savirašyje turi būti 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 turi būti gaunami iš lėktuvo šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su skrydžio įgulai rodoma informacija.
- d) Skrydžio duomenų savirašyje turi būti pradedama įrašyti automatiškai prieš lėktuvui pradant riedėti sava galia ir automatiškai sustojama, kai lėktuvas nebegali judėti sava galia.
- e) Skrydžio duomenų savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, leidžiantis lengviau nustatyti savirašio buvimo vietą vandenyje.

**SPO.IDE.A.150 Duomenų saito įrašymas**

- a) Lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau ir kuriuose galima naudoti duomenų saito ryšį, būtina įrengti CVR ir, jei taikoma, savirašyje įrašyti:
- 1) su bendravimu tarp lėktuvo ir ATS susijusius duomenų saito pranešimus, įskaitant pranešimus šioms reikmėms:
    - i) duomenų saitui suaktyvinti;
    - ii) dispečerio ir piloto bendravimo reikmėms;
    - iii) adresuotajai priežiūrai;
    - iv) skrydžio informacijai;
    - v) orlaivio transliacijų priežiūrai, kiek įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;
    - vi) orlaivio funkcinės kontrolės duomenims, kiek įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;
    - vii) grafikams, kiek įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;
  - 2) informaciją, kuria naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su bet kuriais įrašais, kurie susiję su duomenų saito ryšiu ir saugomi ne lėktuve;
  - 3) informaciją 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 lengva 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 taisyklėje nurodyta CVR įrenginiams.
- d) Savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, leidžiantis lengviau nustatyti savirašio buvimo vietą vandenyje.
- e) Savirašio įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikytini reikalavimai yra tokie patys, kaip SPO.IDE.A.140 taisyklės d ir e punktuose nurodyti įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikytini reikalavimai.

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

Kad būtų laikomasi CVR ir FDR reikalavimų, 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 turi būti įrengta:



- 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 nario krėsele ir kiekviename krėsele šalia piloto krėslo;
  - 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;
  - 2) reguliariai atnaujinama.

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

- a) Hermetiškuose lėktuvuose, naudojamuose 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) Hermetiškuose lėktuvuose, naudojamuose virš absoliučiojo aukščio, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone viršija 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpavimo 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 jokia būdu 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;
  - 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, naudojamuose didesniame kaip 25 000 pėdų aukštyje, papildomai turi būti įrengta:
  - 1) įtaisas, kuriuo skrydžio įgula išpėjama apie bet kokį hermetiškumo sumažėjimą;

- 2) kai naudojami sudėtingi varikliu varomi lėktuvai, greitai uždedamos kaukės skrydžio įgulos nariams.

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

- a) Nehermetiškuose lėktuvuose, naudojamuose tokiame 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, naudojamuose 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;
  - 2) visus orlaivyje esančiuosius 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 taisyklės b punkte.

#### **SPO.IDE.A.180 Rankiniai gesintuvai**

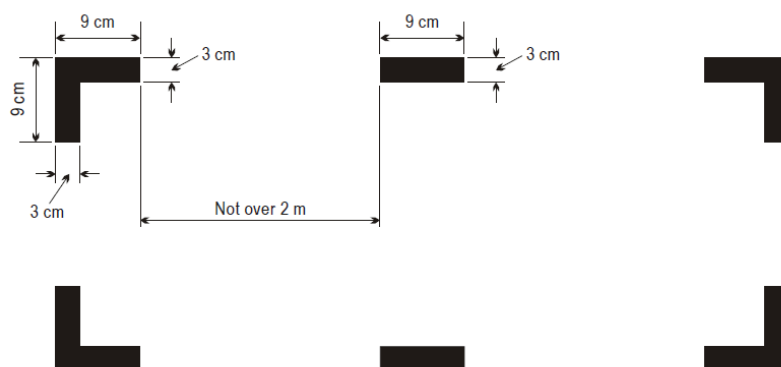
- a) Lėktuvuose, išskyrus motorizuotuosius turo sklandytuvus, turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:
  - 1) skrydžio įgulos kabinoje;
  - 2) kiekviename nuo skrydžio įgulos kabinos atskirtame keleivių skyriuje, nebent į jį skrydžio įgulos nariai gali lengvai patekti.
- b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi tikt labiausiai tikėtiniems gaisrams gesinti 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 ženklėjimas**

Jei avarinėje situacijoje gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos lėktuvo liemens vietos yra ženklėjamos ant lėktuvo, jos ženklėjamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

**1 paveikslas. Įsilaužimo vietų ženklavimas****SPO.IDE.A.190 Avarinis radiolokacinis siųstuvas (ELT)**

- a) Lėktuvuose turi būti:
- 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 krėslų konfigūracija neviršija šešių.
- b) Bet kokio tipo ELT ir PLB turi būti galima vienu metu siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais.

