

I

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση είναι υποχρεωτική)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 859/2008 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 20ής Αυγούστου 2008

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 όσον αφορά τις κοινές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 προβλέπει ότι η Επιτροπή εγκρίνει τις τροποποιήσεις των τεχνικών κανόνων και των διοικητικών διαδικασιών που περιέχει το παράρτημα III, οι οποίες απαιτούνται λόγω της επιστημονικής και τεχνικής προόδου.

(2) Το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 βασίζεται σε σύνολο εναρμονισμένων κανόνων που έχει θεσπίσει ο Σύνδεσμος Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities — JAA), τους αποκαλούμενους «κοινές αεροπορικές απαιτήσεις για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές» (αεροπλάνα) [Joint Aviation Requirements for Commercial Air Transportation (Aeroplanes) — JAR-OPS 1].

(3) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 8/2008 ⁽²⁾ επικαιροποιήθηκε το παράρτημα III ώστε να περιέχει τις τροποποιήσεις των JAR-OPS της 1ης Ιανουαρίου 2005 (τροποποιήσεις 9 έως 12) πριν από την έναρξη εφαρμογής του παρατήματος (16 Ιουλίου 2008).

(4) Με βάση το έργο που θα επιτελέσει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, και ενόσω εκκρεμεί η έγκριση των κανόνων εφαρμογής που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 8/2008, το εν λόγω παράρτημα πρέπει να τροποποιηθεί και πάλι, ώστε να περιέχει ορισμένες λεπτομερείς τεχνικές και επιχειρησιακές απαιτήσεις όσον αφορά τα πλέον κείρια στοιχεία του παραρτήματος αυτού για την ασφάλεια πτήσεων.

(5) Οι εν λόγω απαιτήσεις πρέπει να εφαρμοσθούν χωρίς καθυστέρηση. Ωστόσο, ο κλάδος και οι αρχές που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή των σύνθετων διατάξεων πρέπει να έχουν απαραίτητο χρόνο στη διάθεσή τους για τις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού και την εκπαίδευση των πληρωμάτων διακυβέρνησης.

(6) Το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(7) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/1991 αντικαθίσταται από το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

⁽¹⁾ ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4.

⁽²⁾ ΕΕ L 10 της 12.1.2008, σ. 1.

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει από την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

2. Οι διατάξεις του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού σχετικά με τις OPS 1.1005, OPS 1.1010, OPS 1.1015, το προσάρτημα 1 της OPS 1.1005, το προσάρτημα 1 της OPS 1.1010, το προσάρτημα 1 της OPS 1.1015 και το προσάρτημα 3 των OPS 1.1005/1.1010/1.1015 αρχίζουν να ισχύουν από τις 16 Ιουλίου 2009.

3. Οι διατάξεις του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού σχετικά με τις OPS 1.430, OPS 1.435, OPS 1.440, OPS 1.450,

OPS 1.455, OPS 1.460, το προσάρτημα 1 της OPS 1.430, το προσάρτημα 1 της OPS 1.440, το προσάρτημα 1 της OPS 1.450 και το προσάρτημα 1 της OPS 1.455 αρχίζουν να ισχύουν από τις 16 Ιουλίου 2011.

4. Ενόσω εκκρεμεί η εφαρμογή των διατάξεων που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3, εξακολουθούν να ισχύουν οι αντίστοιχες διατάξεις του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 8/2008.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 20 Αυγούστου 2008.

Για την Επιτροπή
Antonio TAJANI
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Κοινές τεχνικές απαιτήσεις και διοικητικές διαδικασίες που ισχύουν για την εμπορική αερομεταφορά με αεροσκάφη

OPS 1: Εμπορική αερομεταφορά (αεροπλάνα)

Περιεχόμενα

ΤΜΗΜΑ Α	—	Εφαρμογή και ορισμοί
ΤΜΗΜΑ Β	—	Γενικά
ΤΜΗΜΑ Γ	—	Πιστοποίηση και επίβλεψη αερομεταφορέα
ΤΜΗΜΑ Δ	—	Επιχειρησιακές λειτουργίες
ΤΜΗΜΑ Ε	—	Επιχειρήσεις παντός καιρού
ΤΜΗΜΑ ΣΤ	—	Γενικά περί επιδόσεων
ΤΜΗΜΑ Ζ	—	Επιδόσεις κατηγορίας Α
ΤΜΗΜΑ Η	—	Επιδόσεις κατηγορίας Β
ΤΜΗΜΑ Θ	—	Επιδόσεις κατηγορίας Γ
ΤΜΗΜΑ Ι	—	Μάζα και ζυγοστάθμιση
ΤΜΗΜΑ ΙΑ	—	Όργανα και εξοπλισμός
ΤΜΗΜΑ ΙΒ	—	Εξοπλισμός επικοινωνίας και πλοήγησης
ΤΜΗΜΑ ΙΓ	—	Συντήρηση αεροπλάνου
ΤΜΗΜΑ ΙΔ	—	Πλήρωμα πτήσης
ΤΜΗΜΑ ΙΕ	—	Πλήρωμα θαλάμου επιβατών
ΤΜΗΜΑ ΙΣΤ	—	Εγχειρίδια, μητρώα και αρχεία
ΤΜΗΜΑ ΙΖ	—	Περιορισμοί χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και απαιτήσεις ανάπαυσης
ΤΜΗΜΑ ΙΗ	—	Εναέρια μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων
ΤΜΗΜΑ ΙΘ	—	Ασφάλεια

ΤΜΗΜΑ Α

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

OPS 1.001

Εφαρμογή

Στο μέρος 1 της OPS καθορίζονται οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται για την πτητική λειτουργία οποιουδήποτε πολιτικού αεροπλάνου με σκοπό την εμπορική αερομεταφορά από οποιονδήποτε αεροπορικό μεταφορέα, του οποίου η κύρια εγκατάσταση και, εάν υπάρχει, η επίσημη έδρα του, βρίσκεται σε κράτος μέλος, ο οποίος στο εξής καλείται “αερομεταφορέας”. Η OPS 1 δεν ισχύει:

1. για αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται σε στρατιωτικές, τελωνειακές και αστυνομικές υπηρεσίες, ούτε
2. για πτήσεις ρίψης αλεξιπτώτων και πυρόσβεσης και για τις συναφείς πτήσεις μετάβασης και επιστροφής των προσώπων που συνήθως μεταφέρονται για ρίψη αλεξιπτώτων και πυρόσβεση, ούτε
3. για πτήσεις αμέσως πριν, κατά τη διάρκεια ή αμέσως μετά την εκτέλεση εναέριας δραστηριότητας, εφόσον οι εν λόγω πτήσεις συνδέονται με αυτή την εναέρια δραστηριότητα και στην οποία, πέραν των μελών του πληρώματος, δεν μεταφέρονται περισσότερα από έξι πρόσωπα τα οποία είναι αναγκαία για την εκτέλεση της εναέριας δραστηριότητας.

OPS 1.003

Ορισμοί

- a) Για τον σκοπό του παρόντος παραρτήματος:
 1. “Δεκτή/Αποδεκτή” σημαίνει ότι η Αρχή δεν έχει αντίρρηση και τη θεωρεί κατάλληλη για τον προβλεπόμενο σκοπό.
 2. “Εγκεκριμένη (από την Αρχή)” σημαίνει τεκμηριωμένη (από την Αρχή) για τον προβλεπόμενο σκοπό.
 3. “Κύριος πίνακας ελάχιστου εξοπλισμού (Master Minimum Equipment List, MMEL)” σημαίνει κύριο πίνακα (με προοίμιο) κατάλληλο για συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου που καθορίζει τα όργανα, τις μονάδες εξοπλισμού ή τις λειτουργίες οι οποίες, ενώ διατηρούν το επίπεδο ασφάλειας που απαιτείται από τις ισχύουσες προδιαγραφές πτητικής ικανότητας, ενδέχεται να μη λειτουργούν προσωρινά λόγω του εγγενούς πλεονασμού στο σχεδιασμό ή/και λόγω των καθορισμένων διαδικασιών, των όρων και των περιορισμών που αφορούν την πτητική λειτουργία και τη συντήρηση και σύμφωνα με τις ισχύουσες διαδικασίες για τη διαρκή πτητική ικανότητα.
 4. “Πίνακας ελάχιστου εξοπλισμού (Minimum Equipment List, MEL)” σημαίνει πίνακα (με προοίμιο) που αφορά τη λειτουργία αεροσκάφους, υπό καθορισμένες συνθήκες, με ειδικά όργανα, μονάδες εξοπλισμού ή λειτουργίες που είναι εκτός λειτουργίας κατά την έναρξη της πτήσης. Ο πίνακας αυτός συντάσσεται από τον αερομεταφορέα ειδικά για το δικό του αεροσκάφος, λαμβάνοντας υπόψη τον ορισμό του αεροσκάφους του και τις σχετικές συνθήκες λειτουργίας και συντήρησης σύμφωνα με διαδικασία εγκεκριμένη από την Αρχή.
- β) Το μέρος M και το μέρος 145 που μνημονεύονται στο παρόν παράρτημα παραπέμπουν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής⁽¹⁾.

(¹) EE L 315 της 28.11.2003, σ. 1.

ΤΜΗΜΑ Β

ΓΕΝΙΚΑ

OPS 1.005

Γενικά

- α) Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπεται να εκμεταλλεύεται αεροπλάνο για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς διαφορετικούς από εκείνους της OPS μέρος 1. Για τις πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών επιδόσεων κατηγορίας Β προβλέπονται πιο περιορισμένες απαιτήσεις στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 α).
- β) Ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με τις αναδρομικώς ισχύουσες απαιτήσεις πτητικής ικανότητας για αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς.
- γ) Κάθε αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τους όρους του πιστοποιητικού πτητικής ικανότητάς του (Certificate of Airworthiness, CoA) και εντός των εγκεκριμένων περιορισμών που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (Aeroplane Flight Manual, AFM).
- δ) Όλα τα συνθετικά μέσα εκπαίδευσης (Synthetic Training Devices, STD), όπως οι προσομοιωτές πτήσης ή οι συσκευές εκπαίδευσης πτήσης (Flight Training Devices, FTD), που αντικαθιστούν το αεροπλάνο για σκοπούς εκπαίδευσης ή/και ελέγχου, πρέπει να διαθέτουν χαρακτηριστικά σύμφωνα με τις απαιτήσεις STD. Ο αερομεταφορέας που σκοπεύει να χρησιμοποιήσει αυτά τα συνθετικά μέσα εκπαίδευσης πρέπει να λαμβάνει την έγκριση της Αρχής.

OPS 1.020

Νομοθεσία, κανονισμοί και διαδικασίες — Ευθύνες αερομεταφορέα

Ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι:

1. όλοι οι υπάλληλοι γνωρίζουν ότι πρέπει να συμμορφώνονται προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών εκείνων στα οποία διενεργούνται οι επιχειρησιακές δραστηριότητες και έχουν σχέση με την εκτέλεση των καθηκόντων τους και
2. όλα τα μέλη του πληρώματος γνωρίζουν τους νόμους και τους κανονισμούς και είναι εξοικειωμένα με τις διαδικασίες που σχετίζονται με την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

OPS 1.025

Κοινή γλώσσα

- α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος μπορούν να επικοινωνούν σε κοινή γλώσσα.
- β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το επιχειρησιακό προσωπικό κατανοεί τη γλώσσα στην οποία έχουν συνταχθεί τα μέρη εκείνα του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (Operations Manual, OP) που αφορούν τα καθήκοντα και τις ευθύνες τους.

OPS 1.030

Πίνακες ελάχιστου εξοπλισμού — Υποχρεώσεις αερομεταφορέα

- α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει, για κάθε αεροπλάνο, πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) που έχει εγκριθεί από την Αρχή. Ο πίνακας αυτός βασίζεται, χωρίς όμως να είναι λιγότερο περιοριστικός, στον σχετικό κύριο πίνακα βασικού εξοπλισμού (MMEL) (εφόσον υπάρχει) που έχει εγκριθεί από την Αρχή.
- β) Ο αερομεταφορέας επιτρέπεται να εκμεταλλεύεται αεροπλάνο μόνον σύμφωνα με τον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), εκτός εάν τούτο επιτρέπεται από την Αρχή. Σε καμία περίπτωση οποιαδήποτε τέτοια άδεια δεν επιτρέπει πτητική λειτουργία καθ' υπέρβαση των περιορισμών του κύριου πίνακα βασικού εξοπλισμού (MMEL).

OPS 1.035

Σύστημα ποιοτικού ελέγχου

- α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει σύστημα ποιοτικού ελέγχου και ορίζει διευθυντή ποιοτικού ελέγχου προκειμένου να παρακολουθεί τη συμμόρφωση με τις διαδικασίες που απαιτούνται για να εξασφαλίζονται ασφαλείς πρακτικές πτητικής λειτουργίας και πτητικά ικανά αεροπλάνα, αλλά και την καταλληλότητα αυτών των διαδικασιών. Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης πρέπει να περιλαμβάνει σύστημα επαναπληροφόρησης με αποδέκτη τον υπόλογο διευθυντή [βλέπε επίσης OPS 1.175 σημείο η)], για την εξασφάλιση των αναγκαίων διορθωτικών ενεργειών.
- β) Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου πρέπει να περιλαμβάνει πρόγραμμα διασφάλισης της ποιότητας, το οποίο περιέχει διαδικασίες σχεδιασμένες να επιβεβαιώνουν ότι όλες οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται σύμφωνα με όλες τις απαιτήσεις, τα πρότυπα και τις διαδικασίες που ισχύουν σχετικά.
- γ) Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου και ο διευθυντής ποιοτικού ελέγχου πρέπει να είναι αποδεκτοί από την Αρχή.
- δ) Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου πρέπει να περιγράφεται στα σχετικά έγγραφα.
- ε) Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του σημείου α) ανωτέρω, η Αρχή μπορεί να δεχτεί τον διορισμό δύο διευθυντών ποιοτικού ελέγχου, ένας για τις πτητικές λειτουργίες και ένας για τη συντήρηση, υπό την προϋπόθεση ότι ο αερομεταφορέας έχει συστήσει μονάδα διαχείρισης της ποιότητας προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα ποιοτικού ελέγχου εφαρμόζεται ενιαία σε ολόκληρη την επιχειρησιακή λειτουργία.

OPS 1.037

Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης

- α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει και διατηρεί πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης, που μπορεί να ενσωματωθεί στο σύστημα ποιοτικού ελέγχου, το οποίο περιλαμβάνει:
1. προγράμματα μέσω των οποίων επιτυγχάνεται η συνεχής επίγνωση των κινδύνων από όλα τα πρόσωπα που εμπλέκονται σε πτητικές λειτουργίες και
 2. σύστημα αναφοράς περιστατικών (Occurrence Reporting Scheme) που παρέχει τη δυνατότητα συλλογής και αξιολόγησης των εκθέσεων (αναφορών) συμβάντων και ατυχημάτων με σκοπό τον προσδιορισμό δυσμενών τάσεων ή προς το συμφέρον της ασφάλειας των πτήσεων. Το σύστημα πρέπει να προστατεύει την ταυτότητα του αναφέροντος και να συμπεριλαμβάνει τη δυνατότητα ανώνυμης υποβολής των αναφορών, και
 3. αξιολόγηση των σχετικών πληροφοριών αναφορικά με ατυχήματα και συμβάντα καθώς και διάδοση των συναφών πληροφοριών, χωρίς απόδοση ευθυνών, και
 4. πρόγραμμα παρακολούθησης στοιχείων πτήσης για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) μεγαλύτερη από 27 000 kg. Παρακολούθηση των στοιχείων πτήσης (Flight Data Monitoring, FDM) είναι η προληπτική αξιοποίηση ψηφιακών στοιχείων πτήσης από συνήθεις πτητικές λειτουργίες για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας. Το πρόγραμμα παρακολούθησης στοιχείων πτήσης δεν επιβάλλει ποινές και περιέχει κατάλληλες διασφαλίσεις για την προστασία της (των) πηγής(-ών) των στοιχείων, και
 5. τον διορισμό προσώπου υπεύθυνου για τη διαχείριση του προγράμματος.
- β) Οι προτάσεις για διορθωτικές ενέργειες που απορρέουν από το πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσεων αποτελούν ευθύνη του προσώπου που είναι υπόλογο για τη διαχείριση του προγράμματος.
- γ) Ο διευθυντής ποιοτικού ελέγχου παρακολουθεί και ελέγχει την αποτελεσματικότητα των αλλαγών που επέρχονται από τις προτάσεις για διορθωτικές ενέργειες βάσει του προγράμματος πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας των πτήσεων.

OPS 1.040

Μέλη πληρώματος

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε επιχειρησιακό μέλος του πληρώματος πτήσης ή θαλάμου επιβατών έχει εκπαιδευτεί και είναι ικανό να εκτελεί τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί.

- β) Σε περίπτωση νέων μελών του πληρώματος τα οποία δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών και εκτελούν τα καθήκοντά τους στο θάλαμο των επιβατών του αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα εν λόγω πρόσωπα:
1. δεν συγχέονται από τους επιβάτες με τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών·
 2. δεν καταλαμβάνουν θέσεις στους σταθμούς εργασίας που έχουν καθοριστεί για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών·
 3. δεν παρεμποδίζουν την εκτέλεση των καθηκόντων των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

OPS 1.050

Πληροφορίες έρευνας και διάσωσης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πρόσβαση στις ουσιώδεις πληροφορίες που σχετίζονται με τη σχεδιαζόμενη πτήση και αφορούν τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης είναι εύκολα προσίτες στο θάλαμο διακυβέρνησης

OPS 1.055

Πληροφορίες σχετικά με τον φερόμενο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και διάσωσης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι είναι διαθέσιμοι για άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού διάσωσης κατάλογοι οι οποίοι περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και διάσωσης που φέρουν όλα τα αεροπλάνα του. Οι πληροφορίες περιλαμβάνουν, κατά περίπτωση, το πλήθος, το χρώμα και τον τύπο των σωσίβιων λέμβων και φωτοβολίδων, λεπτομέρειες σχετικά με τις ιατρικές προμήθειες έκτακτης ανάγκης, τις προμήθειες νερού καθώς και τον τύπο και τις συχνότητες του φορητού εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας έκτακτης ανάγκης.

OPS 1.060

Αναγκαστική προσθαλάσωση

Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροπλάνο με εγκεκριμένη διαρρύθμιση θέσεων περισσότερων των 30 επιβατών σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα, όταν η απόσταση από της ξηράς, το οποίο είναι κατάλληλο για προσγείωση έκτακτης ανάγκης, υπερβαίνει τα 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης ή υπερβαίνει τα 400 ναυτικά μίλια, ανάλογα με το ποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη, εκτός εάν το αεροπλάνο συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις αναγκαστικής προσθαλάσωσης που καθορίζονται στον κώδικα πτητικής ικανότητας που ισχύει σχετικά.

OPS 1.065

Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων

- α) Ο αερομεταφορέας δεν μεταφέρει αεροπορικώς πολεμικά όπλα και πολεμοφόδια, εκτός εάν έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη.
- β) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι τα πολεμικά όπλα και τα πολεμοφόδια:
1. έχουν αποθηκευτεί στο αεροπλάνο σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης και
 2. στην περίπτωση πυροβόλων όπλων, αυτά δεν είναι οπλισμένα·

εκτός εάν, πριν από την έναρξη της πτήσης, έχει χορηγηθεί έγκριση από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη ότι τα εν λόγω πολεμικά όπλα και πολεμοφόδια μπορούν να μεταφερθούν με συνθήκες που διαφέρουν εν μέρει ή στο σύνολό τους από εκείνες που καθορίζονται στο παρόν σημείο.

- γ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι, πριν από την έναρξη πτήσης, ο κυβερνήτης ενημερώνεται για τις λεπτομέρειες και τη θέση πάνω στο σκάφος των πολεμικών όπλων και των πολεμοφοδίων που πρόκειται να μεταφερθούν.

OPS 1.070

Μεταφορά όπλων και πυρομαχικών που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς

- α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι γνωστοποιείται σε αυτόν οποιαδήποτε μεταφορά όπλων, που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς.
- β) Ο αερομεταφορέας που αποδέχεται τη μεταφορά όπλων που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς διασφαλίζει ότι τα εν λόγω όπλα:
1. αποθηκεύονται στο αεροπλάνο σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός εάν η Αρχή αποφασίσει ότι η συμμόρφωση είναι ανέφικτη και δεχτεί ότι μπορούν να εφαρμοσθούν άλλες διαδικασίες, και
 2. στην περίπτωση πυροβόλων όπλων ή άλλων όπλων που μπορούν να περιέχουν πυρομαχικά, δεν είναι οπλισμένα.
- γ) Πυρομαχικά για όπλα που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς επιτρέπεται να μεταφέρονται σε ελεγμένες αποσκευές επιβατών, με την επιφύλαξη ορισμένων περιορισμών, σύμφωνα με τις Τεχνικές Οδηγίες [βλέπε JAR-OPS 1.1160 σημείο β) 5) όπως ορίζεται στην OPS 1.1150 σημείο α) 15)].

OPS 1.075

Μέθοδος μεταφοράς προσώπων

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε δυνατό μέτρο ώστε να εξασφαλίζεται ότι κατά τη διάρκεια πτήσης κανένα πρόσωπο δεν βρίσκεται σε μέρος του αεροπλάνου το οποίο δεν είναι μέρος σχεδιασμένο για την εξυπηρέτηση προσώπων, εκτός εάν έχει παραχωρηθεί από τον κυβερνήτη προσωρινή άδεια πρόσβασης σε οποιοδήποτε μέρος του αεροπλάνου:

1. προκειμένου να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή οποιουδήποτε προσώπου, ζώου ή αγαθών μέσα σε αυτό, ή
2. όταν μεταφέρονται με αυτό φορτία ή εφόδια και το αεροπλάνο έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να επιτρέπει σε ένα πρόσωπο να έχει πρόσβαση σε αυτό ενώ βρίσκεται σε πτήση.