**SPO.IDE.A.195 Skrydis 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 krėslų:
- 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 tūpti ant vandens;
  - 2) virš vandens naudojamuose vandens lėktuvuose;
  - 3) lėktuvuose, naudojamuose didesniu nei 30 minučių įprastu kreiseriniu greičiu arba 50 jūrmylių, pasirenkant mažesnę vertę, atstumu nuo žemės, kurioje galimas avarinis nutūpimas.
- b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje turi būti įrengtos elektrinio apšvietimo priemonės, leidžiančios lengviau nustatyti žmonių buvimo vietą.

- c) Virš vandens naudojamuose vandens lėktuvuose turi būti:
- 1) lėktuvo dydį, masę ir valdymo charakteristikas atitinkantis plūdrusis inkaras ir kita įranga, kuria naudojantis lėktuvą lengviau prišvartuoti, pritvirtinti arba juo manevruoti vandenyje;
  - 2) įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus, jei taikoma, Tarptautinėse laivų susidūrimo jūroje prevencijos taisyklėse.
- d) Didesniu nei 30 minučių įprastu kreiseriniu greičiu arba 50 jūrmylių, pasirenkant mažesnę vertę, atstumu nuo žemės, kurioje galimas avarinis nutūpimas, naudojamo lėktuvo įgulos vadas nustato lėktuve esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos 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;
  - 3) būsimam skrydžiui tinkamą gelbėjimosi įrangą, kuria būtų galima palaikyti gyvybę.

#### **SPO.IDE.A.200 Gelbėjimosi įranga**

- a) Lėktuvuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkiai pasiekiami, turi būti:
- 1) nelaimės signalizavimo įrangą;
  - 2) bent vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S));
  - 3) papildomos būsimam maršrutui reikalingos gelbėjimosi įrangos, atsižvelgiant į orlaivyje esančių asmenų skaičių.
- b) a punkto 3 papunktyje nurodyta įranga nereikalinga, jei lėktuvas:
- 1) nuo teritorijos, kurioje paieška ir gelbėjimas nėra ypač sunkiai pasiekiami, yra nutolęs ne toliau nei atstumu, atitinkančiu:
    - i) 120 minučių skrydį kreiseriniu greičiu neveikiant vienam varikliui (OIE), jei naudojami lėktuvai, kuriais galima tęsti skrydį iki aerodromo bet kuriame maršruto arba planuojamo nukrypimo maršruto taške pradedant gesti kritiniam (-iams) varikliui (-iams); arba
    - ii) 30 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, jei naudojami visi kiti lėktuvai; arba
  - 2) nuo avariniam nutūpimui tinkamos zonos yra nutolęs ne daugiau kaip atstumu, atitinkančiu 90 minučių skrydį kreiseriniu greičiu, jei naudojami pagal taikomą tinkamumo skraidyti standartą sertifikuoti lėktuvai.

#### **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 turi būti įrengtos ausinės su gerviniu mikrofonu arba lygiaverčiu įtaisu.
- b) Pagal IFR arba naktį naudojamuose lėktuvuose ant kiekvienam būtinam skrydžio įgulos nariui skirtu išilginio ir šoninio polinkio valdymo prietaiso turi būti po siūstuvo mygtuką.

**SPO.IDE.A.215 Radijo ryšio įranga**

- a) Pagal IFR arba naktį naudojamuose lėktuvuose, arba 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;
  - 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 turi būti įrengta navigacijos įranga, kurią naudojant būtų galima vykdyti skrydžius pagal:
  - 1) ATS skrydžių planą, jei taikoma;
  - 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 meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, turi būti įrengta tinkama įranga kursui iki vietos, iš kurios galima tūpti pagal vizualiuosius orientyrus, rodyti. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, ir bet kuriame nustatytame atsarginiame aerodrome.

**SPO.IDE.A.225 Atsakiklis**

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

## 2 skirsnis. Sraigtasparniai

### 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, siekdama laikytis SPO.IDE.H.215 ir SPO.IDE.H.220 taisyklių; arba
  - 2) jie įmontuoti sraigtasparnyje.
- 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 skrydžio metu yra sraigtasparnyje, turi atitikti šiuos reikalavimus:
  - 1) šių prietaisų, įrangos arba priedų pateikiama informacija skrydžio įgula neturi naudotis, kad laikytųsi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo arba SPO.IDE.H.215 ir SPO.IDE.H.220 taisyklių;
  - 2) prietaisai ir įranga, net sutrikę arba sugedę, neturi kenkti sraigtasparnio 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 naudoti.

### SPO.IDE.H.105 Būtiniausia skrydžio įranga

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

- a) sraigtasparnis naudojamas pagal būtinausios įrangos sąrašą (MEL), jei jis parengtas;

- b) sudėtingų varikliu varomų sraigtasparnių ir bet kokių komerciniams skrydžiams naudojamų sraigtasparnių vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis sraigtasparniu laikantis pagrindinio būtiniausios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų;
- c) sraigtasparniui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

### **SPO.IDE.H.115 Skrydžio žiburiai**

Naktį naudojamuose sraigtasparniuose turi būti:

- a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;
- b) navigacinių ir padėties žiburių;
- c) tūpimo žiburys;
- d) iš sraigtasparnio elektros sistemos tiekiamas apšvietimas, kuriuo užtikrinama, kad būtų tinkamai apšviesti visi saugiam sraigtasparnio naudojimui būtini prietaisai ir įranga;
- e) iš sraigtasparnio elektros sistemos tiekiamas viso keleivių salono apšvietimas;
- f) atskiras nešiojamasis žiburys kiekvieno įgulos nario darbo vietoje;
- g) žiburiai, atitinkantys Tarptautines laivų susidūrimo jūroje prevencijos taisykles, jei sraigtasparnis yra amfibinis.

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

- a) Pagal VFR dieną naudojamuose sraigtasparniuose turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
  - 1) magnetinė kryptis;
  - 2) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
  - 3) barometrinis aukštis;
  - 4) nurodytas oro greitis;
  - 5) slydimas.
- b) Sraigtasparniuose, naudojamuose vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis virš vandens nematant žemės, vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis naktį, kai matomumas mažesnis nei 1 500 m, arba tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sraigtasparnio negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, papildomai turi būti įrengtos:
  - 1) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
    - i) padėtis erdvėje;
    - ii) vertikalusis greitis;
    - iii) stabilizuota kryptis;
  - 2) priemonės, kuriomis rodoma, kai giroskopiniams prietaisams netinkamai tiekiamą galia;

- 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) Kituose nei sudėtinguose varikliu varomuose sraigtasparniuose, naudojamuose, kai matomumas mažesnis kaip 1 500 m, arba tokiais sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais jų 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 greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.
- d) Kai sraigtasparniui valdyti reikia dviejų pilotų, jame turi būti įrengtos papildomos atskiros priemonės, kuriomis rodoma:
  - 1) barometrinis aukštis;
  - 2) nurodytas oro greitis;
  - 3) slydimas;
  - 4) jei taikoma, padėtis erdvėje;
  - 5) jei taikoma, vertikalusis greitis;
  - 6) jei taikoma, stabilizuota kryptis.

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

Pagal IFR naudojamuose sraigtasparniuose turi būti įrengtos:

- a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
  - 1) magnetinė kryptis;
  - 2) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
  - 3) barometrinis aukštis;
  - 4) nurodytas oro greitis;
  - 5) vertikalusis greitis;
  - 6) slydimas;
  - 7) padėtis erdvėje;
  - 8) stabilizuota kryptis;
  - 9) išorinio oro temperatūra.
- b) priemonės, kuriomis rodoma, kai girokopiniams prietaisams netinkamai tiekiamas galia;
- c) kai lėktuvui valdyti reikia dviejų pilotų – atskiros papildomos priemonės, kuriomis rodoma:
  - 1) barometrinis aukštis;
  - 2) nurodytas oro greitis;
  - 3) vertikalusis greitis;



- 4) slydimas;
  - 5) padėtis erdvėje;
  - 6) stabilizuota kryptis;
- 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 bei rodymo priemonės kaip budėjimo režimo prietaisas;
  - f) kai naudojami sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai:
    - 1) atsarginis statinio slėgio šaltinis;
    - 2) schemų laikiklis, įtaisytas padėtyje, kurioje schemas gali būti lengvai skaitomos ir kurią galima apšviesti naktį.