OPS 1.080

Παραμένει σκοπίμως κενό

OPS 1.085

Ευθύνες πληρώματος

- α) Το μέλος πληρώματος είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση, κατά τον ενδεδειγμένο τρόπο, των καθηκόντων του, τα οποία:
1. σχετίζονται με την ασφάλεια του αεροπλάνου και των επιβαίνοντων του, και
 2. καθορίζονται στις οδηγίες και τις διαδικασίες που διατυπώνονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OP).
- β) Το μέλος πληρώματος οφείλει:
1. να αναφέρει στον κυβερνήτη κάθε οιοδήποτε σφάλμα, ανεπάρκεια, βλάβη ή ελάττωμα, το οποίο θεωρεί ότι μπορεί να επηρεάσει την πτητική ικανότητα ή την επιχειρησιακή ασφάλεια του αεροπλάνου και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης·
 2. να αναφέρει στον κυβερνήτη κάθε συμβάν το οποίο έδωσε ή μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας·
 3. να χρησιμοποιεί το σύστημα αναφοράς περιστατικών του αερομεταφορέα σύμφωνα με την OPS 1.037 σημείο α) 2). Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, αντίγραφο της(των) αναφοράς(ών) πρέπει να διαβιβάζεται στον κυβερνήτη που ενέχεται στη συγκεκριμένη περίπτωση.
- γ) Το σημείο β) ουδόλως υποχρεώνει μέλος του πληρώματος να αναφέρει περιστατικό το οποίο έχει ήδη αναφέρει άλλο μέλος του πληρώματος.

- δ) Το μέλος πληρώματος δεν εκτελεί καθήκοντα σε αεροπλάνο:
1. εφόσον βρίσκεται υπό την επήρεια φαρμάκου το οποίο μπορεί να επηρεάσει τις ικανότητές του με τρόπο που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια·
 2. μετά από αυτοκατάδυση σε μεγάλος βάθος, εκτός εάν έχει παρέλθει εύλογο χρονικό διάστημα·
 3. μετά από αιμοδοσία, εκτός εάν έχει παρέλθει εύλογο χρονικό διάστημα·
 4. εφόσον δεν πληρούνται οι ισχύουσες ιατρικές απαιτήσεις ή εφόσον έχει την παραμικρή αμφιβολία για την ικανότητά του να εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ή
 5. εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι αισθάνεται κόπωση ή νοιώθει ανίκανο για εργασία σε βαθμό που μπορεί να θέτει σε κίνδυνο την πτήση.
- ε) Το μέλος του πληρώματος υπόκειται στις ισχύουσες απαιτήσεις σχετικά με την κατανάλωση οινοπνεύματος, οι οποίες θεσπίζονται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτές από την Αρχή· οι εν λόγω απαιτήσεις δεν είναι λιγότερο περιοριστικές από τις ακόλουθες:
1. απαγορεύεται η κατανάλωση οινοπνεύματος σε διάστημα μικρότερο των οκτώ ωρών πριν από την καθορισμένη ώρα παρουσίας για ανάληψη πτητικών καθηκόντων ή έναρξης επιφυλακής (stand-by)·
 2. το επίπεδο οινοπνεύματος στο αίμα να μην υπερβαίνει τα 0,2 τοις χιλίοις κατά την έναρξη της περιόδου εκτέλεσης των πτητικών καθηκόντων·
 3. απαγορεύεται η κατανάλωση οινοπνεύματος κατά την περίοδο εκτέλεσης των πτητικών καθηκόντων ή κατά τη διάρκεια της περιόδου επιφυλακής.
- στ) Ο/η κυβερνήτης:
1. είναι υπεύθυνος/η για την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του φορτίου επί του αεροπλάνου, από τη στιγμή της επιβίβασης του/της μέχρι την αναχώρησή του/της από το αεροπλάνο στο τέλος της πτήσης,
 2. είναι υπεύθυνος/η για τη λειτουργία και την ασφάλεια του αεροπλάνου από τη στιγμή που το αεροπλάνο είναι έτοιμο να ξεκινήσει με σκοπό την τροχοδρόμηση πριν από την απογείωση μέχρι τη στιγμή που ακινητοποιείται στο τέλος της πτήσης και σβήνει ο ή οι κινητήρες που χρησιμοποιούνται ως κύριες προωθητικές μονάδες,
 3. δύναται να δίνει όλες τις εντολές που θεωρεί απαραίτητες προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του αεροπλάνου και των προσώπων ή των πραγμάτων που αυτό μεταφέρει,
 4. έχει το δικαίωμα να αποβιβάζει οποιοδήποτε πρόσωπο ή οποιοδήποτε μέρος του φορτίου, το οποίο, κατά τη γνώμη του/της, μπορεί να συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβατών του,
 5. δεν επιτρέπει τη μεταφορά στο αεροπλάνο προσώπου το οποίο φαίνεται να βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβατών του,
 6. έχει το δικαίωμα να αρνηθεί τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση, εάν η μεταφορά τους συνιστά κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβατών του,
 7. εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες ενημερώνονται για τη θέση των εξόδων κινδύνου και για τη θέση και τη χρήση του αντίστοιχου εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης,
 8. εξασφαλίζει ότι όλες οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι πίνακες ελέγχου τηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM),
 9. δεν επιτρέπει σε κανένα μέλος του πληρώματος να εκτελεί οποιαδήποτε δραστηριότητα στη διάρκεια της απογείωσης, της αρχικής ανόδου, της τελικής προσέγγισης και της προσγείωσης, εκτός εάν η εκτέλεση των καθηκόντων αυτών απαιτείται για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου,
10. δεν επιτρέπει:
- i) κατά τη διάρκεια της πτήσης να απενεργοποιείται ή να τεθεί εκτός λειτουργίας ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης (flight data recorder, FDR) ή να εξαλειφονται τα δεδομένα του, ούτε επιτρέπει να εξαλειφονται τα καταγεγραμμένα στοιχεία μετά την πτήση στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς·
 - ii) κατά τη διάρκεια της πτήσης να απενεργοποιείται ή να τεθεί εκτός λειτουργίας ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης (cockpit voice recorder, CVR) ή να εξαλειφονται τα δεδομένα του, εκτός εάν πιστεύει ότι τα καταγεγραμμένα δεδομένα, τα οποία διαφορετικά θα εξαλείφονταν αυτόματα, πρέπει να διατηρηθούν για τη διερεύνηση συμβάντος ή ατυχήματος, ούτε επιτρέπει τη χειροκίνητη εξάλειψη καταγεγραμμένων δεδομένων κατά τη διάρκεια ή μετά την πτήση στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς·

11. αποφασίζει εάν θα αποδεχθεί αεροπλάνο με επιχειρησιακής φύσεως δυσλειτουργίες, οι οποίες επιτρέπονται από τον κατάλογο παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση (CDL) ή τον MEL, και
 12. εξασφαλίζει ότι έχει εκτελεστεί η προ της πτήσης επιθεώρηση.
- ζ) Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η πραγματοποίηση της πτήσης, σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτεί άμεση λήψη απόφασης και δράση, προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει απαραίτητη σύμφωνα με τις περιστάσεις. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες, τις διαδικασίες επιχειρησιακής λειτουργίας και τις μεθόδους προς το συμφέρον της ασφάλειας.

OPS 1.090

Εξουσία του κυβερνήτη

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι όλα τα πρόσωπα που επιβαίνουν στο αεροπλάνο υπακούουν σε όλες τις νόμιμες εντολές που δίνονται από τον κυβερνήτη προς εξασφάλιση της ασφάλειας του αεροπλάνου και των προσώπων ή των πραγμάτων που αυτό μεταφέρει.

OPS 1.095

Εξουσιοδότηση για την τροχοδρόμηση αεροπλάνου

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι αεροπλάνο υπό την ευθύνη του δεν τροχοδρομεί στην επιφάνεια επίγειας κίνησης αεροδρομίου από πρόσωπο που δεν είναι μέλος του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν το πρόσωπο αυτό που χειρίζεται τα χειριστήρια:

1. έχει λάβει σχετική εξουσιοδότηση από τον αερομεταφορέα ή από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του και είναι ικανό:
 - i) να θέσει το αεροπλάνο σε τροχοδρόμηση·
 - ii) να χρησιμοποιεί το ραδιοτηλέφωνο, και
2. έχει λάβει οδηγίες σχετικά με τα σχέδια των εγκαταστάσεων, τους διαδρόμους, τα σήματα, τη σήμανση, τα φώτα, τα σήματα και τις οδηγίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, τη φρασεολογία και τις διαδικασίες του αεροδρομίου και είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στα πρότυπα λειτουργίας που απαιτούνται για την ασφαλή κίνηση του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο.

OPS 1.100

Άδεια εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης

- α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο, εκτός από μέλος πληρώματος καθορισμένο για τη πτήση, δεν εισέρχεται μεταφέρεται μέσα στον θάλαμο διακυβέρνησης, εκτός εάν το πρόσωπο αυτό:
1. ασκεί καθήκοντα μέλους πληρώματος·
 2. εκπροσωπεί την αρχή που είναι αρμόδια για την πιστοποίηση, τη χορήγηση άδειας ή την επιθεώρηση, εφόσον τούτο απαιτείται στο πλαίσιο της εκτέλεσης των επίσημων καθηκόντων του, ή
 3. η είσοδος και η μεταφορά του επιτρέπεται σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM).
- β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι:
1. προς το συμφέρον της ασφάλειας, η είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης δεν προκαλεί διάσπαση της προσοχής ή/και δεν παρεμποδίζει την εκτέλεση της πτήσης και
 2. όλα τα πρόσωπα που μεταφέρονται στο θάλαμο διακυβέρνησης ενημερώνονται σε ό,τι αφορά τις σχετικές διαδικασίες ασφάλειας.
- γ) Ο κυβερνήτης φέρει την ευθύνη της τελικής απόφασης σχετικά με την είσοδο στο θάλαμο διακυβέρνησης.

OPS 1.105

Μη εγκεκριμένη μεταφορά

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι κανένα πρόσωπο δεν κρύβεται ή κρύβει φορτίο επί του αεροπλάνου.

OPS 1.110

Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπει σε κανένα πρόσωπο να χρησιμοποιεί — και λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα πρόσωπο δεν χρησιμοποιεί επί του αεροπλάνου — φορητή ηλεκτρονική συσκευή που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροπλάνου.

OPS 1.115

Οινοπνευματώδη ποτά και ναρκωτικά

Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπει σε κανένα πρόσωπο να επιβιβασθεί ή να παραμείνει, και λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα πρόσωπο δεν εισέρχεται ούτε παραμένει σε αεροπλάνο, εφόσον βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβατών του.

OPS 1.120

Διακύβευση της ασφάλειας

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα πρόσωπο δεν ενεργεί απειρίσκεπτα ή απρόσεκτα, ούτε παραλείπει να ενεργήσει κατά τρόπο που:

1. να θέτει σε κίνδυνο το αεροπλάνο ή οποιοδήποτε πρόσωπο που επιβαίνει σε αυτό·
2. να προκαλέσει κίνδυνο ή να επιτρέψει τη δημιουργία συνθηκών κινδύνου σε οποιοδήποτε πρόσωπο ή περιουσία.

OPS 1.125

Έγγραφα που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κάθε πτήση βρίσκονται επί του αεροπλάνου τα ακόλουθα έγγραφα ή αντίγραφα αυτών:
1. το Πιστοποιητικό Νηολόγησης,
 2. το Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας,
 3. το πρωτότυπο ή αντίγραφο του Πιστοποιητικού Θορύβου (κατά περίπτωση), καθώς και μετάφρασή του στα αγγλικά εφόσον έχει χορηγηθεί από την αρμόδια για την έκδοση του πιστοποιητικού θορύβου αρχή,
 4. το πρωτότυπο ή αντίγραφο του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (Air Operator Certificate, AOC),
 5. η Άδεια Σταθμού (Ραδιοτηλεφωνίας) Αεροσκάφους (Aircraft Radio Licence) και
 6. το πρωτότυπο ή αντίγραφο του πιστοποιητικού(-ών) ασφάλισης αστικής ευθύνης έναντι τρίτων.
- β) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης, έχει στην κατοχή του, σε κάθε πτήση, ισχύουσα άδεια πληρώματος πτήσης, κατηγορίας ικανότητας(-ων) ανάλογης(-ων) με τον σκοπό της πτήσης.

OPS 1.130

Εγχειρίδια που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. το αεροπλάνο φέρει, σε κάθε πτήση, τα ισχύοντα μέρη του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM) που αφορούν τα καθήκοντα του πληρώματος,
2. είναι εύκολα προσιτά στο πλήρωμα μέσα στο αεροπλάνο τα μέρη του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM) που απαιτούνται για τη πραγματοποίηση πτήσης και
3. στο αεροπλάνο βρίσκεται το ισχύον εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (Aeroplane Flight Manual, AFM), εκτός εάν η Αρχή έχει αποδεχτεί ότι το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης που καθορίζεται στο μέρος Β του προσαρτήματος 1 της OPS 1.1045 περιέχει συναφείς πληροφορίες για το αεροπλάνο αυτό.

OPS 1.135

Συμπληρωματικές πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, πέραν από τα έγγραφα και τα εγχειρίδια που καθορίζονται στις OPS 1.125 και OPS 1.130, σε κάθε πτήση βρίσκονται στο αεροπλάνο οι ακόλουθες πληροφορίες και τα ακόλουθα έντυπα, κατάλληλα με τον τύπο και την περιοχή πτητικής λειτουργίας:
1. το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης (Operational Flight Plan, OFP) που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται από την OPS 1.1060·
 2. το τεχνικό μητρώο (ημερολόγιο) αεροπλάνου (Technical Log) που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται στο μέρος Μ, παράγραφος Μ.Α. 306, σύστημα τεχνικού μητρώου αερομεταφορέα·
 3. τις λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας (ATS flight plan)·
 4. τα κατάλληλα έγγραφα ενημέρωσης που περιέχουν αγγελίες NOTAM/AIS·
 5. τις κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες·
 6. την τεκμηρίωση βάρους και ζυγοστάθμισης όπως καθορίζεται στο τμήμα I·
 7. την κοινοποίηση ειδικών κατηγοριών επιβατών όπως προσωπικό ασφαλείας, εάν δεν θεωρείται ως πλήρωμα, ανάπηρα πρόσωπα, μη αποδεκτοί επιβάτες, απελαθέντες και πρόσωπα υπό κράτηση·
 8. την κοινοποίηση ειδικών φορτίων που περιέχουν επικίνδυνα αγαθά συμπεριλαμβανομένων γραπτών πληροφοριών για τον κυβερνήτη, όπως καθορίζεται στην OPS 1.1215 σημείο γ)·
 9. τους ισχύοντες χάρτες αεροπλοΐας και τοπογραφικοί καθώς και συναφή έγγραφα, όπως καθορίζεται στην OPS 1.290 σημείο β) 7·
 10. κάθε άλλο επίσημο έγγραφο που ενδέχεται να απαιτηθεί από τα κράτη που εμπλέκονται στη συγκεκριμένη πτήση, όπως ονομαστική κατάσταση φορτίου, ονομαστική κατάσταση επιβατών κ.λπ. και
 11. έντυπα για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις υποβολής αναφοράς της Αρχής και του αερομεταφορέα.
- β) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει να μεταφέρονται σε μη έντυπη μορφή οι πληροφορίες που καθορίζονται λεπτομερώς στο σημείο α) ανωτέρω ή τμήματα αυτού. Πρέπει να διασφαλίζεται αποδεκτό επίπεδο δυνατότητας πρόσβασης, χρήσης και αξιοπιστίας.

OPS 1.140

Πληροφορίες που διατηρούνται στο έδαφος

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
- Τουλάχιστον κατά τη διάρκεια κάθε πτήσης ή σειράς πτήσεων:
- i) οι πληροφορίες που αφορούν την πτήση και είναι κατάλληλες για τον συγκεκριμένο τύπο πτητικής λειτουργίας, διατηρούνται στο έδαφος και
 - ii) οι πληροφορίες διατηρούνται έως ότου παραχθούν αντίγραφα στο χώρο στον οποίο θα αποθηκευτούν, σύμφωνα με την OPS 1.1065, ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό·
 - iii) οι ίδιες πληροφορίες μεταφέρονται σε πυρασφαλές δοχείο στο αεροπλάνο.

- β) Οι πληροφορίες που καθορίζονται στο σημείο α) ανωτέρω περιλαμβάνουν:
1. αντίγραφο του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης, όπου ενδείκνυται·
 2. αντίγραφο του αντίστοιχου μέρους (των αντίστοιχων μερών) του τεχνικού μητρώου του αεροπλάνου·
 3. κατάλληλα έγγραφα ενημέρωσης που περιέχουν αγγελία NOTAM περί της συγκεκριμένης διαδρομής εάν έχει συνταχθεί ειδικά από τον αερομεταφορέα
 4. τεκμηρίωση βάρους και ζυγοστάθμισης, εφόσον απαιτείται (παραπομπή στην OPS 1.625) και
 5. κοινοποίηση ειδικών φορτίων.

OPS 1.145

Εξουσία επιθεώρησης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε εξουσιοδοτημένο από την Αρχή πρόσωπο, μπορεί ανά πάσα στιγμή να επιβιβάζεται και να συμμετέχει σε πτήση οποιουδήποτε αεροπλάνου το οποίο εκτελεί πτητική λειτουργία σύμφωνα με πιστοποιητικό αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από την Αρχή αυτή και να εισέλθει και να παραμείνει στο θάλαμο διακυβέρνησης, υπό την προϋπόθεση ότι ο κυβερνήτης μπορεί να αρνηθεί πρόσβαση στο θάλαμο διακυβέρνησης εάν, κατά την κρίση του, με αυτό τον τρόπο διακυβεύεται η ασφάλεια του αεροπλάνου.

OPS 1.150

Προσκόμιση εγγράφων και αρχείων

- α) Ο αερομεταφορέας:
1. επιτρέπει, σε οποιοδήποτε εξουσιοδοτημένο από την Αρχή πρόσωπο, να έχει πρόσβαση στα έγγραφα και αρχεία που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες ή τη τεχνική συντήρηση και
 2. εφόσον ζητηθεί από την Αρχή, προσκομίζει όλα τα εν λόγω έγγραφα και αρχεία, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος.
- β) Ο κυβερνήτης, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος από τη στιγμή που του ζητηθεί από πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από την Αρχή, προσκομίζει στο πρόσωπο αυτό τα έγγραφα που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο.

OPS 1.155

Διατήρηση των εγγράφων

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. όλα τα πρωτότυπα έγγραφα, ή αντίγραφα αυτών, που πρέπει να διατηρεί, διατηρούνται για το απαιτούμενο χρονικό διάστημα ακόμα κι αν παύσει να έχει την ιδιότητα του αερομεταφορέα του αεροπλάνου. και
2. εφόσον μέλος του πληρώματος για το οποίο ο αερομεταφορέας διαθέτει αρχείο χρόνου πτήσης, περιόδου απασχόλησης και ανάπαυσης καθίσταται μέλος του πληρώματος άλλου αερομεταφορέα, το εν λόγω αρχείο παραχωρείται στον νέο αερομεταφορέα.

OPS 1.160

Τήρηση, προσκόμιση και χρήση καταχωρίσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης

- α) Τήρηση καταχωρίσεων:
1. Μετά από ατύχημα, ο αερομεταφορέας που εκμεταλλεύεται αεροπλάνο το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης διατηρεί, στο βαθμό που είναι εφικτό, τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα που αφορούν το εν λόγω ατύχημα, όπως έχουν διατηρηθεί από τον καταγραφέα για διάστημα 60 ημερών, εκτός εάν η διερευνούσα αρχή δώσει άλλες οδηγίες.
 2. Πλην προγενέστερης άδειας χορηγηθείσας από την Αρχή, μετά από συμβάν που υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά, ο αερομεταφορέας που εκμεταλλεύεται αεροπλάνο το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης διατηρεί, στο βαθμό που είναι εφικτό, τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα που αφορούν το εν λόγω ατύχημα, όπως έχουν διατηρηθεί από τον καταγραφέα για διάστημα 60 ημερών, εκτός εάν η διερευνούσα αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

3. Επιπλέον, όταν η Αρχή αποφασίσει σχετικά, ο αερομεταφορέας που εκμεταλλεύεται αεροπλάνο το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης διατηρεί τα αρχικά καταγεγραμμένα δεδομένα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η διερευνούσα αρχή δώσει άλλες οδηγίες.
4. Όταν το αεροπλάνο απαιτείται να φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροπλάνου αυτού:
 - i) αποθηκεύει τις μαγνητοφωνήσεις για την απαιτούμενη κατά OPS 1.715, 1.720 και 1.725 περίοδο πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση ότι, για σκοπούς δοκιμής και συντήρησης καταγραφέντων στοιχείων πτήσης, μπορεί να διαγραφεί έως και μία ώρα του παλαιότερα καταγεγραμμένου υλικού τη στιγμή της δοκιμής και
 - ii) τηρεί ένα έγγραφο, το οποίο περιέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται για την ανάκτηση και τη μετατροπή των αποθηκευμένων δεδομένων σε τεχνικές μονάδες.