#### **SPO.IDE.H.126 Vienintelio piloto skrydžių pagal IFR papildoma įranga**

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

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

Sraigtasparniuose, kurie naudojami pagal IFR arba naktį, turi būti įrengta orlaivio meteorologinė įranga, kai iš naujausių meteorologinių pranešimų matyti, kad palei būsimą maršrutą yra tikėtinos perkūnijos arba kitos galimos pavojingos oro sąlygos, kurias galima nustatyti orlaivio meteorologine įranga.

#### **SPO.IDE.H.133 Skrydžių apledėjimo sąlygomis naktį papildoma įranga. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai**

- a) Sraigtasparniuose, kurie naudojami naktį tikėtinomis arba faktinėmis apledėjimo sąlygomis, turi būti įrengtos priemonės ledodarai apšviesti arba nustatyti.
- b) Apšvietimo priemonės neturi akinti arba sukelti spindėjimo, trukdančio skrydžio įgulos nariams vykdyti savo pareigas.

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

Daugiau nei vieno skrydžio įgulos nario valdomuose sraigtasparniuose turi būti įrengta 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, turi būti įrengtas CVR.
- b) Pilotų kabinos pokalbių savirašyje turi būti galima išsaugoti bent per pastarąsias 2 valandas įrašytus duomenis.

- c) Pilotų kabinos pokalbių savirašyje pagal laiko skalę įrašomi:
  - 1) skrydžio įgulos kabinoje radijo ryšiu balsu perduodami arba gaunami pranešimai;
  - 2) skrydžio įgulos narių pranešimai balsu, siunčiami naudojant vidaus ryšio sistemą ir kreipimosi į keleivius sistemą, jei ji įrengta;
  - 3) garsinė pilotų kabinos aplinka, įskaitant, be pertrūkių, iš visų įgulos narių mikrofonų gautus garso signalus;
  - 4) pokalbių arba garso signalai, kuriais identifikuojamos navigacijos arba artėjimo tūpti priemonės, įmontuotos ausinėse arba garsiakalbyje.
- d) Įrašymas pilotų kabinos pokalbių savirašyje turi prasidėti automatiškai prieš sraigtasparniui pradėdant riedėti sava galia ir tęstis iki skrydžio pabaigos, kol sraigtasparnis nebegali judėti sava galia.
- e) Be to, kas paminėta d punkte, atsižvelgiant į elektros srovės tiekimą, kabinos pokalbių savirašyje turi būti pradėdama įrašyti kuo anksčiau – nuo pilotų kabinos patikrinimo prieš paleidžiant variklį skrydžio pradžioje iki pilotų kabinos patikrinimo vos tik išjungus variklį pasibaigus skrydžiui.
- f) Pilotų kabinos pokalbių savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, leidžiantis lengviau nustatyti savirašio buvimo vietą vandenyje.

#### **SPO.IDE.H.145 Skrydžio duomenų savirašis**

- a) Sraigtasparniuose, kurių MCTOM viršija 3 175 kg ir kurių pirmas individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, turi būti įrengtas FDR, kuriame duomenys įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš kurio laikmenos šiuos duomenis galima nedelsiant paimti.
- b) Skrydžio duomenų savirašyje turi būti įrašomi parametrai sraigtasparnio skrydžio trajektorijai, greičiui, padėčiai erdvėje, variklio galiai, konfiguracijai bei veikimui tiksliai nustatyti, ir saugomi bent per pastarąsias 10 valandų įrašyti duomenys.
- c) Duomenys turi būti gaunami iš sraigtasparnio šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su skrydžio įgulai rodoma informacija.
- d) Skrydžio duomenų savirašyje turi būti pradėdama įrašyti automatiškai prieš sraigtasparniui pradėdant riedėti sava galia ir automatiškai sustojama, kai sraigtasparnis nebegali judėti sava galia.
- e) Skrydžio duomenų savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, leidžiantis lengviau nustatyti savirašio buvimo vietą vandenyje.