β) Προσκόμιση καταχωρίσεων

Ο αερομεταφορέας αεροπλάνου το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης προσκομίζει, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος, οποιαδήποτε διαθέσιμη ή διατηρηθείσα καταχώριση του καταγραφέα, εφόσον του ζητηθεί από την Αρχή

γ) Χρήση καταχωρίσεων

1. Οι καταχωρίσεις του καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης (CVR) επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς μόνον εφόσον συναινούν όλα τα ενδιαφερόμενα μέλη πληρώματος.
2. Οι καταχωρίσεις του καταγραφέα στοιχείων πτήσης (FDR) επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διερεύνηση ενός ατυχήματος ή συμβάντος, για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, μόνον εφόσον τα εν λόγω αρχεία:
 - i) χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα μόνο για σκοπούς πτητικής ικανότητας ή τεχνικής συντήρησης, ή
 - ii) καταστούν μη ταυτοποιήσιμα, ή
 - iii) αποκαλυφθούν μέσω εχέμυθων διαδικασιών.

OPS 1.165

Μίσθωση

α) Ορολογία

Οι όροι που χρησιμοποιούνται στην παρούσα OPS έχουν την εξής έννοια:

1. Μίσθωση ή εκμίσθωση υπό όρους (dry lease): όταν το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) του μισθωτή.
2. Πλήρης μίσθωση ή εκμίσθωση (wet lease): όταν το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) του εκμισθωτή.

β) Μίσθωση ή εκμίσθωση αεροπλάνου μεταξύ κοινοτικών αερομεταφορέων

1. Πλήρης εκμίσθωση (wet lease-out). Ο κοινοτικός αερομεταφορέας που παρέχει αεροπλάνο και πλήρες πλήρωμα σε άλλον κοινοτικό αερομεταφορέα, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων⁽¹⁾, και διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο τμήμα Γ, παραμένει ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροπλάνου.
2. Όλες οι μισθώσεις ή εκμισθώσεις εκτός από την πλήρη εκμίσθωση (wet lease-out):
 - i) Με εξαίρεση των διατάξεων του σημείου β) 1) ανωτέρω, ο κοινοτικός αερομεταφορέας που χρησιμοποιεί αεροπλάνο άλλου αερομεταφορέα ή παρέχει αεροπλάνο σε άλλον κοινοτικό αερομεταφορέα, πρέπει να λαμβάνει προηγουμένως έγκριση εκμετάλλευσής του από την αντίστοιχη Αρχή του. Κάθε όρος που αποτελεί μέρος της έγκρισης αυτής πρέπει να περιλαμβάνεται στη μισθωτήρια σύμβαση.

⁽¹⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

- ii) Τα στοιχεία των μισθωτηρίων συμβάσεων που εγκρίνονται από την Αρχή, πλην των μισθωτηρίων συμβάσεων στις οποίες εμπλέκονται αεροπλάνα και πλήρες πλήρωμα και δεν επιδιώκεται καμία μεταβίβαση αρμοδιοτήτων ή ευθυνών, πρέπει όλα να θεωρούνται, όσον αφορά το μισθωμένο αεροπλάνο, ως τροποποιήσεις του πιστοποιητικού αερομεταφοράς (ΑΟC) σύμφωνα με το οποίο πρόκειται να εκτελούνται οι πτήσεις.
- γ) Μίσθωση ή εκμίσθωση αεροπλάνου μεταξύ κοινοτικού αερομεταφορέα και οποιουδήποτε άλλου νομικού προσώπου που δεν είναι κοινοτικός αερομεταφορέας:
1. Μίσθωση υπό όρους (dry lease-in)
 - i) Ο κοινοτικός αερομεταφορέας δεν μισθώνει αεροπλάνο χωρίς πλήρωμα από νομικό πρόσωπο άλλο από κοινοτικό αερομεταφορέα, εκτός εάν υπάρχει έγκριση της Αρχής. Κάθε όρος που αποτελεί μέρος της έγκρισης αυτής πρέπει να περιλαμβάνεται στη μισθωτήρια σύμβαση.
 - ii) Ο κοινοτικός αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όσον αφορά αεροπλάνο που μισθώνεται χωρίς πλήρωμα, κάθε απόκλιση από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα τμήματα IA, IB, ή/και την OPS 1.005 σημείο β), κοινοποιείται στην Αρχή και γίνεται αποδεκτή από αυτήν.
 2. Πλήρης μίσθωση (wet lease-in)
 - i) Ο κοινοτικός αερομεταφορέας δεν μισθώνει αεροπλάνο με πλήρωμα από νομικό πρόσωπο που δεν είναι άλλος κοινοτικός αερομεταφορέας, χωρίς την έγκριση της Αρχής.
 - ii) Ο κοινοτικός αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όσον αφορά αεροπλάνο που μισθώνεται με πλήρωμα:
 - A) τα πρότυπα ασφαλείας πτήσεων του εκμισθωτή, όσον αφορά την τεχνική συντήρηση και την πιητική λειτουργία, είναι ισοδύναμα με εκείνα που ορίζονται από τον παρόντα κανονισμό·
 - B) ο εκμισθωτής είναι αερομεταφορέας που κατέχει πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από συμβαλλόμενο κράτος της Συμβάσεως του Σικάγου·
 - Γ) το αεροπλάνο διαθέτει το επίσημο πιστοποιητικό πιητικής ικανότητας (CoA), το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το παράρτημα 8 του ΔΟΠΑ (ICAO). Επίσημο πιστοποιητικό πιητικής ικανότητας (CoA) που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΑΟC), γίνεται αποδεκτό χωρίς περαιτέρω απόδειξη εφόσον έχει εκδοθεί σύμφωνα με το μέρος 21· και
 - Δ) συμμορφώνονται προς κάθε απαίτηση που έχει επιβληθεί από την Αρχή του μισθωτή.
 3. Εκμίσθωση υπό όρους (dry lease-out)

Οποιοδήποτε κοινοτικός αερομεταφορέας επιτρέπεται να εκμισθώνει αεροπλάνο χωρίς πλήρωμα για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς σε οποιονδήποτε αερομεταφορέα κράτους που έχει υπογράψει τη σύμβαση του Σικάγου, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

 - A) η Αρχή έχει εξαιρέσει τον αερομεταφορέα από τις σχετικές διατάξεις του μέρους 1 της OPS και, μετά τη γραπτή αποδοχή από την αλλοδαπή ρυθμιστική αρχή της ευθύνης για την επίβλεψη της τεχνικής συντήρησης και της πιητικής λειτουργίας του (των) αεροπλάνου(-ων), έχει αφαιρέσει το αεροπλάνο από το πιστοποιητικό του εν λόγω κοινοτικού αερομεταφορέα και
 - B) το αεροπλάνο συντηρείται σύμφωνα με εγκεκριμένο πρόγραμμα τεχνικής συντήρησης.
 4. Πλήρης εκμίσθωση (wet lease-out)

Ο κοινοτικός αερομεταφορέας που παρέχει αεροπλάνο με πλήρες πλήρωμα σε άλλο νομικό πρόσωπο, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 και διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο τμήμα Γ, παραμένει ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροπλάνου.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.005 σημείο α)

Λειτουργίες αεροσκαφών επιδόσεων κατηγορίας Β

- α) Ορολογία
1. Λειτουργίες από Α σε Α -: η απογείωση και η προσγείωση γίνονται στον ίδιο τόπο.
 2. Λειτουργίες από Α σε Β-η απογείωση και η προσγείωση γίνονται σε διαφορετικούς τόπους.
 3. Νύχτα — οι ώρες μεταξύ του τέλους του πολιτικού λυκόφωτος και της αρχής του πολιτικού λυκαυγούς ή οιοδήποτε άλλο διάστημα μεταξύ της δύσης και της ανατολής του ηλίου, το οποίο επιτρέπεται να καθορίσει η την κατάλληλη αρχή.
- β) Οι πτητικές λειτουργίες στις οποίες εφαρμόζεται το παρόν προσάρτημα, επιτρέπεται να διεξάγονται σύμφωνα με τις ακόλουθες, πιο περιορισμένες απαιτήσεις.
1. OPS 1.035 — Σύστημα ποιοτικού ελέγχου: Στην περίπτωση πολύ μικρού αερομεταφορέα, τη θέση του διευθυντή ποιοτικού ελέγχου επιτρέπεται να καταλαμβάνει διορισθείς κάτοχος της θέσης εάν χρησιμοποιούνται εξωτερικοί ελεγκτές. Αυτό ισχύει επίσης στις περιπτώσεις που ο υπόλογος διευθυντής καταλαμβάνει μία ή περισσότερες από τις ορισθείσες θέσεις.
 2. Προς συμπλήρωση
 3. OPS 1.075 — Μέθοδοι μεταφοράς προσώπων: Δεν απαιτείται για πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.
 4. OPS 1.100 — Άδεια εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης:
 - i) ο αερομεταφορέας πρέπει να θεσπίζει κανόνες για τη μεταφορά επιβατών σε θέση χειριστή·
 - ii) Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι:
 - A) η μεταφορά επιβατών σε θέση χειριστή δεν προκαλεί διάσπαση της προσοχής ή/και παρέμβαση στην πτητική λειτουργία της πτήσης και
 - B) ο επιβάτης που καταλαμβάνει θέση χειριστή έχει εξοικειωθεί με τους σχετικούς περιορισμούς και τις διαδικασίες ασφάλειας.
 5. OPS 1.105 — Μη εγκεκριμένη μεταφορά: Δεν απαιτείται για πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.
 6. OPS 1.135 — Συμπληρωματικές πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο:
 - i) Για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων από Α σε Α κατά τη διάρκεια της ημέρας, το αεροπλάνο δεν χρειάζεται να φέρει τα ακόλουθα έγγραφα:
 - A) το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης (Operational Flight Plan)
 - B) το τεχνικό μητρώο (ημερολόγιο) αεροπλάνου
 - Γ) έγγραφα ενημέρωσης που περιέχουν αγγελίες NOTAM/AIS·
 - Δ) τις μετεωρολογικές πληροφορίες·
 - E) την κοινοποίηση ειδικών κατηγοριών επιβατών κ.λπ. και
 - ΣΤ) την κοινοποίηση ειδικών φορτίων που περιέχουν επικίνδυνα αγαθά κ.λπ.
 - ii) Για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων από Α σε Β κατά τη διάρκεια της ημέρας, το αεροπλάνο δεν χρειάζεται να φέρει την κοινοποίηση ειδικών κατηγοριών επιβατών της OPS 1.135 σημείο α) 7).
 - iii) Για λειτουργίες VFR από Α σε Β κατά τη διάρκεια της ημέρας, το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης (OFP) επιτρέπεται να έχει απλουστευμένη μορφή και πρέπει να ανταποκρίνεται στις ανάγκες του τύπου πτητικής λειτουργίας.

7. OPS 1.215 — Χρησιμοποίηση υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας: Για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων κατά τη διάρκεια της ημέρας διατηρείται η μη υποχρεωτική επαφή με υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας στον βαθμό που ενδείκνυται βάσει της φύσεως της λειτουργίας. Πρέπει να εξασφαλίζονται υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης σύμφωνα με την OPS 1.300.
8. OPS 1.225 — Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου: Για λειτουργίες VFR, τα επίσημα ελάχιστα πτητικής λειτουργίας VFR κατά κανόνα ανταποκρίνονται σε αυτή την απαίτηση. Όπου είναι απαραίτητο, ο αερομεταφορέας προσδιορίζει πρόσθετες απαιτήσεις λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως η ραδιοκάλυψη, το έδαφος, η φύση των περιοχών για την απογείωση και την προσγείωση, οι συνθήκες πτήσης και οι δυνατότητες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (Air Traffic Service, ATS).
9. OPS 1.235 — Διαδικασίες μείωσης θορύβου: Δεν ισχύει για πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.
10. OPS 1.240 — Διαδρομές και περιοχές επιχειρησιακής λειτουργίας:
Το σημείο α) 1), δεν ισχύει για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων από Α σε Α κατά τη διάρκεια της ημέρας.
11. OPS 1.250 — Θέσπιση ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης:
Για λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, η απαίτηση αυτή ισχύει ως εξής: Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες πραγματοποιούνται μόνο σε διαδρομές ή σε περιοχές στις οποίες μπορεί να τηρείται ασφαλώς η απόσταση από το έδαφος και λαμβάνει υπόψη παράγοντες όπως η θερμοκρασία, το έδαφος, οι δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες (π.χ. σοβαρές αναταράξεις και καθοδικά ρεύματα αέρα, διορθώσεις για αποκλίσεις θερμοκρασίας και πίεσης από τις πρότυπες τιμές).
12. OPS 1.255 — Πολιτική καυσίμων:
- Για πτήσεις από Α σε Α-Ο αερομεταφορέας προσδιορίζει την ελάχιστη ποσότητα καυσίμων στην οποία πρέπει να τερματίζεται πτήση. Αυτή η ελάχιστη ποσότητα καυσίμων, το τελικό απόθεμα, δεν πρέπει να είναι λιγότερη από την ποσότητα που χρειάζεται για πτήση διάρκειας 45 λεπτών.
 - Για πτήσεις από Α σε Β-Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσης υπολογισμός των χρησιμοποιησιμων καυσίμων που απαιτούνται για μία πτήση περιλαμβάνει:
 - τα καύσιμα τροχοδρόμησης: καύσιμα που καταναλώνονται πριν από την απογείωση, εάν είναι σημαντική ποσότητα και
 - τα καύσιμα ταξιδίου (καύσιμα για την άφιξη στον προορισμό) και
 - τα εφεδρικά καύσιμα –
 - καύσιμα έκτακτης ανάγκης — τα καύσιμα δεν είναι λιγότερα από το 5 % των προβλεπόμενων καυσίμων ταξιδίου ή, σε περίπτωση επανασχεδιασμού κατά τη διάρκεια της πτήσης, το 5 % των προβλεπόμενων καυσίμων ταξιδίου για το υπόλοιπο της πτήσης και
 - τελικά εφεδρικά καύσιμα — καύσιμα για πρόσθετη πτήση 45 λεπτών (κινητήρες εμβόλων) ή 30 λεπτών (στροβιλοκινητήρες) και
 - καύσιμα εναλλαγής — καύσιμα για την άφιξη σε εναλλακτικό προορισμό, εάν απαιτείται εναλλακτικός προορισμός και
 - πρόσθετα καύσιμα — καύσιμα τα οποία μπορεί να ζητήσει ο κυβερνήτης πέραν των απαιτούμενων κατά τα σημεία Α) έως Δ) ανωτέρω.
13. OPS 1.265 — Μεταφορά επιβατών μη αποδεκτών, απελαθέντων ή κρατούμενων: Για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων και εφόσον δεν υπάρχει πρόθεση μεταφοράς μη αποδεκτών επιβατών, απελαθέντων ή κρατούμενων, δεν απαιτείται από τον αερομεταφορέα να καθιερώνει διαδικασίες για τη μεταφορά επιβατών αυτού του είδους.
14. OPS 1.280 — Θέσεις επιβατών: Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.
15. OPS 1.285 — Ενημέρωση των επιβατών: Η επίδειξη και η ενημέρωση θα παρέχεται αναλόγως των αναγκών και του είδους της εκμετάλλευσης. Για λειτουργίες μονομελούς πληρώματος, δεν είναι δυνατό να ανατίθενται στον/στην χειριστή καθήκοντα που θα τον/την αποσπούν από τα καθήκοντα πτητικής λειτουργίας.
16. OPS 1.290 — Προετοιμασία πτήσης:
- Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης (OFF) για λειτουργίες από Α σε Α: δεν απαιτείται.
 - Για λειτουργίες VFR από Α σε Β κατά τη διάρκεια της ημέρας: Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι για κάθε πτήση συμπληρώνεται απλουστευμένη μορφή επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης (OFF) ανάλογη με το είδος πτητικής λειτουργίας που θα εκτελείται.

17. OPS 1.295 — Επιλογή αεροδρομίων: Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR. Οι αναγκαίες οδηγίες για τη χρήση αεροδρομίων και τοποθεσιών για την απογείωση και την προσγείωση πρέπει να εκδίδονται με βάση την OPS 1.220.
18. OPS 1.310 — Μέλη πληρώματος σε σταθμούς:
- Για λειτουργίες VFR απαιτούνται οδηγίες για το ζήτημα αυτό μόνο εφόσον εκτελούνται πτητικές λειτουργίες με διμελές πλήρωμα.
19. OPS 1.375 — Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση:
- Το Προσάρτημα 1 της OPS 1.375 δεν απαιτείται να εφαρμόζεται σε εκμεταλλεύσεις VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων την ημέρα.
20. OPS 1.405 — Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης:
- Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR.
21. OPS 1.410 — Επιχειρησιακές διαδικασίες — Ύψος διασταύρωσης κατωφλίου:
- Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR.
22. OPS 1.430 έως 1.460 και τα προσαρτήματά τους:
- Δεν ισχύουν για λειτουργίες VFR.
23. OPS 1.530 — Απογείωση:
- i) Το σημείο α) ισχύει με την ακόλουθη προσθήκη: Η Αρχή επιτρέπεται, κατά περίπτωση, να δέχεται άλλα δεδομένα επιδόσεων που υποβάλλει ο αερομεταφορέας και βασίζονται στην επίδειξη ή/και σε τεκμηριωμένη πείρα. Τα σημεία α) και β) ισχύουν με την ακόλουθη προσθήκη: Εάν δεν είναι δυνατόν να τηρηθούν οι απαιτήσεις της παρούσας OPS λόγω φυσικών περιορισμών που σχετίζονται με την επέκταση του διαδρόμου και υπάρχει σαφές δημόσιο συμφέρον και ανάγκη για τις συγκεκριμένες αερομεταφορές, η Αρχή επιτρέπεται να δέχεται, εξετάζοντας κατά περίπτωση, άλλα δεδομένα επιδόσεων, τα οποία δεν έρχονται σε αντίφαση με το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου όσον αφορά ειδικές διαδικασίες που υποβάλλει ο αερομεταφορέας και βασίζονται στην επίδειξη ή/και σε τεκμηριωμένη πείρα.
- ii) Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να προβεί σε λειτουργίες σύμφωνα με το σημείο i) πρέπει να διαθέτει προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC). Η εν λόγω έγκριση:
- A) προσδιορίζει τον τύπο του αεροπλάνου·
- B) προσδιορίζει τον τύπο εκμετάλλευσης·
- Γ) προσδιορίζει το/τα αεροδρόμιο/α και τους αντίστοιχους διαδρόμους από-προσγείωσης·
- Δ) περιορίζει την απογείωση που πρέπει να γίνεται με VMC·
- E) προσδιορίζει τα προσόντα του πληρώματος και
- ΣΤ) περιορίζεται στα αεροπλάνα των οποίων το πρώτο πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 2005.
- iii) Η εκμετάλλευση πρέπει να γίνεται αποδεκτή από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.
24. OPS 1.535 — Αποφυγή εμποδίων απογείωσης — Πολυκινητήρια αεροπλάνα:
- i) Τα σημεία α) 3), α) 4), α) 5), β) 2), γ) 1), γ) 2) και το Προσάρτημα δεν ισχύουν για λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας.
- ii) Για λειτουργίες IFR ή VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας ισχύουν τα σημεία β) και γ) με τις ακόλουθες διαφοροποιήσεις:
- A) θεωρείται ότι υπάρχει δυνατότητα πλοήγησης εξ' όψεως με καθοδήγηση πλεύσης όταν η ορατότητα πτήσης ανέρχεται τουλάχιστον σε 1 500 m
- B) το μέγιστο απαιτούμενο πλάτος διαδρόμου είναι 300 m όταν η ορατότητα πτήσης είναι τουλάχιστον 1 500 m.

25. OPS 1.545 — Προσγείωση-Προορισμός και αεροδρόμια εναλλαγής:

- i) Η OPS 1.545 ισχύει με την ακόλουθη προσθήκη: Εάν δεν είναι δυνατόν να τηρηθούν οι απαιτήσεις της παρούσας OPS λόγω φυσικών περιορισμών που σχετίζονται με την επέκταση του διαδρόμου και υπάρχει σαφές δημόσιο συμφέρον και ανάγκη για τις συγκεκριμένες αερομεταφορές, η Αρχή επιτρέπεται να δέχεται, εξετάζοντας κατά περίπτωση, άλλα δεδομένα επιδόσεων, τα οποία δεν έρχονται σε αντίφαση με το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου όσον αφορά ειδικές διαδικασίες που υποβάλλει ο αερομεταφορέας και βασίζονται στην επίδειξη ή/και σε τεκμηριωμένη πείρα.
- ii) Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να προβεί σε λειτουργίες σύμφωνα με το σημείο i) πρέπει να διαθέτει προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC). Η εν λόγω έγκριση:
- A) προσδιορίζει τον τύπο του αεροπλάνου·
 - B) προσδιορίζει τον τύπο του αεροπλάνου·
 - Γ) προσδιορίζει το/τα αεροδρόμιο/α και τους αντίστοιχους διαδρόμους·
 - Δ) περιορίζει την τελική προσέγγιση και την προσγείωση, η οποία πρέπει να γίνεται με VMC·
 - E) προσδιορίζει τα προσόντα του πληρώματος και
- ΣΤ) περιορίζεται στα αεροπλάνα το πιστοποιητικό τύπου των οποίων εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 2005.
- iii) Η λειτουργία πρέπει να γίνεται δεκτή από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

26. OPS 1.550 — Προσγείωση-Ξηρός διάδρομος:

- i) Η OPS 1.550 ισχύει με την ακόλουθη προσθήκη: Εάν δεν μπορούν να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου λόγω φυσικών περιορισμών που σχετίζονται με την επέκταση του διαδρόμου και υπάρχει σαφές δημόσιο συμφέρον και ανάγκη λειτουργικής αναγκαιότητας, η Αρχή μπορεί να δέχεται, σε κατά περίπτωση βάση, άλλα στοιχεία επιδόσεων, τα οποία δεν θα έρχονται σε σύγκρουση με το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου, σχετικά με τις ειδικές διαδικασίες, τις οποίες υποβάλλει ο αερομεταφορέας και βασίζονται στην επίδειξη ή/και σε τεκμηριωμένη πείρα.
- ii) Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να προβεί σε λειτουργίες σύμφωνα με το σημείο i) πρέπει να διαθέτει προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC). Η εν λόγω έγκριση:
- A) προσδιορίζει τον τύπο του αεροπλάνου
 - B) προσδιορίζει τον τύπο του αεροπλάνου·
 - Γ) προσδιορίζει το/τα αεροδρόμιο/α και τους αντίστοιχους διαδρόμους·
 - Δ) περιορίζει την τελική προσέγγιση και την προσγείωση, η οποία πρέπει να γίνεται με VMC·
 - E) προσδιορίζει τα προσόντα του πληρώματος και
- ΣΤ) περιορίζεται στα αεροπλάνα το πιστοποιητικό τύπου των οποίων εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 2005.
- iii) Η λειτουργία πρέπει να γίνεται δεκτή από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

27. Προς συμπλήρωση

28. OPS 1.650 — Πτήσεις εξ όψεως (VFR) κατά την ημέρα:

Η OPS 1.650 ισχύει με την ακόλουθη προσθήκη: Η Αρχή επιτρέπεται να απαλλάσσει τα μονοκινητήρια αεροπλάνα, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από τις 22 Μαΐου 1995, από τις απαιτήσεις των σημείων στ), ζ), η) και θ), εάν η ικανοποίησή τους απαιτεί τον εκ των υστέρων εξοπλισμό τους.