#### **SPO.IDE.H.150 Duomenų saito įrašymas**

- a) Sraigtasparniuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau ir kuriuose galima naudoti duomenų saito ryšį, būtina įrengti CVR ir, jei taikoma, savirašyje įrašyti:
  - 1) su bendravimu tarp sraigtasparnio ir ATS, įskaitant pranešimus, taikomus toliau nurodytoms reikmėms, susijusius duomenų saito pranešimus:
    - i) duomenų saitui suaktyvinti;

- ii) dispečerio ir piloto bendravimo reikmėms;
  - iii) adresuotajai priežiūrai;
  - iv) skrydžio informacijai;
  - v) orlaivio transliacijų priežiūrai, kiek įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;
  - vi) orlaivio funkcinės kontrolės duomenims, kiek įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;
  - vii) grafikams, kiek 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;
  - 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 lengva 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 taisyklėje nurodyta CVR įrenginiams.
  - d) Savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, leidžiantis lengviau nustatyti savirašio buvimo vietą vandenyje.
  - e) Savirašio įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikytini reikalavimai yra tokie patys, kaip SPO.IDE.H.140 taisyklės d ir e punktuose nurodyti įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikytini reikalavimai.

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

Kad būtų laikomasi CVR ir FDR reikalavimų, 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 turi būti įrengta:
  - 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 1999 m. liepos 31 d. – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema kiekviename krėsele;
  - 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;
  - 2) reguliariai atnaujinama.

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

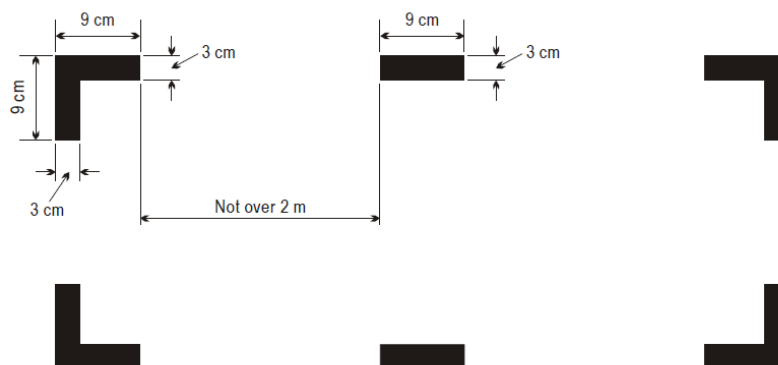
- a) Nehermetiškuose sraigtasparniuose, naudojamuose tokia aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.
- b) Nehermetiškuose sraigtasparniuose, naudojamuose virš 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;
  - 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 taisyklės b punkte.

**SPO.IDE.H.180 Rankiniai gesintuvai**

- a) Sraigtasparniuose turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:
  - 1) skrydžio įgulos kabinoje;
  - 2) kiekviename nuo skrydžio įgulos kabinos atskirtame keleivių skyriuje, nebent į jį skrydžio įgulos nariai gali lengvai patekti.
- b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi tikt labiausiai tikėtiniems gaisrams gesinti tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, ir toksiškų dujų koncentracijos pavojui mažinti skyriuose, kuriuose yra žmonių.

**SPO.IDE.H.185 Įsilaužimo vietų ženklimas**

Jei avarinėje situacijoje gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos sraigtasparnio liemens vietos ženklinamos ant sraigtasparnio, jos ženklinamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

**1 paveikslas. Įsilaužimo vietų ženklavimas****SPO.IDE.H.190 Avarinis radiolokacinis siųstuvas (ELT)**

- a) Sraigtasparniuose, kurių didžiausioji sertifikuota krėslų konfigūracija viršija šešis, turi būti:
  - 1) automatinis ELT;
  - 2) vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S) gelbėjimosi plauste arba gelbėjimosi liemenėje, kai sraigtasparnis naudojamas atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 3 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu.
- b) Sraigtasparniuose, kurių didžiausioji sertifikuota keleivių krėslų konfigūracija neviršija šešių, turi būti įgulos nario arba užduočių specialisto nešiojamas ELT(S) arba asmeninis radiolokacinis švyturys (PLB).
- c) 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 krėslu, 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 eina virš vandens.
- b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje turi būti įrengtos elektrinio apšvietimo priemonės, leidžiančios lengviau nustatyti žmonių buvimo vietą.

- c) Didesniu nei 30 minučių įprastu kreiseriniu greičiu arba 50 jūrmylių, pasirenkant mažesnę vertę, atstumu nuo žemės naudojamo sraigtasparnio įgulos vadas nustato sraigtasparnyje esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos 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;
  - 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 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 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 talkinant skrydžiams atviroje jūroje atstumu nuo žemės, atitinkančiu 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;
- 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 varikliu varomi sraigtasparniai**

Sraigtasparniuose, naudojamuose:

- 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);
  - 3) būsimos skrydžio reikalavimus atitinkanti gelbėjimosi įranga, įskaitant gyvybės palaikymo priemones.