29. Μέρος Μ, παράγραφος Μ.Α. 704, Έκθεση διαχείρισης για διαρκή πτητική ικανότητα του αερομεταφορέα:

Η έκθεση διαχείρισης για διαρκή πτητική ικανότητα του αερομεταφορέα επιτρέπεται να προσαρμόζεται στην εκμετάλλευσή που θα πραγματοποιείται.

30. Μέρος Μ, παράγραφος Μ.Α. 306, τεχνικό μητρώο αερομεταφορέα:
- Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει συντεταγμένη μορφή του τεχνικού μητρώου, ανάλογα με τον τύπο της εκμετάλλευσης που θα πραγματοποιείται.
31. OPS 1.940 — Σύνθεση του πληρώματος πτήσης:
- Το σημείο α) 2), α) 4) και το σημείο β) δεν ισχύουν για λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, πέραν του ότι το σημείο α) 4) πρέπει να εφαρμόζεται πλήρως όταν απαιτούνται δύο χειριστές σύμφωνα με την OPS 1.
32. OPS 1.945 — Μετεκπαίδευση και έλεγχος:
- i) Σημείο α) 7): πτήση γραμμής υπό επιτήρηση (LIFUS) επιτρέπεται να πραγματοποιείται με οιοδήποτε αεροπλάνο της εκάστοτε κατηγορίας. Ο αριθμός των LIFUS που απαιτούνται εξαρτάται από την πολυπλοκότητα των πτητικών λειτουργιών.
- ii) Το σημείο α) 8) δεν απαιτείται.
33. OPS 1.955 — Διορισμός κυβερνήτη:
- Το σημείο β) εφαρμόζεται ως εξής: Η Αρχή μπορεί να δέχεται συντεταγμένη σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες, ανάλογα με τον τύπο της εκμετάλλευσης που θα πραγματοποιείται.
34. OPS 1.960 — Κυβερνήτες-κάτοχοι αδείας επαγγελματία χειριστή:
- Το σημείο α) 1) i) δεν εφαρμόζεται σε λειτουργίες VFR την ημέρα.
35. OPS 1.965 — Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος:
- i) Το σημείο α) 1) εφαρμόζεται ως εξής για λειτουργίες VFR την ημέρα: Το σύνολο της εκπαίδευσης και του ελέγχου πρέπει να είναι σχετικά με τον τύπο της εκμετάλλευσης και την κατηγορία του αεροπλάνου το οποίο χειρίζεται το μέλος του πληρώματος πτήσης και να λαμβάνεται υπόψη τυχόν χρησιμοποιούμενος ειδικός εξοπλισμός.
- ii) Το σημείο α) 3) ii) εφαρμόζεται ως εξής: Η εκπαίδευση στο αεροπλάνο επιτρέπεται να παρέχεται από εξεταστή ικανότητας κατηγορίας (CRE), εξεταστή πτήσης (FE) ή εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE).
- iii) Το σημείο α) 4) i) εφαρμόζεται ως εξής: Ο έλεγχος ικανότητας από τον αερομεταφορέα επιτρέπεται να διενεργείται από εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE), εξεταστή ικανότητας κατηγορίας (CRE) ή από κυβερνήτη με τα κατάλληλα προσόντα που έχει ορίσει ο αερομεταφορέας και έχει αποδεχθεί η Αρχή, εκπαιδευμένο σε έννοιες ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM) και στην αξιολόγηση ικανοτήτων CRM.
- iv) Το σημείο β) 2) εφαρμόζεται ως εξής για τις λειτουργίες VFR την ημέρα: Εφόσον οι λειτουργίες διεξάγονται σε περιόδους που δεν υπερβαίνουν τους οκτώ συνεχόμενους μήνες, αρκεί ένας έλεγχος ικανότητας. Αυτός ο έλεγχος ικανότητας αυτός πρέπει να διενεργείται πριν από την έναρξη εμπορικών αερομεταφορών.
36. OPS 1.968 — Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή:
- Το Προσάρτημα 1 δεν ισχύει για πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.
37. OPS 1.975 — Εξειδίκευση επάρκειας σε διαδρομή και σε αεροδρόμιο:
- i) Για λειτουργίες VFR την ημέρα δεν ισχύουν τα σημεία β), γ) και δ), πέραν του ότι ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι οι απαιτήσεις αυτές τηρούνται στις περιπτώσεις που απαιτείται ειδική έγκριση από το κράτος του αεροδρομίου.
- ii) Ως εναλλακτική δυνατότητα στα σημεία β), γ) και δ) όσον αφορά λειτουργίες IFR ή λειτουργίες VFR τη νύχτα, η εξειδίκευση επάρκειας σε διαδρομή και σε αεροδρόμιο επιτρέπεται να επικυρώνεται ως εξής:
- A) Εκτός από πτητικές λειτουργίες στα αεροδρόμια με τις αυστηρότερες απαιτήσεις, με την ολοκλήρωση δέκα τουλάχιστον τομέων εντός της περιοχής εκμετάλλευσης κατά τη διάρκεια των δώδεκα προηγούμενων μηνών, επιπλέον τυχόν απαιτούμενης αυτοενημέρωσης (self briefing).

- B) Επιτρέπεται να εκτελούνται πτητικές λειτουργίες στα αεροδρόμια με τις αυστηρότερες απαιτήσεις μόνον εφόσον:
1. ο κυβερνήτης έχει αποκτήσει τα προσόντα για το αεροδρόμιο ως μέλος του επιχειρησιακού πληρώματος πτήσης ή ως παρατηρητής, τους προηγούμενους 36 μήνες ·
 2. η προσέγγιση γίνεται με VMC από το ισχύον ελάχιστο ύψος τομέα και
 3. έχει γίνει η κατάλληλη αυτοενημέρωση (self briefing) πριν από την πτήση.
38. OPS 1.980 — Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων:
- i) Δεν εφαρμόζεται εάν οι πτητικές λειτουργίες περιορίζονται σε κατηγορίες αεροπλάνων μονομελούς πληρώματος με κινητήρες εμβόλων, με VFR την ημέρα.
 - ii) Για νυχτερινές λειτουργίες IFR και VFR, η απαίτηση στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.980 σημείο δ) 2) i) για 500 ώρες στη σχετική θέση πληρώματος πριν από την άσκηση των προνομίων δύο καταχωρίσεων στην άδεια, μειώνεται σε 100 ώρες ή τομείς, εάν μία από τις καταχωρίσεις αφορά μία κατηγορία. Προτού ο χειριστής αναλάβει καθήκοντα κυβερνήτη πρέπει να έχει ολοκληρώσει πτήση ελέγχου.
39. OPS 1.981 — Πτητική λειτουργία ελικοπτέρων και αεροπλάνων:
- Το σημείο α) 1) δεν ισχύει εάν οι λειτουργίες περιορίζονται σε κατηγορίες αεροπλάνων μονομελούς πληρώματος με κινητήρες εμβόλων.
40. Προς συμπλήρωση
41. OPS 1.1060 — Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης:
- Δεν απαιτείται για λειτουργίες VFR κατά την ημέρα από Α σε Α. Για λειτουργίες VFR κατά την ημέρα από Α σε Β ισχύει, επιτρέπεται όμως το σχέδιο πτήσης έχει απλουστευμένη μορφή, ανάλογα με τον τύπο της εκμετάλλευσης που θα πραγματοποιείται (βλ. OPS 1.135).
42. OPS 1.1070 — Έκθεση διαχείρισης για διαρκή πτητική ικανότητα του αερομεταφορέα
- Η έκθεση διαχείρισης για διαρκή πτητική ικανότητα του αερομεταφορέα επιτρέπεται να προσαρμόζεται στην εκμετάλλευση που θα πραγματοποιείται.
43. OPS 1.1071 — Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου:
- Ισχύουν οι ίδιες προϋποθέσεις με το μέρος Μ, παράγραφος Μ.Α. 306 τεχνικό μητρώο αερομεταφορέα
44. Προς συμπλήρωση
45. Προς συμπλήρωση
46. OPS 1.1240 — Προγράμματα εκπαίδευσης:
- Τα προγράμματα εκπαίδευσης προσαρμόζονται στο είδος των πραγματοποιούμενων λειτουργιών. Είναι δυνατό να γίνεται δεκτό εκπαιδευτικό πρόγραμμα αυτοεκμάθησης για λειτουργίες VFR.
47. OPS 1.1250 — Πίνακας διαδικασίας έρευνας αεροπλάνου:
- Δεν ισχύει για λειτουργίες VFR την ημέρα.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.125

Έγγραφα που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο

Βλέπε OPS 1.125.

Σε περίπτωση απώλειας ή κλοπής των εγγράφων που ορίζονται στην OPS 1.125, η εκμετάλλευση επιτρέπεται να συνεχισθεί μέχρι η πτήση να φθάσει στη βάση ή σε τόπο που να μπορεί να εφοδιασθεί με έγγραφα αντικατάστασης.

ΤΜΗΜΑ Γ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

OPS 1.175

Γενικοί κανόνες σχετικά με την πιστοποίηση αερομεταφορέα

Σημείωση 1: Στο Προσάρτημα 1 της παρούσας παραγράφου καθορίζονται τα περιεχόμενα και οι όροι του πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

Σημείωση 2: Στο Προσάρτημα 2 της παρούσας παραγράφου καθορίζονται οι απαιτήσεις διαχείρισης και οργάνωσης.

- α) Η εκμετάλλευση αεροπλάνου από αερομεταφορέα για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς επιτρέπεται μόνο εφόσον διενεργείται σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΑΟC).
- β) Ο αιτών τη χορήγηση ή την τροποποίηση ΑΟC επιτρέπει στην Αρχή να εξετάσει όλες τις πτυχές ασφαλείας της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.
- γ) Ο αιτών τη χορήγηση ΑΟC πρέπει:
1. να μην είναι κάτοχος ΑΟC που έχει εκδοθεί από άλλη αρχή, εκτός εάν συγκεκριμένα αυτό έχει εγκριθεί από τις ενδιαφερόμενες αρχές·
 2. να έχει τον τόπο της κύριας εγκατάστασής του και, εφόσον υπάρχει, την έδρα της εταιρείας του στο κράτος του οποίου οι αρχές είναι αρμόδιες για την έκδοση του ΑΟC,
 3. να πείθει την Αρχή ότι είναι σε θέση να εκτελεί ασφαλείς πτητικές λειτουργίες.
- δ) Εάν ο αερομεταφορέας διαθέτει αεροπλάνα τα οποία έχουν καταχωριστεί στα μητρώα διαφόρων κρατών μελών, πρέπει να διακανονίζονται οι κατάλληλες ρυθμίσεις προκειμένου να εξασφαλίζεται η κατάλληλη επίβλεψη της ασφαλείας.
- ε) Ο αερομεταφορέας παρέχει στην Αρχή πρόσβαση στις υπηρεσίες και στα αεροπλάνα του και εξασφαλίζει ότι, όσον αφορά την τεχνική συντήρηση, χορηγείται πρόσβαση σε οποιοδήποτε συνεργαζόμενο οργανισμό τεχνικής συντήρησης σύμφωνα με το μέρος 145, προκειμένου να διαπιστωθεί η συνεχής συμμόρφωση με την OPS 1.
- στ) Το ΑΟC τροποποιείται, αναστέλλεται ή ανακαλείται εφόσον η Αρχή δεν είναι πλέον πεπεισμένη ως προς τη δυνατότητα του αερομεταφορέα να διατηρεί ασφαλείς πτητικές λειτουργίες.
- ζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να πείθει την Αρχή ότι:
1. η οργανωτική του δομή και η διοίκησή του είναι οι κατάλληλες και οι σωστά προσαρμοσμένες με την κλίμακα και το πεδίο των πτητικών του λειτουργιών, και
 2. έχει καθορίσει τις διαδικασίες για την επίβλεψη των πτητικών του λειτουργιών.
- η) Ο αερομεταφορέας πρέπει να ορίσει υπόλογο διευθυντή αποδεκτό από την Αρχή, ο οποίος είναι εξουσιοδοτημένος από την εταιρεία να εξασφαλίζει τη δυνατότητα χρηματοδότησης και εκτέλεσης όλων των πτητικών λειτουργιών και των δραστηριοτήτων τεχνικής συντήρησης σύμφωνα με το πρότυπο που απαιτείται από την Αρχή.
- θ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να ορίσει αρμόδιους προϊσταμένους, αποδεκτούς από την Αρχή, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τη διοίκηση και την επίβλεψη:
1. των πτητικών λειτουργιών·
 2. του συστήματος τεχνικής συντήρησης·
 3. της εκπαίδευσης των πληρωμάτων· και
 4. των λειτουργιών εδάφους.

- ι) Το ίδιο πρόσωπο επιτρέπεται να καταλαμβάνει περισσότερες από μία ορισθείσες θέσεις προϊσταμένου, εάν αυτό είναι αποδεκτό από την Αρχή. Ωστόσο, για τους αερομεταφορείς που απασχολούν περισσότερα από 21 ή περισσότερους εργαζόμενους με πλήρη απασχόληση, απαιτούνται δύο τουλάχιστον πρόσωπα για να καλύπτουν τους τέσσερις τομείς ευθύνης.
- ια) Για τους αερομεταφορείς που απασχολούν 20 ή λιγότερους εργαζόμενους με πλήρη απασχόληση, μία ή περισσότερες από τις οριζόμενες θέσεις προϊσταμένου είναι δυνατόν να καταλαμβάνεται από τον υπόλογο διευθυντή εφόσον το δεχθεί η Αρχή.
- ιβ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι κάθε πτήση εκτελείται σύμφωνα με τις διατάξεις του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (ΟΜ).
- ιγ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαμορφώνει κατάλληλες εγκαταστάσεις επίγεια εξυπηρέτησης προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής επίγεια εξυπηρέτηση των πτήσεών του.
- ιδ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα αεροπλάνα φέρουν τον απαιτούμενο εξοπλισμό και το απαιτούμενο πλήρωμα για την περιοχή και το είδος της πτητικής λειτουργίας.
- ιε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις τεχνικής συντήρησης, σύμφωνα με το μέρος Μ, για όλα τα αεροπλάνα των οποίων η πτητική λειτουργία εκτελείται βάσει των όρων του ΑΟΚ του.
- ιστ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να χορηγεί στην Αρχή αντίγραφο του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (ΟΜ), όπως καθορίζεται στο τμήμα ΙΣΤ, συνοδευόμενο από όλες τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις αυτού.
- ιζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διατηρεί τις απαιτούμενες για την περιοχή και το είδος της πτητικής λειτουργίας εγκαταστάσεις υποστήριξης πτητικής λειτουργίας, στον τόπο της κύριας επιχειρησιακής του βάσης.

OPS 1.180

Έκδοση, τροποποίηση και συνεχής ισχύς πιστοποιητικού αερομεταφορέα

- α) Το ΑΟΚ χορηγείται σε αερομεταφορέα, τροποποιείται ή παραμένει έγκυρο μόνο εφόσον:
 1. Τα χρησιμοποιούμενα αεροπλάνα διαθέτουν επίσημο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1702/2003, της 24ης Σεπτεμβρίου 2003, για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοίας (πτητικής ικανότητας) και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής⁽¹⁾. Επίσημα πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας (CoA) που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΑΟΚ), γίνεται αποδεκτό χωρίς περαιτέρω απόδειξη εφόσον έχει εκδοθεί σύμφωνα με το μέρος 21.
 2. Το σύστημα τεχνικής συντήρησης έχει εγκριθεί από την Αρχή σύμφωνα με το μέρος Μ, τμήμα Ζ. και
 3. Ο αερομεταφορέας έχει πείσει την Αρχή ότι διαθέτει την ικανότητα:
 - i) να συγκροτεί και να διατηρεί επαρκή οργανωτική δομή·
 - ii) να συγκροτεί και να συντηρεί σύστημα ποιότητας σύμφωνα με την OPS 1.035·
 - iii) να συμμορφώνεται με τα απαιτούμενα προγράμματα εκπαίδευσης·
 - iv) να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις τεχνικής συντήρησης, οι οποίες είναι σύμφωνες με το χαρακτήρα και την έκταση των καθορισμένων πτητικών λειτουργιών, συμπεριλαμβανομένων των συναφών σημείων που καθορίζονται στην OPS 1.175, σημεία ζ) έως ιε)· και
 - v) να συμμορφώνεται με την OPS 1.175.
- β) Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της OPS 1.185 σημείο στ), ο αερομεταφορέας πρέπει να γνωστοποιεί στην Αρχή το συντομότερο δυνατό τυχόν αλλαγές στις υποβαλλόμενες πληροφορίες σύμφωνα με την OPS 1.185 σημείο α), κατωτέρω.
- γ) Εάν η Αρχή δεν είναι ικανοποιημένη με την τήρηση των απαιτήσεων του σημείου α), ανωτέρω, τότε η Αρχή μπορεί να ζητήσει την πραγματοποίηση μιας ή περισσότερων πτήσεων επίδειξης, οι οποίες εκτελούνται ως εάν να επρόκειτο για πτήσεις εμπορικής αερομεταφορέας.

⁽¹⁾ ΕΕ L 243 της 27.9.2003, σ. 6.

OPS 1.185

Διοικητικές απαιτήσεις

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες πληροφορίες περιέχονται στην αρχική αίτηση χορήγησης AOC και, κατά περίπτωση, σε κάθε ενδεχόμενη τροποποίηση ή ανανέωση που ζητείται μέσω αιτήσεως:
1. το επίσημο ονοματεπώνυμο και η εμπορική επωνυμία, η διεύθυνση και η διεύθυνση αλληλογραφίας του αιτούντος·
 2. περιγραφή της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας·
 3. περιγραφή της διοικητικής οργάνωσης·
 4. το ονοματεπώνυμο του υπόλογου διευθυντή·
 5. τα ονοματεπώνυμα των σημαντικότερων προϊσταμένων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που φέρουν την ευθύνη για πτητικές λειτουργίες, για το σύστημα τεχνικής συντήρησης, την εκπαίδευση του πληρώματος και τις λειτουργίες εδάφους, συνοδευόμενα από τα προσόντα και την πείρα τους και
 6. το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM).
- β) Σχετικά με το σύστημα τεχνικής συντήρησης του αερομεταφορέα, μόνο οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνονται στην αρχική αίτηση για χορήγηση AOC και, ανάλογα με την περίπτωση, για κάθε τροποποίηση ή ανανέωση που ζητείται με αίτηση και για κάθε τύπο αεροπλάνου το οποίο πρόκειται να εκτελέσει πτητική λειτουργία:
1. η έκθεση διαχείρισης του αερομεταφορέα για διαρκή πτητική ικανότητα·
 2. το (τα) πρόγραμμα(-τα) τεχνικής συντήρησης αεροπλάνου(-ων) του·
 3. το τεχνικό μητρώο του αεροπλάνου·
 4. κατά περίπτωση, η (οι) τεχνική(-ές) προδιαγραφή(-ές) της(των) σύμβασης(-εων) συντήρησης που έχει(-ουν) συναφθεί μεταξύ του αερομεταφορέα και οποιουδήποτε εγκεκριμένου οργανισμού συντήρησης σύμφωνα με το μέρος 145,
 5. ο αριθμός των αεροπλάνων.
- γ) Η αίτηση για την αρχική έκδοση AOC πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 90 ημέρες πριν από την ημερομηνία της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) το οποίο επιτρέπεται να υποβληθεί σε μεταγενέστερο χρόνο, αλλά οπωσδήποτε εντός των 60 ημερών που προηγούνται της ημερομηνίας της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.
- δ) Η αίτηση για τροποποίηση AOC πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες πριν από την ημερομηνία της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά.
- ε) Η αίτηση για ανανέωση AOC πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες πριν από το τέλος της υφιστάμενης περιόδου ισχύος, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά.
- στ) Πλην εξαιρετικών περιστάσεων, η προτεινόμενη αλλαγή διορισμένου προϊσταμένου πρέπει να κοινοποιείται στην Αρχή τουλάχιστον 10 ημέρες νωρίτερα.
-

Προσάρτημα 1 της OPS 1.175

Περιεχόμενο και όροι του πιστοποιητικού αερομεταφορέα

Με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα καθορίζονται:

- α) το ονοματεπώνυμο και ο τόπος εγκατάστασης (τόπος της κύριας εγκατάστασής του) του αερομεταφορέα·
- β) η ημερομηνία έκδοσης και η περίοδος ισχύος·
- γ) η περιγραφή του είδους των εγκεκριμένων πτητικών λειτουργιών·
- δ) το (τα) είδος(-η) του (των) αεροπλάνου(-ων) που διαθέτει έγκριση προς χρήση·
- ε) τα στοιχεία νηολογίου του (των) εγκεκριμένου(-ων) αεροπλάνου(-ων), με εξαίρεση την περίπτωση κατά την οποία οι αερομεταφορείς μπορούν να λάβουν έγκριση για να ενημερώνουν την Αρχή μέσω συστήματος σχετικά με τα στοιχεία νηολογίου για αεροπλάνα που εκτελούν πτητικές λειτουργίες στο πλαίσιο του AOC τους·
- στ) οι εγκεκριμένες περιοχές πτητικής λειτουργίας·
- ζ) οι ειδικοί περιορισμοί· και
- η) οι ειδικές εξουσιοδοτήσεις/εγκρίσεις, π.χ.:
 - ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ II/ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ III (συμπεριλαμβανομένων των εγκεκριμένων ελάχιστων όρων)
 - (MNPS) Ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων αεροναυτιλίας
 - (ETOPS) Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων
 - (RNAV) Αεροναυτιλία περιοχής
 - (RVSM) Μειωμένα ελάχιστα καθέτου διαχωρισμού
 - Μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων
 - Εξουσιοδότηση για παροχή αρχικής εκπαίδευσης ασφαλείας στο πλήρωμα θαλάμου επιβατών και, κατά περίπτωση, για έκδοση της βεβαίωσης που προβλέπεται στο τμήμα IΕ για τους αερομεταφορείς εκείνους που παρέχουν άμεσα ή έμμεσα τέτοια εκπαίδευση.

Προσάρτημα 2 της OPS 1.175

Η διαχείριση και η οργάνωση κατόχου πιστοποιητικού αερομεταφορέα

α) Γενικά

Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει ορθή και αποτελεσματική δομή διαχείρισης προκειμένου να εξασφαλίζει ασφαλή εκτέλεση πτητικών λειτουργιών. Οι διορισμένοι αρμόδιοι προϊστάμενοι πρέπει να διαθέτουν διοικητικές ικανότητες, καθώς και κατάλληλα τεχνικά/επιχειρησιακά προσόντα στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

β) Διορισμένοι προϊστάμενοι

1. Στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) πρέπει να περιέχεται περιγραφή των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων των διορισμένων προϊσταμένων, συμπεριλαμβανομένων των ονοματεπωνύμων τους, ενώ πρέπει να κοινοποιείται γραπτώς στην Αρχή τυχόν σχεδιαζόμενη ή επιτελεσθείσα αλλαγή που αφορά διορισμούς ή καθήκοντα.
2. Ο αερομεταφορέας πρέπει να προβεί σε ρυθμίσεις για να εξασφαλίζεται η συνέχεια της επιτήρησης σε περίπτωση απουσίας των διορισμένων προϊσταμένων.
3. Το πρόσωπο που έχει διοριστεί ως προϊστάμενος από κάτοχο ΑΟC δεν πρέπει να διορίζεται ως προϊστάμενος από κάτοχο οιοδήποτε άλλου ΑΟC, εκτός εάν το αποδέχονται οι οικείες Αρχές.
4. Οι διορισμένοι προϊστάμενοι πρέπει να είναι υποχρεωμένοι από τη σύμβασή τους να εργάζονται ικανοποιητικό αριθμό ωρών προκειμένου να εκπληρώνουν τα καθήκοντα διαχείρισης που σχετίζονται με την κλίμακα και το πεδίο δράσης του αερομεταφορέα.

γ) Επάρκεια και επίβλεψη προσωπικού

1. Μέλη πληρώματος. Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσλαμβάνει επαρκές πλήρωμα πτήσης και θαλάμου επιβατών για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία, το οποίο έχει εκπαιδευτεί και ελεγχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των τμημάτων ΙΔ και ΙΕ, ανάλογα με την περίπτωση.
2. Προσωπικό εδάφους
 - i) Ο αριθμός του προσωπικού εδάφους εξαρτάται από τη φύση και την κλίμακα των πτητικών λειτουργιών. Ειδικότερα, τα τμήματα πτητικής και επίγειας εξυπηρέτησης, πρέπει να στελεχώνονται με εκπαιδευμένο προσωπικό το οποίο κατανοεί πλήρως τις αρμοδιότητές του στο πλαίσιο της οργανωτικής δομής του.
 - ii) Ο αερομεταφορέας που συνάπτει συμβάσεις με άλλους οργανισμούς για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών, διατηρεί την ευθύνη για την τήρηση των ορθών προτύπων. Στις περιπτώσεις αυτές, ο διορισμένος προϊστάμενος οφείλει να εξασφαλίζει ότι κάθε αντισυμβαλλόμενος, με τον οποίο συνάπτεται σύμβαση, πληροί τα απαιτούμενα πρότυπα.
3. Επίβλεψη
 - i) Ο αριθμός των εποπτών που διορίζονται εξαρτάται από τη δομή της επιχείρησης του αερομεταφορέα και τον αριθμό του απασχολούμενου προσωπικού.
 - ii) Τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες των εποπτών αυτών πρέπει να καθορίζονται, ενώ κάθε ανάληψη υποχρέωσης πτητικών καθηκόντων πρέπει να ρυθμίζεται κατά τρόπο ώστε να είναι εφικτή η εκπλήρωση των καθηκόντων εποπτείας.
 - iii) Η εποπτεία των μελών πληρώματος και του προσωπικού εδάφους πρέπει να ασκείται από πρόσωπα που διαθέτουν επαρκή πείρα και ατομικά προσόντα ώστε να εξασφαλίζεται η επίτευξη των προτύπων που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM).

δ) Εγκαταστάσεις στέγασης

1. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο χώρος εργασίας που διατίθεται σε κάθε βάση πτητικής εκμετάλλευσης επαρκεί για το προσωπικό το οποίο είναι αρμόδιο για την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες του προσωπικού εδάφους, εκείνων που είναι επιφορτισμένοι με το λειτουργικό έλεγχο, την αποθήκευση και την παρουσίαση των βασικών αρχείων καθώς και οι ανάγκες για τον σχεδιασμό πτήσης από τα πληρώματα.
2. Οι διοικητικές υπηρεσίες πρέπει να είναι σε θέση να διανέμουν, χωρίς καθυστέρηση, επιχειρησιακές οδηγίες και λοιπές πληροφορίες προς όλους τους ενδιαφερόμενους.

ε) Έγγραφα

Ο αερομεταφορέας πρέπει να προβαίνει σε ρυθμίσεις για την παραγωγή εγχειριδίων, τροποποιήσεων και λοιπού εγγράφων.

ΤΜΗΜΑ Δ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

OPS 1.192

Ορολογία

Οι όροι που αναφέρονται στη συνέχεια χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

- α) Κατάλληλο αεροδρόμιο. Αεροδρόμιο το οποίο ο αερομεταφορέας κρίνει ικανοποιητικό, με βάση τις ισχύουσες απαιτήσεις επιδόσεων και τα χαρακτηριστικά του διαδρόμου από-προσγείωσης. Κατά την αναμενόμενη ώρα χρήσης του, το αεροδρόμιο είναι διαθέσιμο και εξοπλισμένο με τις αναγκαίες βοηθητικές υπηρεσίες, όπως ATS, επαρκή φωτισμό, επικοινωνίες, δελτία καιρού, αεροναυτικά βοηθήματα και υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης.
- β) (ETOPS) Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων. Πτήσεις ETOPS είναι εκείνες που πραγματοποιούνται με δικινητήρια αεροπλάνα μετά από έγκριση της Αρχής (έγκριση ETOPS) για να καλύπτουν απόσταση μεγαλύτερη από την απόσταση κατωφλίου σύμφωνα με την OPS 1.245 α), από κατάλληλο αεροδρόμιο.
- γ) Κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή ETOPS. Κατάλληλο αεροδρόμιο, το οποίο, κατά την αναμενόμενη ώρα χρήσης του, διαθέτει επιπροσθέτως εγκατάσταση ATS και τουλάχιστον μια διαδικασία ενόργανης προσέγγισης.
- δ) Αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή (ERA). Κατάλληλο αεροδρόμιο κατά μήκος της διαδρομής που θα απαιτηθεί ενδεχομένως κατά τον σχεδιασμό.
- ε) 3 % ERA. Αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή το οποίο επιλέγεται για να μειωθούν τα καύσιμα έκτακτης ανάγκης σε 3 %.
- στ) Απομονωμένο αεροδρόμιο. Εφόσον δεχθεί η Αρχή, το αεροδρόμιο προορισμού είναι δυνατόν να θεωρηθεί ως απομονωμένο αεροδρόμιο, εάν τα απαιτούμενα καύσιμα (απαιτούμενα καύσιμα εναλλαγής συν τα τελικά εφεδρικά καύσιμα) μέχρι το πλησιέστερο κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού είναι περισσότερα από:
- για αεροπλάνα με παλινδρομικούς κινητήρες, επαρκή καύσιμα για πτήση 45 λεπτών συν 15 % του προγραμματισμένου χρόνου πτήσης προς κατανάλωση σε επίπεδο πλεύσης ή σε δύο ώρες, όποιος χρόνος είναι μικρότερος· ή
- για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, επαρκή καύσιμα για πτήση επί δύο ώρες με κανονική κατανάλωση πλεύσης επάνω από το αεροδρόμιο προορισμού, συμπεριλαμβανομένων των τελικών εφεδρικών καυσίμων.
- ζ) Αντίστοιχη θέση. Θέση που μπορεί να προσδιοριστεί μέσω της απόστασης DME, κατάλληλα τοποθετημένου NDB ή με στίγμα VOR, SRE ή PAR ή άλλο κατάλληλο στίγμα μεταξύ 3 και 5 μιλίων από το κατώφλι ώστε να καθορίζεται ανεξάρτητα η θέση του αεροπλάνου.
- η) Κρίσιμα στάδια της πτήσης. Κρίσιμα στάδια της πτήσης είναι η διαδρομή απογείωσης, το ίχνος πτήσης απογείωσης, η τελική προσέγγιση, η προσγείωση, συμπεριλαμβανομένης της τροχοδρόμησης κατά την προσγείωση και κάθε άλλο στάδιο της πτήσης κατά την κρίση του κυβερνήτη.
- θ) Καύσιμα έκτακτης ανάγκης. Τα καύσιμα που απαιτούνται για να αντισταθμισθούν απρόβλεπτοι παράγοντες, οι οποίοι θα μπορούσαν να επηρεάσουν την κατανάλωση καυσίμων μέχρι το αεροδρόμιο προορισμού, όπως: αποκλίσεις μεμονωμένου αεροπλάνου από τα αναμενόμενα δεδομένα κατανάλωσης καυσίμων, αποκλίσεις από τις συνθήκες μετεωρολογικής πρόγνωσης και αποκλίσεις από διαδρομές ή/και επίπεδα πλεύσης/απόλυτα ύψη που έχουν προγραμματισθεί.
- ι) Χωριστοί διάδρομοι. Οι διάδρομοι του ίδιου αεροδρομίου είναι χωριστές επιφάνειες προσγείωσης. Οι διάδρομοι αυτοί είναι δυνατόν να επικαλύπτονται ή να διασταυρώνονται κατά τρόπο ώστε, εάν ο ένας είναι αποκλεισμένος, να μην εμποδίζει τον προγραμματισμένο τύπο λειτουργιών του άλλου διαδρόμου. Για κάθε διάδρομο πρέπει να υπάρχει διαφορετική διαδικασία προσέγγισης βασισμένη σε χωριστό αεροναυτικό βοήθημα.
- ια) Εγκεκριμένη ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας. Για πτήσεις ETOPS, η εγκεκριμένη ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας για την προβλεπόμενη περιοχή εκμετάλλευσης είναι η ταχύτητα, εντός των πιστοποιημένων ορίων του αεροπλάνου, την οποία επιλέγει ο αερομεταφορέας και εγκρίνει η ρυθμιστική αρχή.
- ιβ) Χώρος ETOPS. Χώρος ETOPS είναι ο εναέριος χώρος εντός του οποίου εγκεκριμένο αεροπλάνο ETOPS παραμένει έχοντας υπερβεί τον προδιαγεγραμμένο χρόνο πτήσης σε συνθήκες ηνemieias (υπό κανονικές συνθήκες) με την εγκεκριμένη ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, από κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή ETOPS.
- ιγ) Αποδέσμευση (Dispatch). Τα ελάχιστα σχεδιασμού ETOPS ισχύουν μέχρι την αποδέσμευση. Η αποδέσμευση (dispatch) λαμβάνει χώρα όταν το αεροπλάνο αρχίζει να κινείται με δική του ισχύ για να απογειωθεί.

OPS 1.195

Επιχειρησιακός έλεγχος

Ο αερομεταφορέας:

- α) καταρτίζει και διατηρεί μέθοδο εξάσκησης επιχειρησιακού ελέγχου που έχει εγκρίνει η Αρχή και
- β) εξασκεί επιχειρησιακό έλεγχο επί όλων των πτήσεων που διενεργούνται βάσει των όρων του AOC του.

OPS 1.200

Εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM)

Ο αερομεταφορέας καταρτίζει εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) σύμφωνα με τις διατάξεις του τμήματος ΙΣΤ προς χρήση και καθοδήγηση του επιχειρησιακού προσωπικού.

OPS 1.205

Αρμοδιότητες του επιχειρησιακού προσωπικού

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό που έχει οριστεί ή εμπλέκεται άμεσα σε επίγειες και πτητικές λειτουργίες λαμβάνει τις σωστές οδηγίες, έχει επιδείξει τις ικανότητές του στα συγκεκριμένα καθήκοντά του και γνωρίζει τις ευθύνες του και τη σχέση των εν λόγω καθηκόντων με την επιχειρησιακή λειτουργία στο σύνολό της.

OPS 1.210

Καθιέρωση διαδικασιών

- α) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες και οδηγίες, για κάθε τύπο αεροπλάνου, οι οποίες περιέχουν τα καθήκοντα του προσωπικού εδάφους και των μελών του πληρώματος για όλους τους τύπους επίγειων και πτητικών λειτουργιών.
- β) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει σύστημα πινάκων ελέγχου (check list) που χρησιμοποιείται από τα μέλη του πληρώματος για όλες τις φάσεις πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου υπό κανονικές, μη φυσιολογικές συνθήκες και συνθήκες έκτακτης ανάγκης, ανάλογα με την περίπτωση, ώστε να εξασφαλίζεται ότι τηρούνται οι διαδικασίες πτητικής λειτουργίας του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM).
- γ) Ο αερομεταφορέας δεν απαιτεί από μέλος του πληρώματος να εκτελεί σε κρίσιμα στάδια της πτήσης άλλες δραστηριότητες από εκείνες που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροπλάνου (βλέπε OPS 1.192).

OPS 1.215

Χρησιμοποίηση υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας χρησιμοποιούνται για όλες τις πτήσεις, οποτεδήποτε διατίθενται.

OPS 1.216

Επιχειρησιακές οδηγίες κατά την πτήση

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι οι επιχειρησιακές του οδηγίες κατά την πτήση που εμπεριέχουν αλλαγή στο σχέδιο πτήσης εναέριας κυκλοφορίας συντονίζονται, όποτε είναι εφικτό, με την οικεία Μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πριν διαβιβασθούν σε αεροπλάνο.

OPS 1.220

Άδεια από τον αερομεταφορέα για τη χρήση αεροδρομίων

(βλέπε OPS 1.192)

Ο αερομεταφορέας εγκρίνει μόνο τη χρήση αεροδρομίων που είναι κατάλληλα για τον (τους) τύπο(-ους) του (των) αεροπλάνου(-ων) και της (των) σχετικής(-ών) πτητικής(-ών) λειτουργίας(-ιών).

OPS 1.225

Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου

- α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, τα οποία ορίζονται σύμφωνα με την OPS 1.430, για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλαγής, που έχει εγκριθεί να χρησιμοποιείται σύμφωνα με την OPS 1.220.
- β) Κάθε αύξηση των καθορισμένων τιμών που επιβάλλει η Αρχή πρέπει να προστίθεται στα ελάχιστα που καθορίζονται στο σημείο α), ανωτέρω.
- γ) Τα ελάχιστα για συγκεκριμένο τύπο διαδικασίας προσέγγισης και προσγείωσης θεωρείται ότι εφαρμόζονται εάν:
1. λειτουργεί ο εξοπλισμός εδάφους που εμφανίζεται στον αντίστοιχο χάρτη, ο οποίος απαιτείται για την προτεινόμενη διαδικασία·
 2. λειτουργούν τα απαιτούμενα για τον τύπο της προσέγγισης συστήματα του αεροπλάνου·
 3. πληρούνται τα απαιτούμενα κριτήρια επιδόσεων αεροπλάνου και
 4. το πλήρωμα διαθέτει τα ανάλογα προσόντα.

OPS 1.230

Διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης και προσέγγισης

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι χρησιμοποιούνται οι καθιερωμένες από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο, διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης και προσέγγισης.
- β) Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του σημείου α) ανωτέρω, ο κυβερνήτης μπορεί να παρεκκλίνει, κατόπιν αδειάς της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, από δημοσιευμένη διαδρομή αναχώρησης ή άφιξης, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα κριτήρια αποφυγής εμποδίων και λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι συνθήκες επιχειρησιακής λειτουργίας. Η τελική προσέγγιση πρέπει να πραγματοποιείται με πτήση εξ όψεως ή σύμφωνα με την καθιερωμένη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης.
- γ) Διαφορετικές διαδικασίες από αυτές που απαιτείται να χρησιμοποιηθούν σύμφωνα με το σημείο α) ανωτέρω, επιτρέπεται να εφαρμοστούν από αερομεταφορέα μόνο υπό την προϋπόθεση ότι έχουν εγκριθεί από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο, εάν απαιτείται, και είναι αποδεκτές από την Αρχή.

OPS 1.235

Διαδικασίες μείωσης θορύβου

(βλέπε OPS 1.192)

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει κατάλληλες επιχειρησιακές διαδικασίες αναχώρησης και άφιξης/προσέγγισης για κάθε τύπο αεροπλάνου σύμφωνα με τα εξής:

- α) ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η ασφάλεια πτήσης έχει προτεραιότητα έναντι της μείωσης θορύβου· και
- β) οι διαδικασίες αυτές σχεδιάζονται έτσι ώστε να είναι απλές και ασφαλείς χωρίς σημαντική επιφόρτιση του πληρώματος κατά τη διάρκεια των κρίσιμων σταδίων της πτήσης· και
- γ) για κάθε τύπο αεροπλάνου, καθορίζονται δύο διαδικασίες αναχώρησης, σύμφωνα με το έγγραφο 8168 του ICAO (Procedures for Air Navigation Services, "PANS-OPS"), τόμος I:
1. η πρώτη διαδικασία μείωσης του θορύβου κατά την αναχώρηση (NADP 1) σχεδιάζεται για να εκπληρωθεί ο στόχος μείωσης του εγγύς θορύβου· και
 2. η δεύτερη διαδικασία μείωσης του θορύβου κατά την αναχώρηση (NADP 1) σχεδιάζεται για να εκπληρωθεί ο στόχος μείωσης του απομακρυσμένου θορύβου· και
 3. επιπλέον, κάθε χάραξη ανόδου NADP είναι δυνατόν να έχει μια μόνον ακολουθία ενεργειών.

OPS 1.240

Διαδρομές και περιοχές επιχειρησιακής λειτουργίας

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται μόνο κατά μήκος των διαδρομών ή εντός των περιοχών εκείνων όπου:
1. υπάρχουν διευκολύνσεις και υπηρεσίες εδάφους, συμπεριλαμβανομένων των μετεωρολογικών υπηρεσιών, οι οποίες είναι κατάλληλες για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία·
 2. η επίδοση του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί είναι κατάλληλη για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις ελάχιστες απόλυτου ύψους πτήσης·
 3. ο εξοπλισμός του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία·
 4. υπάρχουν οι κατάλληλοι αεροναυτιλιακοί και τοπογραφικοί χάρτες [παραπομπή OPS 1.135 σημείο α) 9)]·
 5. εάν χρησιμοποιούνται δικινητήρια αεροπλάνα, υπάρχουν κατάλληλα αεροδρόμια εντός των περιορισμών χρόνου/απόστασης σύμφωνα με την OPS 1.245·
 6. εάν χρησιμοποιούνται μονοκινητήρια αεροπλάνα, υπάρχουν επιφάνειες, οι οποίες επιτρέπουν να πραγματοποιηθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται σύμφωνα με τους περιορισμούς στις διαδρομές ή στις περιοχές πτητικής λειτουργίας, που έχει επιβάλει η Αρχή.

OPS 1.241

Πτητική λειτουργία σε καθορισμένο εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένο κατακόρυφο διαχωρισμό (RVSM)

Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτητική λειτουργία αεροπλάνου σε καθορισμένα τμήματα του εναέριου χώρου όπου, με βάση συμφωνία περιφερειακής αεροναυτιλίας (Regional Air Navigation Agreement), ισχύει ελάχιστο κατακόρυφο διαχωρισμό 300 m (1 000 ft), εκτός εάν δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (έγκριση RVSM) (βλέπε επίσης OPS 1.872).