### **SPO.IDE.H.200 Gelbėjimosi įranga**

Sraigtasparniuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkiai pasiekiami, turi būti:

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

### **SPO.IDE.H.201 Papildomi reikalavimai sraigtasparniams, kuriais vykdomi skrydžiai atviroje jūroje nepalankių sąlygų zonoje. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai**

Sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai atviroje jūroje nepalankių sąlygų zonoje atstumu nuo žemės, atitinkančiu 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 taisyklę turimi gelbėjimosi plaustai turi būti įrengti taip, kad būtų tinkami naudoti tokiomis sąlygomis jūroje, kuriomis įvertintos sraigtasparnio tūpimo ant vandens, plūduriavimo ir diferento charakteristikos, siekiant laikytis sertifikavimui skirtų tūpimo ant vandens reikalavimų;
- c) sraigtasparnyje turi būti įrengta nepriklausomai maitinama avarinė apšvietimo sistema bendrajam keleivių salono apšvietimui užtikrinti siekiant palengvinti sraigtasparnio evakuaciją;
- 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 ir tamsoje; tokie ženklai turi būti suprojektuoti taip, kad būtų matomi, jei sraigtasparnis apvirstų ir keleivių salonas panirtų po vandeniu;
- e) visose nenumetamosiose duryse, kurių angos skirtos naudoti kaip tūpimo ant vandens avariniai išėjimai, turi būti priemonės joms užfiksuoti atidarytoms, kad keleiviai bet kokiomis sąlygomis jūroje, kurias būtina įvertinti pagal 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) vandens lėktuvo dydį, masę ir valdymo charakteristikas atitinkantis plūdrusis inkaras ir kita įranga, kuria naudojantis sraigtasparnį lengviau prišvartuoti, pritvirtinti arba juo manevruoti vandenyje;
- b) įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus, jei taikoma, Tarptautinėse laivų susidūrimo jūroje prevencijos taisyklėse.

#### **SPO.IDE.H.203 Visi virš vandens skraidantys sraigtasparniai. 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 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) Pagal IFR arba naktį naudojamuose sraigtasparniuose, arba kai reikalaujama pagal taikytinus oro erdvės reikalavimus, turi būti įrengta 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;
  - 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 turi būti įrengta navigacijos įranga, kurią naudojant galima vykdyti skrydžius pagal:
  - 1) ATS skrydžių planą, jei taikoma;
  - 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, naudojamuose skrydžiams, kurių metu numatyta tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, turi būti įrengta navigacijos įranga kursui iki vietos, iš kurios galima tūpti pagal vizualiuosius orientyrus, rodyti. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, 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, siekdama laikytis SPO.IDE.S.145 ir SPO.IDE.S.15 taisyklių; arba
  - 2) jie įmontuoti sklandytuve.
- b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniams elementams:
  - 1) atskiram nešiojamajam žiburiui;
  - 2) tikslaus laiko prietaisui;
  - 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 skrydžio metu yra sklandytuve, turi atitikti šiuos reikalavimus:
  - 1) šių prietaisų, įrangos arba priedų pateikiama informacija skrydžio įgula neturi naudotis, kad laikytųsi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo;
  - 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 naudoti.

#### SPO.IDE.S.105 Būtinausia skrydžio įranga

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

- a) sklandytuvus 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. Skrydžių ir navigacijos prietaisai

- a) Pagal VFR dieną naudojamuose sklandytuvuose įrengiamos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
  - 1) jei sklandytuvus varomas varikliu – magnetinė kryptis;
  - 2) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
  - 3) barometrinis aukštis;

- 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;
  - 3) magnetinė kryptis.

#### **SPO.IDE.S.120 Skrydis per debesis. Skrydžių ir navigacijos prietaisai**

Sklandytuvuose, kuriais skrendama per debesis, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

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

#### **SPO.IDE.S.125 Krėslai ir suvaržymo sistemos**

- a) Sklandytuvuose turi būti įrengta:
  - 1) krėslai kiekvienam sklandytuve esančiam asmeniui;
  - 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, naudojamuose didesniame nei 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame būtų pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

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

#### **SPO.IDE.S.135 Skrydis virš vandens**

Virš vandens naudojamo sklandytuvo įgulos 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 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;
- 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 tūpti ant vandens.