OPS 1.243

Λειτουργία σε περιοχές με συγκεκριμένες απαιτήσεις επιδόσεων αεροναυτιλίας

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι αεροπλάνο το οποίο εκτελεί πτητική λειτουργία σε περιοχές ή σε τμήματα του εναέριου χώρου ή σε διαδρομές για τις οποίες έχουν καθοριστεί απαιτήσεις επιδόσεων αεροναυτιλίας, έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με αυτές τις απαιτήσεις και ότι, εάν χρειάζεται, έχει δοθεί σχετική έγκριση επιχειρήσεων από την Αρχή. (βλέπε επίσης OPS 1.865 σημείο γ) 2), OPS 1.870 και OPS 1.872).
- β) Αερομεταφορέας ο οποίος εκμεταλλεύεται αεροπλάνο σε περιοχές που αναφέρονται ανωτέρω στο σημείο α) εξασφαλίζει ότι στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OP) έχουν περιληφθεί όλες οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης οι οποίες έχουν καθοριστεί από την Αρχή που είναι αρμόδια για τον συγκεκριμένο εναέριο χώρο.

OPS 1.245

Μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο για δικινητήρια αεροπλάνα χωρίς έγκριση πτήσεων μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)

(βλέπε OPS 1.192)

- α) Εκτός εάν έχει χορηγηθεί ειδική άδεια από την Αρχή σύμφωνα με την OPS 1.246 σημείο α) (έγκριση ETOPS), ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί δικινητήριο αεροπλάνο σε διαδρομή που περιέχει σημείο το οποίο απέχει από κατάλληλο αεροδρόμιο (υπό κανονικές συνθήκες νηνεμίας) περισσότερο, στην περίπτωση:
1. Αεροπλάνων με επιδόσεις κατηγορίας Α, είτε με:
 - i) μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων 20 ή περισσότερων επιβατών· ή
 - ii) μέγιστη μάζα απογείωσης 45 360 ή περισσότερων kg·

από την απόσταση που καλύπτεται σε 60 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο β) κατωτέρω,

2. Αεροπλάνων με επιδόσεις κατηγορίας Α με:

- i) μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων 19 ή λιγότερων επιβατών και
- ii) μέγιστη μάζα απογείωσης μικρότερη των 45 360 kg·

από την απόσταση που καλύπτεται σε 120 λεπτά ή, εάν το εγκρίνει η Αρχή, μέχρι και 180 λεπτά για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο β) κατωτέρω·

3. Αεροπλάνων με επιδόσεις κατηγορίας Β ή Γ:

- i) από την απόσταση που καλύπτεται σε 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο β) κατωτέρω, ή
- ii) 300 ναυτικά μίλια, όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη.

β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει την ταχύτητα για τον υπολογισμό της μέγιστης απόστασης από κατάλληλο αεροδρόμιο για κάθε τύπο δικινητήριου αεροπλάνου ή παραλλαγή που χρησιμοποιείται, η οποία δεν υπερβαίνει την VMO, με βάση την πραγματική ταχύτητα αέρα που μπορεί να διατηρήσει το αεροπλάνο με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας.

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OP) περιλαμβάνονται, ιδιαίτερα για κάθε τύπο ή παραλλαγή, τα κάτωθι δεδομένα:

- 1. η ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο β) ανωτέρω και
- 2. η μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο που καθορίζεται σύμφωνα με τα σημεία α) και β) ανωτέρω.

Σημείωση: Οι ταχύτητες που προσδιορίζονται ανωτέρω πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο για να καθορίζεται η μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο.

OPS 1.246

Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)

(βλέπε OPS 1.192)

- α) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτητικές λειτουργίες πέρα από την απόσταση κατωφλίου που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.245, εκτός εάν έχει δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (έγκριση ETOPS).
- β) Πριν από την εκτέλεση πτήσης ETOPS, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι υπάρχει κατάλληλη εναλλακτικό αεροδρόμιο ETOPS κατά τη διαδρομή ETOPS, είτε εντός του εγκεκριμένου χρόνου αλλαγής κατεύθυνσης είτε εντός του χρόνου αλλαγής κατεύθυνσης που έχει ως βάση τη λειτουργική κατάσταση του αεροπλάνου, όπως προκύπτει από τον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), ανάλογα ποιος από τους δύο χρόνους είναι μικρότερος [βλέπε επίσης OPS 1.297 σημείο δ)].

OPS 1.250

Θέσπιση ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης

- α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης και τις μεθόδους με τις οποίες προσδιορίζονται αυτά τα απόλυτα ύψη, για όλα τα τμήματα διαδρομών τα οποία πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, που διασφαλίζουν την απαιτούμενη απόσταση από το έδαφος λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις των τμημάτων ΣΤ έως Θ.
- β) Κάθε μέθοδος για τη θέσπιση των ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή.
- γ) Σε περίπτωση που τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης που έχουν καθοριστεί από τα κράτη από τα οποία διέρχονται τα αεροπλάνα είναι υψηλότερα από εκείνα που έχει καθορίσει ο αερομεταφορέας, ισχύουν οι υψηλότερες τιμές.
- δ) Όταν καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης, ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες:
 - 1. Την ακρίβεια με την οποία μπορεί να καθοριστεί η θέση του αεροπλάνου.

2. Τις ενδεχόμενες ανακρίβειες στις ενδείξεις των χρησιμοποιούμενων υψομετρικών οργάνων.
 3. Τα χαρακτηριστικά του εδάφους (π.χ. αιφνίδιες αλλαγές στο υψόμετρο) κατά μήκος των διαδρομών ή στις περιοχές όπου πρόκειται να εκτελεσθούν οι πτητικές λειτουργίες·
 4. Το ενδεχόμενο αντιμετώπισης δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών (π.χ. σοβαρές αναταράξεις και καθοδικά ρεύματα αέρα) και
 5. Ενδεχόμενες ανακρίβειες σε αεροναυτικούς χάρτες.
- ε) Κατά τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο σημείο δ), ανωτέρω, πρέπει να δίδεται η δέουσα προσοχή στα εξής:
1. Στις διορθώσεις για αποκλίσεις θερμοκρασίας και πίεσης από πρότυπες τιμές·
 2. Στις απαιτήσεις της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και
 3. Οποιαδήποτε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, η οποία μπορεί να προβλεφθεί, κατά μήκος της προγραμματισμένης διαδρομής.

OPS 1.255

Πολιτική καυσίμων

(βλέπε προσάρτημα 1 και προσάρτημα 2 της OPS 1.255)

- α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εφαρμόζει πολιτική καυσίμων με σκοπό το σχεδιασμό της πτήσης και τον επανασχεδιασμό εν πτήση ώστε να εξασφαλίζεται ότι σε κάθε πτήση μεταφέρονται επαρκή καύσιμα για την προγραμματισμένη πτητική λειτουργία και εφεδρικά καύσιμα ώστε να καλύπτονται παρεκκλίσεις από την προγραμματισμένη πτητική λειτουργία.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο σχεδιασμός των πτήσεων βασίζεται τουλάχιστον στα σημεία 1 και 2 που ακολουθούν:
1. Σε διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) και δεδομένα που προκύπτουν από:
 - i) τα δεδομένα που παρέχει ο κατασκευαστής του αεροπλάνου· ή
 - ii) τα τρέχοντα συγκεκριμένα δεδομένα αεροπλάνου που προκύπτουν από σύστημα παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμων.
 2. Στις συνθήκες λειτουργίας σύμφωνα με τις οποίες πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση, συμπεριλαμβανομένων:
 - i) των πραγματικών δεδομένων κατανάλωσης καυσίμων του αεροπλάνου·
 - ii) των προβλεπομένων μαζών·
 - iii) των αναμενομένων μετεωρολογικών συνθηκών και
 - iv) διαδικασιών και περιορισμών του (των) παρόχου(-ων) αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.
- γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσης υπολογισμός των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων που απαιτούνται για μία πτήση περιλαμβάνει:
1. τα καύσιμα τροχοδρόμησης· και
 2. τα καύσιμα ταξιδιού· και
 3. τα εφεδρικά καύσιμα που συνίστανται από τα:
 - i) καύσιμα έκτακτης ανάγκης (βλέπε OPS 1.192)· και
 - ii) καύσιμα εναλλαγής, εάν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού (αυτό δεν αποκλείει την επιλογή του αεροδρομίου αναχώρησης ως αεροδρομίου προορισμού)· και
 - iii) τελικά εφεδρικά καύσιμα· και
 - iv) συμπληρωματικά καύσιμα, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας (π.χ. ETOPS)· και
 4. τα επιπρόσθετα καύσιμα εάν απαιτηθεί από τον κυβερνήτη.

- δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι απαιτούμενες διαδικασίες επανασχεδιασμού εν πτήση για τον υπολογισμό των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων που απαιτούνται όταν πτήση πρέπει να εκτελεσθεί κατά μήκος διαδρομής ή προς προορισμό διαφορετικό από εκείνον που σχεδιάστηκε αρχικά, περιλαμβάνουν:
1. τα καύσιμα ταξιδιού για το υπόλοιπο της πτήσης και
 2. τα εφεδρικά καύσιμα που συνίστανται από τα:
 - i) καύσιμα έκτακτης ανάγκης· και
 - ii) καύσιμα εναλλαγής, εάν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού (αυτό δεν αποκλείει την επιλογή του αεροδρομίου αναχώρησης ως αεροδρομίου προορισμού) και
 - iii) τελικά εφεδρικά καύσιμα· και
 - iv) συμπληρωματικά καύσιμα, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας (π.χ. ETOPS)· και
 3. τα επιπρόσθετα καύσιμα εάν απαιτηθεί από τον κυβερνήτη.

OPS 1.260

Μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τη μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα (Persons with Reduced Mobility, PRMs).
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα δεν τοποθετούνται ούτε καταλαμβάνουν θέσεις όπου η παρουσία τους μπορεί:
1. να παρεμποδίζει το πλήρωμα στην εκτέλεση των καθηκόντων του·
 2. να εμποδίζει την πρόσβαση σε εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης· ή
 3. να παρεμποδίζει την εκκένωση σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης του αεροπλάνου.
- γ) Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιείται όταν πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα πρόκειται να επιβιβασθούν στο αεροπλάνο προς μεταφορά.

OPS 1.265

Μεταφορά επιβατών μη αποδεκτών, απελαθέντων ή τελούντων υπό κράτηση

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του αεροπλάνου και των επιβατών του. Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιείται όταν τα εν λόγω πρόσωπα πρόκειται να επιβιβασθούν στο αεροπλάνο προς μεταφορά.

OPS 1.270

Αποθήκευση αποσκευών και φορτίων

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.270)

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι μεταφέρονται στο θάλαμο επιβατών μόνο εκείνες οι χειραποσκευές που μπορούν να εναποθηκευτούν με τον ενδεδειγμένο και ασφαλή τρόπο.
- β) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι όλες οι αποσκευές και το φορτίο επί του αεροπλάνου, που μπορούν να προκαλέσουν τραυματισμό ή ζημιά, ή να φράξουν διαδρόμους και εξόδους εάν μετακινηθούν, τοποθετούνται σε χώρους αποθήκευσης σχεδιασμένους να αποτρέπουν τη μετακίνησή τους.

OPS 1.275

Παραμένει σκοπίμως κενό

OPS 1.280

Θέσεις επιβατών

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι επιβάτες κάθονται εκεί όπου, σε περίπτωση που απαιτηθεί εκκένωση έκτακτης ανάγκης, μπορούν να βοηθηθούν καλύτερα και δεν εμποδίζουν την εκκένωση του αεροπλάνου.

OPS 1.285

Ενημέρωση επιβατών

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

α) γενικά:

1. οι επιβάτες ενημερώνονται προφορικά για θέματα ασφαλείας. Μέρη ή το σύνολο της ενημέρωσης επιτρέπεται να πραγματοποιείται με οπτικοακουστική παρουσίαση·
2. οι επιβάτες εφοδιάζονται με κάρτα ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας στην οποία παρέχονται εικονογραφημένες οδηγίες σχετικά με τη λειτουργία του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και των εξόδων κινδύνου που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν από τους επιβάτες·

β) πριν από την απογείωση:

1. οι επιβάτες ενημερώνονται, ανάλογα με την περίπτωση, σχετικά με τα ακόλουθα θέματα:
 - i) τους κανονισμούς καπνίσματος·
 - ii) ότι το πίσω μέρος του καθίσματος πρέπει να βρίσκεται σε όρθια θέση και το τραπεζάκι να είναι κλειστό·
 - iii) τη θέση των εξόδων κινδύνου·
 - iv) τη θέση και τη χρήση της σήμανσης ίχνους διαφυγής προσέγγισης δαπέδου·
 - v) την εναποθήκευση των χειραποσκευών·
 - vi) τους περιορισμούς στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών· και
 - vii) τη θέση και το περιεχόμενο της κάρτας ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας και·
2. στους επιβάτες επιδεικνύονται τα εξής:
 - i) η χρήση των ζωνών ή/και ιμάντων ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου πρόσδεσης και απασφάλισης των ζωνών ή/και των ιμάντων ασφαλείας·
 - ii) η θέση και η χρήση των συσκευών οξυγόνου, εάν απαιτείται (παραπομπή OPS 1.770 και OPS 1.775). Επίσης, οι επιβάτες πρέπει να ενημερώνονται ότι πρέπει να σβήνουν όλα τα είδη καπνίσματος όταν χρησιμοποιείται οξυγόνο· και
 - iii) η θέση και η χρήση των σωσίβιων γιλέκων, εάν απαιτείται (παραπομπή OPS 1.825)·

γ) μετά την απογείωση:

1. στους επιβάτες υπενθυμίζονται, κατά περίπτωση, τα ακόλουθα:
 - i) οι κανονισμοί καπνίσματος· και
 - ii) η χρήση των ζωνών ή/και των ιμάντων ασφαλείας καθώς και το όφελος για την ασφάλειά τους εάν έχουν συνεχώς δεμένη τη ζώνη τους όταν κάθονται, ανεξαρτήτως της θέσης της ένδειξης πρόσδεσης των ζωνών ασφαλείας·

- δ) πριν από την προσγείωση:
1. Στους επιβάτες υπενθυμίζονται, εφόσον αρμόζει, τα ακόλουθα:
 - i) οι κανονισμοί καπνίσματος·
 - ii) η χρήση των ζωνών ή/και των ιμάντων ασφαλείας·
 - iii) ότι το πίσω μέρος του καθίσματος πρέπει να βρίσκεται σε όρθια θέση και το τραπέζακι να είναι κλειστό·
 - iv) η εναποθήκευση εκ νέου των χειραποσκευών· και
 - v) οι περιορισμοί στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών·
- ε) μετά την προσγείωση:
1. στους επιβάτες υπενθυμίζονται τα ακόλουθα:
 - i) οι κανονισμοί καπνίσματος· και
 - ii) η χρήση των ζωνών ή/και ιμάντων ασφαλείας·
- στ) σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια της πτήσης, οι επιβάτες λαμβάνουν οδηγίες για να προβούν στις κατάλληλες, σύμφωνα με την περίπτωση, ενέργειες έκτακτης ανάγκης.

OPS 1.290

Προετοιμασία πτήσης

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι συμπληρώνεται επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης (Operational Flight Plan, OFP) για κάθε προβλεπόμενη πτήση.
- β) Ο/η κυβερνήτης δεν εκτελεί πτήση εκτός εάν έχει βεβαιωθεί πλήρως ότι:
1. το αεροπλάνο είναι πτητικά ικανό·
 2. το αεροπλάνο δεν χρησιμοποιείται κατά παράβαση των προβλεπόμενων στον κατάλογο παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση αυτού (Configuration Deviation List, CDL)·
 3. διατίθενται τα απαιτούμενα, για την πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί, όργανα και εξοπλισμός σύμφωνα με τις διατάξεις των Τμημάτων IA και IB·
 4. τα όργανα και ο εξοπλισμός βρίσκονται σε λειτουργική κατάσταση, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (MEL)·
 5. διατίθενται τα απαιτούμενα για την εκτέλεση της πτήσης μέρη του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM)·
 6. βρίσκονται στο αεροπλάνο τα έγγραφα, οι συμπληρωματικές πληροφορίες και τα έντυπα που αυτό πρέπει να φέρει σύμφωνα με τις διατάξεις των OPS 1.125 και OPS 1.135·
 7. διατίθενται ισχύοντες γεωγραφικοί και αεροναυτικοί χάρτες και συναφή έγγραφα ή ισοδύναμα δεδομένα, τα οποία καλύπτουν την προβλεπόμενη πτητική λειτουργία του αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης κάθε εύλογα αναμενόμενης αλλαγής κατεύθυνσης. Σε αυτά περιλαμβάνονται πίνακες μετατροπής οι οποίοι απαιτούνται ενδεχομένως για την υποστήριξη πτητικών λειτουργιών στις οποίες πρέπει να χρησιμοποιείται το μετρικό σύστημα για το σχετικό ύψος, το απόλυτο ύψος και τα επίπεδα πτήσης·
 8. διατίθενται και είναι επαρκείς διευκολύνσεις και υπηρεσίες εδάφους που απαιτούνται για την προβλεπόμενη πτήση·
 9. είναι εφικτή, για προβλεπόμενη πτήση, η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM) όσον αφορά τις απαιτήσεις σχετικά με τα καύσιμα, τα λιπαντικά και το οξυγόνο, τα ελάχιστα απόλυτα ύψη ασφαλείας, τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίων και η διαθεσιμότητα αεροδρομίων εναλλαγής, όπου απαιτείται·
 10. το φορτίο έχει καταμεληθεί κατάλληλα και φυλάσσεται με ασφαλή τρόπο·
 11. η μάζα του αεροπλάνου, κατά την έναρξη της τροχοδρόμησης απογείωσης, είναι τέτοια ώστε η πτήση μπορεί να εκτελεσθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των τμημάτων ΣΤ έως Θ, ανάλογα με την περίπτωση· και
 12. είναι εφικτή η συμμόρφωση προς οποιονδήποτε πρόσθετο επιχειρησιακό περιορισμό, επιπλέον αυτών που καλύπτονται από τις διατάξεις των σημείων 9 και 11 ανωτέρω.

OPS 1.295

Επιλογή αεροδρομίων

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για την επιλογή αεροδρομίων προορισμού ή/και εναλλαγής, σύμφωνα με την OPS 1.220, κατά το σχεδιασμό της πτήσης.
- β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει και να καθορίζει στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης αεροδρόμιο εναλλακτικό εκείνου της απογείωσης για την περίπτωση που δεν είναι δυνατή η επιστροφή στο αεροδρόμιο αναχώρησης για μετεωρολογικούς λόγους ή για λόγους επιδόσεων του αεροπλάνου. Το εναλλακτικό εκείνου της απογείωσης αεροδρόμιο πρέπει να βρίσκεται σε απόσταση:
- για δικινητήρια αεροπλάνα:
 - πτήσης μιας ώρας με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (Aircraft Flight Manual, AFM) σε κανονικές συνθήκες νηνεμίας με βάση την πραγματική μάζα απογείωσης· ή
 - του εγκεκριμένου στον αερομεταφορέα ETOPS χρόνου αλλαγής κατεύθυνσης, με την επιφύλαξη τυχόν περιορισμών από τον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), με μέγιστο χρόνο μέχρι δύο ώρες, με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM) σε κανονικές συνθήκες νηνεμίας με βάση την πραγματική μάζα απογείωσης, για αεροπλάνα και πληρώματα με άδεια ETOPS, ή
 - πτήσης δύο ωρών με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM) σε κανονικές συνθήκες νηνεμίας με βάση την πραγματική μάζα απογείωσης, για τρικινητήρια ή τετρακινητήρια αεροπλάνα· και
 - εάν το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM) δεν περιέχει ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η ταχύτητα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τον υπολογισμό πρέπει να είναι εκείνη που επιτυγχάνεται με τους υπόλοιπους κινητήρες στη μέγιστη συνεχή ισχύ.
- γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει τουλάχιστον έναν προορισμό εναλλαγής για κάθε πτήση IFR, εκτός εάν:
- Ισχύουν αμφότερα:
 - η διάρκεια της προγραμματισμένης πτήσης από την απογείωση έως την προσγείωση ή, σε περίπτωση επανασχεδιασμού της πορείας εν πτήση σύμφωνα με την OPS 1.255 σημείο δ), ο απομένον χρόνος πτήσης μέχρι τον προορισμό δεν υπερβαίνει τις έξι ώρες· και
 - στο αεροδρόμιο προορισμού διατίθενται και μπορούν να χρησιμοποιηθούν δύο ξεχωριστοί διάδρομοι (βλέπε OPS 1.192) και τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού στο αεροδρόμιο προορισμού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει μία ώρα πριν και τελειώνει μία ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο προορισμού, η βάση νεφών είναι τουλάχιστον 2 000 ft ή το σχετικό ύψος κυκλικής προσέγγισης (circling height) + 500 ft, όποιο από τα δύο ύψη είναι μεγαλύτερο, και η ορατότητα είναι τουλάχιστον 5 km·
 - ή
 - το αεροδρόμιο προορισμού είναι απομονωμένο.
- δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει δύο εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού όταν:
- τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στο διάστημα που αρχίζει μία ώρα πριν και τελειώνει μία ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, οι καιρικές συνθήκες θα είναι χειρότερες από τα ελάχιστα που ισχύουν βάσει της σχεδίασης της πτήσης [βλέπε OPS 1.297 σημείο β)]· ή
 - δεν είναι διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες.
- ε) Ο αερομεταφορέας καθορίζει κάθε απαιτούμενο(-α) αεροδρόμιο(-α) εναλλαγής στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

OPS 1.297

Ελάχιστα σχεδιασμού για πτήσεις IFR

- α) Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμιο εναλλακτικό εκείνου της απογείωσης. Ο αερομεταφορέας επιλέγει αεροδρόμιο ως εναλλακτικό εκείνου της απογείωσης μόνον εφόσον τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει μία ώρα πριν και τελειώνει μία ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες θα είναι ίδιες ή καλύτερες από τα εφαρμοστέα ελάχιστα προσγείωσης που καθορίζονται σύμφωνα με την OPS 1.225. Η βάση νεφών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όταν οι μοναδικές διαθέσιμες προσεγγίσεις είναι μη ακριβείς προσεγγίσεις ή/και κυκλικές προσεγγίσεις. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κάθε περιορισμός σχετικά με πτητικές λειτουργίες με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας.
- β) Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμιο προορισμού (εκτός από απομονωμένα αεροδρόμια προορισμού). Ο αερομεταφορέας επιλέγει το αεροδρόμιο προορισμού μόνον εφόσον:
1. τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στο διάστημα που αρχίζει μία ώρα πριν και τελειώνει μία ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες θα είναι ίδιες ή καλύτερες από τα εφαρμοστέα ελάχιστα σχεδιασμού που καθορίζονται ως εξής:
 - i) ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.225· και
 - ii) για μη ακριβή προσέγγιση ή κυκλική προσέγγιση, η βάση νεφών είναι ίση ή υπερβαίνει το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH)· ή
 2. επιλέγονται δύο εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού βάσει της OPS 1.295 σημείο δ).
- γ) Ελάχιστα σχεδιασμού για:
- εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, ή
- απομονωμένο αεροδρόμιο, ή
- αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή 3 %, ή
- αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή που απαιτείται ενδεχομένως κατά τον σχεδιασμό.