#### **SPO.IDE.S.140 Gelbėjimosi įranga**

Sklandytuvuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkiai pasiekiami, turi būti 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 skrydžių planą, jei taikoma;
- b) taikytinus oro erdvės reikalavimus.

#### **SPO.IDE.S.155 Atsakiklis**

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

#### 4 skirsnis. 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) juos naudoja skrydžio įgula skrydžio trajektorijai nustatyti, kad būtų galima laikytis SPO.IDE.B.145 taisyklės; arba
  - 2) jie įmontuoti balione.
- b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniams elementams:
  - 1) atskiram nešiojamajam žiburiui;
  - 2) tikslaus laiko prietaisui;
  - 3) pirmosios pagalbos vaistinėlei;
  - 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 skrydžio metu yra balione, turi atitikti šiuos reikalavimus:
  - 1) šių prietaisų, įrangos arba priedų pateikiama informacija skrydžio įgula neturi naudotis, kad laikytųsi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo;
  - 2) prietaisai ir įranga, net sutrikę arba sugedę, neturi kenkti 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 naudoti.

##### **SPO.IDE.B.105 Būtinausia skrydžio įranga**

Skrydžio negalima pradėti, jei neveikia kuris nors numatytam baliono skrydžiui būtinas prietaisas, funkcija ar įrenginys, nebent:

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

##### **SPO.IDE.B.110 Skrydžio žiburiai**

Naktį naudojamuose balionuose turi būti:

- a) padėties žiburių;
- b) priemonių, kuriomis būtų galima tinkamai apšviesti visus saugiam baliono naudojimui būtinus prietaisus ir įrangą;

- c) atskiras nešiojamasis žiburys;
- d) jei naudojami karšto oro balionai:
  - 1) tūpimo žiburys;
  - 2) susidūrimų vengimo žiburys.

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

Pagal VFR dieną naudojamuose balionuose turi būti:

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

### **SPO.IDE.B.120 Pirmosios pagalbos vaistinė**

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

### **SPO.IDE.B.121 Papildomas deguonis**

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

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

### **SPO.IDE.B.125 Rankiniai gesintuvai**

Karšto oro balionuose turi būti bent vienas rankinis gesintuvas.

### **SPO.IDE.B.130 Skrydis virš vandens**

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

- a) gelbėjimosi liemenę kiekvienam 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;
- c) nelaimės signalizavimo įrangą.

#### **SPO.IDE.B.135 Gelbėjimosi įranga**

Balionuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkiai pasiekiami, turi būti signaliniai prietaisai ir gelbėjimosi įranga, tinkantys naudoti zonoje, per kurią skrendama.

#### **SPO.IDE.B.140 Įvairi įranga**

Balionuose turi būti apsauginės pirštinės kiekvienam įgulos nariui.

- b) Karšto oro ir mišriuose balionuose turi būti:
  - 1) alternatyvus uždegimo šaltinis;
  - 2) degalų kiekio matavimo ir rodymo priemonės;
  - 3) gaisro gesinimo antklodė arba ugniai atspari danga;
  - 4) bent 25 metrų (m) ilgio virvė.
- c) Dujomis pildomuose balionuose reikia turėti peilį.

#### **SPO.IDE.B.145 Radijo ryšio įranga**

- a) Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, 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, 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**

- a) Siekdamas nustatyti su skrydžiu susijusius pavojus ir riziką, vežėjas įvertina veiklos sudėtingumą.
- b) Vežėjas parengia standartinės veiklos procedūras, kuriose nurodoma:
  - 1) jei taikoma, įranga, kurią reikia turėti skrydžio metu, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus MEL įrašus;
  - 2) įgulos sudėtis ir įgulos narių bei užduočių specialistų patirties reikalavimai;
  - 3) 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;
  - 4) įgulos narių ir užduočių specialistų pareigos ir atsakomybė;
  - 5) naudojimo galimybių kriterijai, kuriuos būtina įvykdyti, kad būtų galima vykdyti HESLO skrydžius;
  - 6) įprastos, neįprastos ir avarinės įgulos narių ir užduočių specialistų 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;
- b) vienos krovinės 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**

- a) Siekdamas nustatyti su skrydžiu susijusius pavojus ir riziką, vežėjas įvertina veiklos sudėtingumą.
- b) Vežėjas parengia standartinės veiklos procedūras, kuriose nurodoma:



- 1) jei taikoma, įranga, kurią reikia turėti skrydžio metu, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus MEL įrašus;
- 2) įgulos sudėtis ir įgulos narių bei užduočių specialistų patirties reikalavimai;
- 3) 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;
- 4) įgulos narių ir užduočių specialistų pareigos ir atsakomybė;
- 5) naudojimo galimybių kriterijai, kuriuos būtina įvykdyti, kad būtų galima vykdyti HEC skrydžius;
- 6) įprastos, neįprastos ir avarinės įgulos narių ir užduočių specialistų procedūros.