Ο αερομεταφορέας επιλέγει αεροδρόμιο μόνον για έναν από τους ανωτέρω σκοπούς όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει μια ώρα πριν και τελειώνει μία ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίδιες ή καλύτερες από τα εφαρμοστέα ελάχιστα σχεδιασμού σύμφωνα με τον πίνακα 1 κατωτέρω.

Πίνακας 1

Ελάχιστα σχεδιασμού: εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, απομονωμένο αεροδρόμιο, 3 % ERA και αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή

Τύπος προσέγγισης	Ελάχιστα σχεδιασμού
Κατηγορίες II και III	Κατηγορία I (σημείωση 1)
Κατηγορία I	Μη ακριβείας (σημειώσεις 1 και 2)
Μη ακριβείας	Μη ακριβείας (σημειώσεις 1 και 2) συν 200 ft/1 000 m
Κυκλική προσέγγιση	Κυκλική προσέγγιση

Σημείωση 1: Ορατότητα διαδρόμου (RVR).

Σημείωση 2: Η βάση νεφών πρέπει να είναι ίδια με το ελάχιστο ύψος καθόδου ή να το υπερβαίνει.

- δ) Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή σύμφωνα με ETOPS. Ο αερομεταφορέας επιλέγει αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή ETOPS μόνον όταν τα κατάλληλα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, μεταξύ της προβλεπόμενης ώρας προσγείωσης και μιας ώρας μετά την αργότερη δυνατή ώρα προσγείωσης, θα υφίστανται στο αεροδρόμιο οι συνθήκες που υπολογίζονται με την προσθήκη των πρόσθετων ορίων του πίνακα 2. Ο αερομεταφορέας περιλαμβάνει στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) τη μέθοδο καθορισμού των επιχειρησιακών ελαχίστων στο προγραμματισμένο αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή ETOPS.

Πίνακας 2

Ελάχιστα σχεδιασμού — ETOPS

Διευκόλυνση προσέγγισης	Βάση νεφών αεροδρομίου εναλλαγής	Μετεωρολογικά ελάχιστα Ορατότητα διαδρόμου/Ορατότητα
Διαδικασία προσέγγισης ακριβείας	Εγκεκριμένο DH/DA προσαυξημένο κατά 200 ft	Εγκεκριμένη ορατότητα προσαυξημένη κατά 800 μέτρα
Διαδικασία προσέγγισης μη ακριβείας	Εγκεκριμένο MDH/MDA προσαυξημένο κατά 400 ft	Εγκεκριμένη ορατότητα προσαυξημένη κατά 1 500 μέτρα

OPS 1.300

Υποβολή σχεδίου πτήσης υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι καμία πτήση δεν εκτελείται εκτός εάν έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας ή δεν έχουν κατατεθεί επαρκείς πληροφορίες που επιτρέπουν την ενεργοποίηση των υπηρεσιών συναγερμού εάν χρειαστεί.

OPS 1.305

Ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.305)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κανένα αεροπλάνο δεν ανεφοδιάζεται, ούτε αφαιρούνται από αυτό, με αεροπορικά καύσιμα (Av-gas) ή αεροπορικά καύσιμα ευρέος φάσματος (wide-cut) (π.χ. Jet-B ή ισοδύναμα) ή μείγμα, ενδεχομένως, αυτών των ειδών καυσίμων που ενδέχεται να εμφανιστεί, όταν επιβιβάζονται, έχουν επιβιβασθεί ή αποβιβάζονται επιβάτες. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, πρέπει να λαμβάνονται οι απαραίτητες προφυλάξεις και το αεροπλάνο πρέπει να είναι κατάλληλα στελεχωμένο με ειδικευμένο προσωπικό, έτοιμο να αρχίσει και να καθοδηγήσει εκκένωση του αεροπλάνου με τα πιο πρακτικά και πρόσφορα διαθέσιμα μέσα.

OPS 1.307

Ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων τύπου ευρέος φάσματος

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τον ανεφοδιασμό/αφαίρεση καυσίμων τύπου ευρέος φάσματος (wide-cut) (π.χ. Jet-B ή ισοδύναμο), εάν αυτό είναι απαραίτητο.

OPS 1.308

Ώθηση και ρυμούλκηση

- α) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι όλες οι διαδικασίες ώθησης (push back) και ρυμούλκησης είναι σύμφωνες με τις σχετικές απαιτήσεις και τα πρότυπα της αεροπορίας.
- β) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι η τοποθέτηση των αεροπλάνων πριν ή μετά την τροχοδρόμηση δεν εκτελείται με ρυμούλκηση χωρίς ράβδο ρυμούλκησης, εκτός εάν:
 1. το αεροπλάνο προστατεύεται εκ κατασκευής από βλάβες στο σύστημα διεύθυνσης του ριναίου τροχού οφειλόμενες σε ρυμούλκηση χωρίς ράβδο ρυμούλκησης· ή
 2. υπάρχει σύστημα/διαδικασία που να ειδοποιεί το πλήρωμα πτήσης ότι μια τέτοια βλάβη ενδέχεται να επέλθει ή έχει ήδη επέλθει· ή
 3. το όχημα ρυμούλκησης χωρίς ράβδο ρυμούλκησης είναι κατασκευασμένο κατά τρόπο ώστε να μην επιφέρει βλάβες στο αεροπλάνο.

OPS 1.310

Μέλη πληρώματος σε σταθμούς

- α) Μέλη πληρώματος πτήσης
1. Στη διάρκεια απογείωσης και προσγείωσης κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης, πρέπει να βρίσκεται στη θέση του.
 2. Σε όλες τις άλλες φάσεις της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης, παραμένει στη θέση του εκτός εάν η απουσία του είναι απαραίτητη για την εκτέλεση των καθηκόντων του σε συνάρτηση με την πιητική λειτουργία, ή για φυσιολογικές ανάγκες, υπό την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον ένας χειριστής, με τα κατάλληλα προσόντα, παραμένει συνέχεια στα χειριστήρια του αεροπλάνου.
 3. Σε όλες τις φάσεις της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης, παραμένει σε επιφυλακή. Σε περίπτωση που σημειωθεί χαλάρωση, λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για να αντιμετωπισθεί. Εάν παρουσιασθεί απρόσμενη κόπωση, ο κυβερνήτης μπορεί να οργανώσει διαδικασία ελεγχόμενης ανάπαυσης, εφόσον ο φόρτος εργασίας το επιτρέπει. Η ελεγχόμενη ανάπαυση εξαιτίας γεγονότων αυτού του είδους δεν μπορεί επ' ουδενί να θεωρηθεί μέρος περιόδου ανάπαυσης για τον υπολογισμό των περιορισμών που έχουν σχέση με τον χρόνο πτήσης ούτε για να δικαιολογήσει χρόνο υπηρεσίας.
- β) Μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών. Σε όλους τα διαμερίσματα του αεροπλάνου που καταλαμβάνονται από επιβάτες, τα απαιτούμενα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών κίδονται στις καθορισμένες θέσεις τους στη διάρκεια των κρίσιμων φάσεων της πτήσης.

OPS 1.311

Ελάχιστος απαιτούμενος αριθμός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών εντός του αεροπλάνου κατά τη διάρκεια των λειτουργιών εδάφους με επιβάτες

(βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.311)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όποτε υπάρχουν επιβάτες εντός του αεροπλάνου, βρίσκεται μέσα στο θάλαμο επιβατών ο ελάχιστος αριθμός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών σύμφωνα με την OPS 1.990 σημεία α), β), γ) και δ), εξαιρουμένων των εξής περιπτώσεων:

- α) Όταν το αεροπλάνο είναι στο έδαφος σε θέση στάθμευσης, ο αριθμός των μελών πληρώματος στο θάλαμο επιβατών επιτρέπεται να είναι μικρότερος εκείνου που καθορίζεται στην OPS 1.990 σημεία α), β), γ). Ο ελάχιστος αριθμός μελών πληρώματος θαλάμου στις περιπτώσεις αυτές είναι ένα μέλος ανά ζεύγος εξόδων κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου σε κάθε θάλαμο επιβατών, ή ένα μέλος ανά 50, ή μέχρι 50, επιβατών ευρισκόμενων εντός του αεροσκάφους, όποιος είναι μεγαλύτερος, υπό τον όρο ότι:
1. ο αερομεταφορέας έχει καθορίσει διαδικασία για την εκκένωση των επιβατών με αυτόν τον μειωμένο αριθμό μελών πληρώματος θαλάμου, τον οποίο έχει αποδεχθεί η Αρχή ως εξίσου ασφαλή και
 2. δεν πραγματοποιείται ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων και
 3. ο προϊστάμενος του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει ολοκληρώσει την ενημέρωση του πληρώματος θαλάμου σχετικά με την ασφάλεια των επιβατών πριν την επιβίβαση και
 4. ο προϊστάμενος του πληρώματος θαλάμου επιβατών είναι μέσα στο θάλαμο επιβατών και
 5. έχουν ολοκληρωθεί οι προ της επιβίβασης έλεγχοι του θαλάμου.
- Η μείωση αυτή δεν επιτρέπεται όταν ο αριθμός των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών καθορίζεται με βάση την OPS 1.990 σημείο δ).
- β) Κατά την αποβίβαση, όταν ο αριθμός επιβατών που απομένει μέσα στο θάλαμο είναι κάτω των 20, ο αριθμός μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών μέσα στο θάλαμο επιβατών επιτρέπεται να είναι μικρότερος του αριθμού μελών του πληρώματος επιβατών που απαιτείται βάσει της OPS 1.990 σημεία α), β), γ) και δ), υπό τον όρο ότι:
1. ο αερομεταφορέας έχει καθορίσει διαδικασία για την εκκένωση των επιβατών με αυτόν τον μειωμένο αριθμό μελών πληρώματος θαλάμου, τον οποίο έχει αποδεχθεί η Αρχή ως εξίσου ασφαλή και
 2. ο προϊστάμενος του πληρώματος θαλάμου επιβατών είναι μέσα στο θάλαμο επιβατών.

OPS 1.313

Χρήση διάταξης ακουστικών κεφαλής

- α) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης φέρει διάταξη ακουστικών κεφαλής και μικροφώνου τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη, όπως απαιτείται με βάση την OPS 1.650 σημείο ιστ) ή/και 1.652 σημείο ιθ) και την χρησιμοποιεί κυρίως για να ακούει τις φωνητικές ενδοεπικοινωνίες με τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας:
- στο έδαφος:
 - κατά τη λήψη της άδειας αναχώρησης από την ATC μέσω φωνητικής επικοινωνίας,
 - όταν βρίσκονται σε λειτουργία οι κινητήρες,
 - εν πτήση κάτω του μεταβατικού απόλυτου ύψους ή σε 10 000 πόδια, όποιο ύψος είναι μεγαλύτερο και
 - όποτε κρίνεται αναγκαίο από τον κυβερνήτη.
- β) Υπό τους όρους του σημείου 1 ανωτέρω, το μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη βρίσκεται σε θέση που επιτρέπει τη χρήση του για αμφίδρομες ραδιοεπικοινωνίες.

OPS 1.315

Βοηθητικά μέσα για εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι πριν την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση, καθώς και όποτε κρίνεται ασφαλές και εφικτό, είναι οπλισμένο ένα βοηθητικό μέσο για εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης, το οποίο τίθεται σε λειτουργία αυτόματα.

OPS 1.320

Καθίσματα, ζώνες και ιμάντες ασφαλείας

- α) Μέλη πληρώματος
1. Κατά τη διάρκεια της απογείωσης και της προσγείωσης, καθώς και όποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη για λόγους ασφαλείας, κάθε μέλος πληρώματος ασφαλιζεται κατάλληλα με όλες τις ζώνες και τους ιμάντες ασφαλείας που διατίθενται.
 2. Κατά τη διάρκεια των άλλων φάσεων της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης είναι προσδεμένο με τη ζώνη ασφαλείας του ενώ βρίσκεται στη θέση του.
- β) Επιβάτες
1. Πριν από την απογείωση και την προσγείωση και κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης, καθώς και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι κάθε επιβάτης του αεροσκάφους είναι καθισμένος σε κάθισμα ή σε θέση-κρεβάτι προσδεμένος κατάλληλα με τη ζώνη, ή, όπου διατίθεται, τον ιμάντα ασφαλείας του.
 2. Ο αερομεταφορέας προβλέπει και ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι η πολλαπλή κατοχή θέσεων του αεροπλάνου μπορεί να επιτραπεί μόνο σε συγκεκριμένα καθίσματα και πραγματοποιείται μόνο για έναν ενήλικα και ένα βρέφος/νήπιο που ασφαλιζονται κατάλληλα με πρόσθετη κυκλική ζώνη ή άλλη διάταξη συγκράτησης.

OPS 1.325

Εξασφάλιση θαλάμου επιβατών και χώρου(-ων) μαγειρείου(-ων)

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι πριν την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση δεν υπάρχουν εμπόδια στις εξόδους και στους διαδρόμους διαφυγής.
- β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι πριν την απογείωση και την προσγείωση και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, όλος ο εξοπλισμός και οι αποσκευές έχουν ασφαλιστεί κατάλληλα.

OPS 1.330

Δυνατότητα πρόσβασης στον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι ο σχετικός εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσιτός για άμεση χρήση.

OPS 1.335

Κάπνισμα μέσα στο αεροπλάνο

- α) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο που επιβαίνει στο αεροπλάνο δεν επιτρέπεται να καπνίζει:
1. εφόσον κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφάλειας·
 2. ενώ το αεροπλάνο βρίσκεται στο έδαφος εκτός εάν επιτραπεί ειδικά σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (ΟΜ)·
 3. έξω από καθορισμένες περιοχές καπνίσματος, στο διάδρομο (στους διαδρόμους) και στην τουαλέτα (στις τουαλέτες)·
 4. σε διαμερίσματα φορτίου ή/και άλλους χώρους όπου μεταφέρονται φορτία τα οποία δεν είναι αποθηκευμένα σε πυρίμαχα δοχεία ούτε καλύπτονται από καραβόπανο ανθεκτικό στις φλόγες και
 5. στους χώρους εκείνους του θαλάμου όπου παρέχεται οξυγόνο.

OPS 1.340

Μετεωρολογικές συνθήκες

- α) Σε πτήση IFR, ο κυβερνήτης επιτρέπεται:
1. να αρχίζει την απογείωση· ή
 2. να συνεχίζει πέρα από το σημείο από το οποίο ισχύει αναθεωρημένο σχέδιο πτήσης στην περίπτωση επανασχεδιασμού κατά την πτήση, μόνον εάν είναι διαθέσιμες πληροφορίες οι οποίες δείχνουν ότι οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες, την ώρα της άφιξης, στο αεροδρόμιο προορισμού ή/και στο (στα) απαιτούμενο(-α) εναλλακτικό(-ά) αεροδρόμιο(-α) προορισμού που καθορίζονται στην OPS 1.295, είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ελάχιστα σχεδιασμού, που καθορίζονται στην OPS 1.297.
- β) Σε ενόργανη πτήση (IFR), ο κυβερνήτης συνεχίζει την πτήση προς το προγραμματισμένο αεροδρόμιο προορισμού μόνον εάν οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι, κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης, οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, ή σε ένα τουλάχιστον εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, είναι ίδιες ή καλύτερες από τα βάσει σχεδίου εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.
- γ) Σε πτήση IFR, ο κυβερνήτης επιτρέπεται να συνεχίζει πέρα από:
1. το σημείο απόφασης όταν χρησιμοποιεί τη διαδικασία μειωμένων καυσίμων έκτακτης ανάγκης (βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.255)· ή
 2. το προκαθορισμένο σημείο όταν χρησιμοποιείται η διαδικασία του προκαθορισμένου σημείου (βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.255)
- όταν οι διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο προορισμού ή/και στο (στα) απαιτούμενο(-α) εναλλακτικό(-ά) αεροδρόμιο(-α) προορισμού που καθορίζονται στην OPS 1.295, είναι ίσες ή ανώτερες από τα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, που καθορίζονται στην OPS 1.225.
- δ) Σε πτήση με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR), ο κυβερνήτης αρχίζει την απογείωση μόνον όταν τα πλέον πρόσφατα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή ο συνδυασμός των πλέον πρόσφατων δελτίων και προγνώσεων καιρού, δείχνουν ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής ή σε εκείνο το τμήμα της διαδρομής στο οποίο η πτήση πρέπει να πραγματοποιηθεί με κανόνες πτήσης εξ όψεως, είναι τέτοιες, στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, ώστε να καθίσταται εφικτή η συμμόρφωση προς τους κανόνες αυτούς.

OPS 1.345

Πάγος και άλλα είδη ρύπανσης — Διαδικασίες στο έδαφος

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται όταν είναι απαραίτητες επιθεωρήσεις αποπάγωσης και αντιπάγωσης καθώς και συναφείς επιθεωρήσεις του αεροπλάνου (των αεροπλάνων).
- β) Ο κυβερνήτης αρχίζει τη διαδικασία απογείωσης μόνο εάν οι εξωτερικές επιφάνειες δεν φέρουν κανένα κατάλοιπο που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς την επίδοση ή/και τη δυνατότητα ελέγχου του αεροπλάνου με εξαίρεση όσα επιτρέπονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου.

OPS 1.346

Πάγος και άλλα είδη ρύπανσης — Διαδικασίες κατά την πτήση

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τις πτήσεις σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης.
- β) Ο κυβερνήτης δεν ξεκινά την πτήση ούτε πραγματοποιεί σκοπίμως πτήση σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης εκτός εάν το αεροπλάνο είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει παρόμοιες συνθήκες.

OPS 1.350

Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά

Ο κυβερνήτης επιτρέπεται να αρχίζει την πτήση ή να συνεχίζει σε περίπτωση επανασχεδιασμού εν πτήση μόνον εάν έχει βεβαιωθεί ότι το αεροπλάνο είναι εφοδιασμένο τουλάχιστον με την ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών που έχει υπολογισθεί ότι απαιτείται για να ολοκληρώσει με ασφάλεια την πτήση, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες επιχειρησιακές συνθήκες.

OPS 1.355

Συνθήκες απογείωσης

Πριν αρχίσει την απογείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζει ασφαλή απογείωση και αναχώρηση.

OPS 1.360

Εφαρμογή ελαχίστων απογείωσης

Πριν αρχίσει την απογείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι η ορατότητα διαδρόμου ή η ορατότητα προς την κατεύθυνση της απογείωσης του αεροπλάνου είναι ίση ή μεγαλύτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο.

OPS 1.365

Ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης

Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης δεν πετά κάτω από τα καθορισμένα ελάχιστα απόλυτα ύψη εκτός εάν αυτό απαιτείται για την απογείωση ή την προσγείωση.

OPS 1.370

Εικονικές μη φυσιολογικές καταστάσεις στην πτήση

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι στη διάρκεια πτήσεων εμπορικών αερομεταφορών δεν προσομοιώνονται μη φυσιολογικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή του συνόλου των διαδικασιών για μη φυσιολογικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και την προσομοίωση μετεωρολογικών συνθηκών με όργανα (IMC) με τεχνητά μέσα.