### **SPO.SPEC.HEC.105 Specialioji HEC įranga**

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

### **3 skirsnis. Parašutų skrydžiai (PAR)**

#### **SPO.SPEC.PAR.100 Standartinės veiklos procedūros**

- a) Siekdamas nustatyti su skrydžiu susijusius pavojus ir riziką, vežėjas įvertina veiklos sudėtingumą.
- b) Vežėjas parengia standartinės veiklos procedūras, kuriose nurodoma:
  - 1) jei taikoma, įranga, kurią reikia turėti skrydžio metu, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus MEL įrašus;
  - 2) įgulos sudėtis ir įgulos narių bei užduočių specialistų patirties reikalavimai;
  - 3) 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;
  - 4) įgulos narių ir užduočių specialistų pareigos ir atsakomybė;
  - 5) naudojimo galimybių kriterijai, kuriuos būtina įvykdyti, kad būtų galima vykdyti parašutų skrydžius;
  - 6) įprastos, neįprastos ir avarinės įgulos narių ir užduočių specialistų procedūros.

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

SPO.GEN.106 taisyklės c punkte nustatytas reikalavimas netaikomas šuolius parašiotu atliekantiems užduočių specialistams.

**SPO.SPEC.PAR.110 Krėslai**

Nepaisant SPO.IDE.A.160 taisyklės a punkto ir a punkto 1 papunkčio, galima sėdėti ant grindų, jei užduočių specialistą galima sulaikyti arba suveržti.

**SPO.SPEC.PAR.115 Papildomas deguonis**

Nepaisant SPO.OP.195 taisyklės a punkto, reikalavimas naudoti papildomą deguonį netaikomas užduočių specialistams, vykdančiams su specializuota 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 Skrydis virš vandens**

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

**SPO.SPEC.PAR.125 Pavojingųjų krovinių išleidimas**

Nepaisant SPO.GEN.160 taisyklės, vykdamas parodomuosius parašiotų skrydžius virš perpildytų 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**

- a) Siekdamas nustatyti su skrydžiu susijusius pavojus ir riziką, vežėjas įvertina veiklos sudėtingumą.
- b) Vežėjas parengia standartinės veiklos procedūras, kuriose nurodoma:
  - 1) jei taikoma, įranga, kurią reikia turėti skrydžio metu, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus MEL įrašus;
  - 2) įgulos sudėtis ir įgulos narių bei užduočių specialistų patirties reikalavimai;
  - 3) 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;

- 4) įgulos narių ir užduočių specialistų pareigos ir atsakomybė;
- 5) naudojimo galimybių kriterijai, kuriuos būtina įvykdyti, kad būtų galima atlikti akrobatinius skrydžius;
- 6) įprastos, neįprastos ir avarinės įgulos narių ir užduočių specialistų procedūros.

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

Vykdam akrobatinius skrydžius nereikia turėti šių SPO.GEN.140 taisyklės a punkte nurodytų dokumentų:

- a) užpildyto ATS skrydžių plano informacijos, 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) perimančiam ir perimtam orlaiviui skirtų procedūrų ir vizualiųjų signalų informacijos;
- d) informacijos apie paieškos ir gelbėjimo tarnybas numatyto skrydžio zonoje.

**SPO.SPEC.ABF.115 Pirmosios pagalbos vaistinė**

SPO.IDE.A.165 ir SPO.IDE.H.165 taisyklėse nustatytas reikalavimas lėktuvuose ir sraigtasparniuose turėti pirmosios pagalbos vaistinės akrobatiniams skrydžiams netaikomas.

**SPO.SPEC.ABF.120 Rankinis gesintuvas**

SPO.IDE.180.A taisyklėje nustatytas reikalavimas lėktuvuose ir sraigtasparniuose turėti rankinį gesintuvą akrobatiniams skrydžiams netaikomas.