OPS 1.375

Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασία ώστε να εξασφαλίζεται ότι εκτελούνται οι έλεγχοι και η διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση με τα εξής κριτήρια:

- α) Έλεγχοι καυσίμων κατά την πτήση
1. Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι σε τακτά διαστήματα διεξάγονται έλεγχοι των καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης. Τα εναπομένοντα καύσιμα πρέπει να καταγράφονται και να αποτιμάται η ποσότητά τους προκειμένου:
 - i) να συγκρίνεται η πραγματική κατανάλωση με την προγραμματισμένη κατανάλωση·
 - ii) να ελέγχεται ότι τα εναπομένοντα καύσιμα επαρκούν για την ολοκλήρωση της πτήσης, σύμφωνα με το σημείο β) “διαχείριση των καυσίμων κατά την πτήση” κατωτέρω· και
 - iii) να υπολογίζονται τα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν κατά την άφιξη στο αεροδρόμιο προορισμού.
 2. Τα σχετικά δεδομένα καυσίμων πρέπει να καταγράφονται.
- β) Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση
1. Η πτήση πρέπει να πραγματοποιείται κατά τρόπο ώστε τα υπολογιζόμενα εναπομένοντα καύσιμα κατά την άφιξη στο αεροδρόμιο προορισμού να μην είναι λιγότερα:
 - i) από τα απαιτούμενα καύσιμα εναλλαγής συν τα τελικά εφεδρικά καύσιμα· ή
 - ii) από τα τελικά εφεδρικά καύσιμα εάν δεν απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο.
 2. Ωστόσο, εάν, μετά από έλεγχο των καυσίμων κατά την πτήση, τα υπολογιζόμενα εναπομένοντα καύσιμα κατά την άφιξη στο αεροδρόμιο προορισμού είναι λιγότερα:
 - i) από τα απαιτούμενα καύσιμα εναλλαγής συν τα τελικά εφεδρικά καύσιμα, ο κυβερνήτης πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις συνθήκες κυκλοφορίας και λειτουργίας που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, στο απαιτούμενο εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού και σε οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο αεροδρόμιο, πριν αποφασίσει εάν θα συνεχίσει την πτήση προς το αεροδρόμιο προορισμού ή εάν θα παρεκκλίνει ώστε να προσγειωθεί με ασφάλεια χωρίς λιγότερα τελικά εφεδρικά καύσιμα· ή
 - ii) από τα τελικά εφεδρικά καύσιμα, εάν δεν απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο, ο κυβερνήτης πρέπει να ενεργήσει κατάλληλα ή να συνεχίσει την πτήση προς κατάλληλο αεροδρόμιο ώστε να προσγειωθεί με ασφάλεια χωρίς λιγότερα τελικά εφεδρικά καύσιμα.
 3. Ο κυβερνήτης κηρύσσει κατάσταση έκτακτης ανάγκης όταν τα υπολογιζόμενα χρησιμοποιήσιμα καύσιμα κατά την προσγείωση, στο εγγύτερο κατάλληλο αεροδρόμιο όπου είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση, είναι λιγότερα των τελικών εφεδρικών καυσίμων.
 4. Πρόσθετοι όροι για ειδικές διαδικασίες.
 - i) Σε πτήση με διαδικασία, για τη μετάβαση στο αεροδρόμιο προορισμού 1, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι τα υπολογιζόμενα χρησιμοποιήσιμα καύσιμα στο σημείο απόφασης είναι τουλάχιστον:

τριπλάσια των καυσίμων από το σημείο απόφασης έως το αεροδρόμιο προορισμού 1· και

τα καύσιμα έκτακτης ανάγκης είναι 5 % των καυσίμων ταξιδιού από το σημείο απόφασης έως το αεροδρόμιο προορισμού 1· και

τα καύσιμα εναλλακτικού αεροδρομίου προορισμού 1, εάν απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο 1· και

τα τελικά εφεδρικά καύσιμα.

- ii) Σε πτήση με διαδικασία προκαθορισμένου σημείου (PDP), για τη μετάβαση στο αεροδρόμιο προορισμού, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι τα υπολογιζόμενα χρησιμοποιήσιμα καύσιμα στο προκαθορισμένο σημείο είναι τουλάχιστον το άθροισμα:

των καυσίμων ταξιδιού από το προκαθορισμένο σημείο έως το αεροδρόμιο προορισμού· και

των καυσίμων έκτακτης ανάγκης από το προκαθορισμένο σημείο έως το αεροδρόμιο προορισμού υπολογιζόμενα με βάση το προσάρτημα της OPS 1.255 σημείο 1.3· και

των καυσίμων που απαιτούνται καύσιμα σύμφωνα με το Προσάρτημα της OPS 1.255 σημείο 3.1.δ).

OPS 1.380

Παραμένει σκοπίμως κενό

OPS 1.385

Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος πτήσης στα οποία έχει ανατεθεί η εκτέλεση ουσιωδών καθηκόντων για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου κατά τη διάρκεια της πτήσης χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 ft για διάστημα άνω των 30 λεπτών και οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 13 000 ft.

OPS 1.390

Κοσμική ακτινοβολία

- α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη την έκθεση σε κοσμική ακτινοβολία όλων των μελών του πληρώματος κατά την πτήση και ενώ βρίσκονται σε υπηρεσία (συμπεριλαμβανομένης της τοποθέτησής τους) και λαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα για τα μέλη του πληρώματος που ενδέχεται να εκτεθούν σε ακτινοβολία μεγαλύτερη από 1 mSv ετησίως:

1. εκτιμά την έκθεσή τους·
 2. λαμβάνει υπόψη την εκτιμηθείσα έκθεση κατά την οργάνωση του προγραμματισμού εργασίας, προκειμένου να μειώνει τις δόσεις στα μέλη του πληρώματος με υψηλή έκθεση·
 3. ενημερώνει τα αφορώμενα μέλη του πληρώματος για τους κινδύνους για την υγεία τους λόγω της εργασίας τους·
 4. εξασφαλίζει ότι ο προγραμματισμός εργασίας για τις γυναίκες που είναι μέλη του πληρώματος και έχουν γνωστοποιήσει στον αερομεταφορέα ότι είναι έγκυοι διατηρεί τη δόση που δέχεται το έμβρυο στα χαμηλότερα δυνατά επίπεδα και ότι, οπωσδήποτε, η δόση αυτή δεν υπερβαίνει το 1 mSv για το υπόλοιπο της κύησης·
 5. εξασφαλίζει ότι τηρούνται ατομικά μητρώα για τα μέλη του πληρώματος που ενδέχεται να υποστούν υψηλή έκθεση. Οι εκθέσεις αυτές πρέπει να κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο σε ετήσια βάση, καθώς και όταν παύουν να απασχολούνται στον αερομεταφορέα.
- β) 1. Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί επιχειρησιακά αεροπλάνα άνω των 15 000 m (49 000 ft), εκτός εάν βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας ο εξοπλισμός που ορίζεται στην OPS 1.680 σημείο α)1 ή τηρείται η διαδικασία που περιγράφεται στην OPS 1.680 σημείο β)2.
2. Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης αρχίζει κάθοδο αμέσως μόλις είναι εφικτό όταν γίνει υπέρβαση των οριακών τιμών της δόσης κοσμικής ακτινοβολίας που ορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM).

OPS 1.395

Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους

Όταν ανιχνευθεί υπερβολική προσέγγιση στο έδαφος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης εξασφαλίζει ότι πραγματοποιούνται αμέσως διορθωτικές ενέργειες για να εδραιωθούν ασφαλείς συνθήκες πτήσης.

OPS 1.398

Χρησιμοποίηση εναέριου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)

Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες προκειμένου να διασφαλίζει ότι:

- α) όταν ACAS εγκαθίσταται και τίθεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας, θα χρησιμοποιείται κατά την πτήση κατά τρόπον ώστε να είναι δυνατή η παραγωγή συμβουλών επίλυσης (RA), εκτός εάν αυτό δεν κρίνεται σκόπιμο για τις επικρατούσες εκείνη τη στιγμή συνθήκες·
- β) όταν το ACAS ανιχνεύει αδικαιολόγητη εγγύτητα με άλλο αεροπλάνο (RA), ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης οφείλει να διασφαλίζει ότι ξεκινούν πάραυτα τυχόν διορθωτικές ενέργειες που υποδεικνύονται στις συμβουλές επίλυσης (RA), εκτός εάν τούτο θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου.

Η διορθωτική ενέργεια πρέπει:

- i) ποτέ να μην έχει φορά αντίθετη προς την υποδεικνυόμενη στις συμβουλές επίλυσης·
 - ii) να έχει τη φορά που υποδεικνύεται στις συμβουλές επίλυσης, έστω και αν είναι αντιφατική με την κατακόρυφη συνιστώσα οδηγίας από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας·
 - iii) να αποκλίνει το ελάχιστο δυνατόν από την υποδεικνυόμενη από τις συμβουλές επίλυσης·
- γ) καθορίζονται οι προδιαγραφές για την επικοινωνία μεταξύ εναέριου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης (ACAS) και ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC)·
 - δ) από τη στιγμή που πάψει να υφίσταται η αντιφατική κατάσταση, το αεροπλάνο να επανέρχεται αμέσως στις συνθήκες που υπαγορεύουν οι οδηγίες ή η άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

OPS 1.400

Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης

Πριν αρχίσει η προσέγγιση στο έδαφος, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση, λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM).

OPS 1.405

Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης

- α) Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης μπορεί να αρχίσει ενόργανη προσέγγιση ανεξάρτητα από την αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα, όμως η προσέγγιση δεν πρέπει να συνεχιστεί πέρα από τον εξωτερικό ραδιοφάρο, ή αντίστοιχη θέση, εάν η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι μικρότερη από τα εφαρμοστέα ελάχιστα (βλέπε OPS 1.192).
- β) Εφόσον δεν είναι διαθέσιμη η ορατότητα διαδρόμου, η τιμή ορατότητας διαδρόμου μπορεί να προκύψει μέσω της μετατροπής την αναφερόμενης ορατότητας, σύμφωνα με τις διατάξεις στο σημείο η) του προσαρτήματος 1 της OPS 1.430.
- γ) Εάν, μετά τον εξωτερικό ραδιοφάρο ή αντίστοιχη θέση, σύμφωνα με το σημείο α) ανωτέρω, η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι κατώτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο, η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το κρίσιμο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος ή το ελάχιστο κρίσιμο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος.
- δ) Όταν δεν υπάρχει εξωτερικός ραδιοφάρος ή αντίστοιχη θέση, ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης λαμβάνει την απόφαση να συνεχίσει ή να εγκαταλείψει την προσέγγιση πριν κατέβει κάτω από τα 1 0000 ft πάνω από το αεροδρόμιο στο τμήμα τελικής προσέγγισης. Εάν το ελάχιστο κρίσιμο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος βρίσκεται στα 1 0000 ft πάνω από το αεροδρόμιο ή σε μικρότερο ύψος, ο χειριστής καθορίζει ύψος για κάθε διαδικασία προσέγγισης, χαμηλότερα από το οποίο η προσέγγιση δεν συνεχίζεται εάν η ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι μικρότερη από τα εφαρμοστέα ελάχιστα.
- ε) Η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί χαμηλότερα από το κρίσιμο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος ή ελάχιστο κρίσιμο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος και η προσγείωση μπορεί να ολοκληρωθεί υπό την προϋπόθεση ότι το απαιτούμενο αναφοράς οπτικής επαφής έχει οριστεί και διατηρείται στο κρίσιμο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος ή ελάχιστο κρίσιμο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος.

- στ) Η ορατότητα διαδρόμου στο σημείο επαφής κατά την προσγείωση είναι πάντοτε πρωταρχικό στοιχείο. Εφόσον αναφέρεται και συντρέχει λόγος, η ορατότητα διαδρόμου στο μέσον του διαδρόμου και στο τέλος του αποτελεί επίσης πρωταρχικό στοιχείο. Η ελάχιστη τιμή ορατότητας διαδρόμου για το μέσον του διαδρόμου είναι 125 m ή, εάν η τιμή ορατότητας διαδρόμου που απαιτείται για το σημείο επαφής είναι μικρότερη, 75 m για το τέλος του διαδρόμου. Για αεροπλάνα που είναι εξοπλισμένα με σύστημα καθοδήγησης ή ελέγχου κατά τη φάση επιβράδυνσης, η ελάχιστη τιμή ορατότητας διαδρόμου για το μέσον του διαδρόμου είναι 75 m.

Σημείωση: Η έκφραση “συντρέχει λόγος” στο πλαίσιο αυτό αφορά το μέρος του διαδρόμου που χρησιμοποιείται κατά τη φάση υψηλής ταχύτητας της προσγείωσης μέχρι ταχύτητας περίπου 60 κόμβων.

OPS 1.410

Επιχειρησιακές διαδικασίες — Ύψος διασταύρωσης του κατώφλιου

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει επιχειρησιακές διαδικασίες σχεδιασμένες ώστε να εξασφαλίζεται ότι το αεροπλάνο που χρησιμοποιείται για ακριβείς προσεγγίσεις διασταυρώνει το κατώφλι κατά ένα ασφαλές περιθώριο, όταν το αεροπλάνο βρίσκεται σε διαμόρφωση και απόλυτο ύψος προσγείωσης.

OPS 1.415

Μητρώο καταγραφής πτήσης

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι συμπληρώνεται το μητρώο ταξιδίου.

OPS 1.420

Αναφορά περιστατικών

α) Ορολογία

1. Συμβάν. Περιστατικό εκτός από ατύχημα, σχετιζόμενο με την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους το οποίο επηρεάζει ή μπορεί να επηρεάσει την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.
2. Σοβαρό συμβάν. Συμβάν που περιλαμβάνει καταστάσεις οι οποίες δείχνουν ότι μόλις αποφεύχθηκε ατύχημα.
3. Ατύχημα. Περιστατικό συνδεδεμένο με την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους, το οποίο συντελείται μεταξύ της στιγμής επιβίβασης στο αεροσκάφος προσώπου που προτίθεται να πραγματοποιήσει πτήση και της στιγμής κατά την οποία όλα τα πρόσωπα που έχουν επιβιβαστεί μ' αυτή την πρόθεση έχουν αποβιβαστεί, εφόσον:

i) επέλθει θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός ενός προσώπου λόγω:

- A) του γεγονότος ότι αυτό βρισκόταν στο αεροσκάφος·
- B) άμεσης επαφής του με οποιοδήποτε μέρος του αεροσκάφους, περιλαμβανομένων μερών που τυχόν αποσπάστηκαν από το αεροσκάφος, ή
- Γ) άμεσης έκθεσής του στα αέρια των στροβιλοκινητήρων·

εκτός αν πρόκειται για κακώσεις οφειλόμενες σε φυσικά αίτια, για αυτοτραυματισμούς ή τραυματισμούς από άλλα πρόσωπα ή σε περίπτωση που ο τραυματισμός συμβαίνει σε λαθρεπιβάτες που κρύβονται εκτός των ζωνών στις οποίες έχουν κανονικά πρόσβαση οι επιβάτες και το πλήρωμα· ή

ii) το αεροσκάφος υποστεί βλάβη ή θραύση στα δομικά του μέρη η οποία αλλοιώνει τα χαρακτηριστικά που αφορούν τη δομική αντοχή του, τις επιδόσεις του ή τα πτητικά του χαρακτηριστικά και για την οποία κανονικά απαιτείται σημαντική επισκευή αντικατάσταση του συστατικού μέρους που έχει υποστεί βλάβη, εκτός αν πρόκειται για ζημία ή βλάβη σε κινητήρα, εφόσον η ζημία περιορίζεται στον κινητήρα, το περίβλημά του ή τα εξαρτήματά του· ή για ζημιές περιοριζόμενες στους έλικες, τα ακροπτερύγια, τις κεραιές, τα ελαστικά, το σύστημα τροχοπέδησης, τα αεροδυναμικά περιβλήματα ή σε μικρές οδοντώσεις ή διατρήσεις στο περίβλημα του αεροσκάφους· ή

iii) το αεροσκάφος απολεσθεί ή δεν υπάρχει καμία δυνατότητα προσπέλασης προς αυτό.

β) Συμβάν. Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για την αναφορά περιστατικών, λαμβάνοντας υπόψη τις ευθύνες που περιγράφονται κατωτέρω και τις περιστάσεις που περιγράφονται στο σημείο δ) κατωτέρω.

1. Στην OPS 1.085 σημείο β) προσδιορίζονται οι ευθύνες των μελών του πληρώματος όσον αφορά την αναφορά περιστατικών που θέτουν, ή θα μπορούσαν να θέσουν, σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.
2. Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής του αεροπλάνου υποβάλλει έκθεση στην Αρχή σχετικά με οιοδήποτε περιστατικό που θέτει, ή θα μπορούσε ενδεχομένως να θέσει, σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.
3. Οι αναφορές πρέπει να υποβάλλονται εντός 72 ωρών από τον εντοπισμό του περιστατικού, εκτός εάν αυτό παρεμποδίζεται από εξαιρετικές συνθήκες.
4. Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι όλα τα γνωστά ή πιθανά τεχνικά ελαττώματα και οι υπερβάσεις των τεχνικών περιορισμών που συνέβησαν ενώ ήταν υπεύθυνος για την πτήση, καταγράφονται στο τεχνικό μητρώο του αεροσκάφους. Εάν το ελάττωμα ή η υπέρβαση των τεχνικών περιορισμών θέτει, ή θα μπορούσε να θέσει, σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας, ο κυβερνήτης πρέπει επιπλέον να ξεκινά τη διαδικασία υποβολής έκθεσης στην Αρχή σύμφωνα με το σημείο β) 2 κατωτέρω.
5. Στην περίπτωση περιστατικών που αναφέρονται σύμφωνα με τα σημεία β) 1, β) 2 και β) 3 ανωτέρω, τα οποία οφείλονται ή συνδέονται με οποιαδήποτε βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα στο αεροπλάνο, τον εξοπλισμό του ή οιοδήποτε σημείο του εξοπλισμού επίγειας υποστήριξης ή που προκαλούν ή ενδέχεται να προκαλέσουν δυσμενείς συνέπειες στη διαρκή πτητική ικανότητα του αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να ενημερώνει τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό ή τον προμηθευτή, εάν συντρέχει λόγος, τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για τη διαρκή πτητική ικανότητα, ταυτόχρονα με την υποβολή της έκθεσης στην Αρχή.

γ) Αναφορά ατυχημάτων και σοβαρών περιστατικών

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για την αναφορά ατυχημάτων και σοβαρών περιστατικών, λαμβάνοντας υπόψη τις ευθύνες που περιγράφονται κατωτέρω και τις περιστάσεις που περιγράφονται στο σημείο δ) κατωτέρω.

1. Ο κυβερνήτης κοινοποιεί στον αερομεταφορέα τυχόν ατυχήματα ή σοβαρά περιστατικά που συνέβησαν ενώ ήταν υπεύθυνος για την πτήση. Σε περίπτωση που ο κυβερνήτης δεν είναι σε θέση να υποβάλει τέτοια κοινοποίηση, αυτό το καθήκον αναλαμβάνεται από οιοδήποτε άλλο μέλος του πληρώματος, εφόσον είναι σε θέση να το πράξει, λαμβανομένης υπόψη της ιεράρχησης που έχει ορίσει ο αερομεταφορέας.
2. Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι η Αρχή στο κράτος του αερομεταφορέα, η πλησιέστερη ενδεδειγμένη Αρχή (εάν δεν είναι η Αρχή στο κράτος του αερομεταφορέα) και οιοσδήποτε άλλος οργανισμός απαιτείται από το κράτος του χειριστή να είναι ενήμερος, ειδοποιούνται με το ταχύτερο διαθέσιμο μέσο για τυχόν ατύχημα ή σοβαρό περιστατικό και –μόνο στην περίπτωση των ατυχημάτων– τουλάχιστον πριν κινηθεί το αεροπλάνο, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις δεν το επιτρέπουν.
3. Ο κυβερνήτης ή ο αερομεταφορέας ενός αεροπλάνου υποβάλλει έκθεση στην αρχή στο κράτος του αερομεταφορέα εντός 72 ωρών από τη στιγμή του ατυχήματος ή του σοβαρού περιστατικού.

δ) Ειδικές εκθέσεις

Περιγράφονται στη συνέχεια τα συμβάντα για τα οποία πρέπει να χρησιμοποιούνται ειδικές μέθοδοι γνωστοποίησης και υποβολής εκθέσεων:

1. Περιστατικά εναέριας κυκλοφορίας. Ο κυβερνήτης ειδοποιεί χωρίς καθυστέρηση την οικεία μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με το περιστατικό και την ενημερώνει για την πρόθεσή του να υποβάλει έκθεση για περιστατικό εναέριας κυκλοφορίας μετά το πέρας της πτήσης, στις περιπτώσεις που ένα αεροσκάφος έχει εκτεθεί σε κίνδυνο κατά την πτήση από:
 - i) παρ' ολίγο σύγκρουση με κάποιο άλλο ιπτάμενο μέσο·
 - ii) πλημμελείς διαδικασίες εναέριας κυκλοφορίας ή έλλειψη συμμόρφωσης με τις ισχύουσες διαδικασίες από τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας ή από το πλήρωμα πτήσης·
 - iii) έλλειψη διευκολύνσεων των υπηρεσιών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας.

Επιπλέον, ο κυβερνήτης γνωστοποιεί το περιστατικό στην Αρχή.

2. Συμβουλές επίλυσης εναερίου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης. Ο κυβερνήτης ειδοποιεί την οικεία μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας και υποβάλλει έκθεση ACAS στην Αρχή όποτε ένα αεροσκάφος κατά την πτήση έχει πραγματοποιήσει ελιγμό ανταποκρινόμενο σε συμβουλές επίλυσης ACAS.

3. Κίνδυνοι λόγω πτηνών και προσκρούσεις πτηνών
 - i) Ο κυβερνήτης ενημερώνει αμέσως την τοπική μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας όποτε αντιλαμβάνεται ενδεχόμενο κίνδυνο από πτηνά.
 - ii) Εάν αντιληφθεί πρόσκρουση με πτηνά, ο κυβερνήτης υποβάλλει στην Αρχή, μετά την προσγείωση, γραπτή αναφορά για προσκρούσεις πτηνών κάθε φορά που αεροπλάνο για το οποίο είναι υπεύθυνος, υφίσταται προσκρούσεις πτηνών που έχουν ως αποτέλεσμα την πρόκληση σημαντικών βλαβών στο αεροσκάφος ή την απώλεια ή τη δυσλειτουργία βασικών λειτουργιών του. Εάν η πρόσκρουση με πτηνά ανακαλυφθεί όταν ο κυβερνήτης δεν θα είναι διαθέσιμος, υπεύθυνος για την υποβολή της έκθεσης είναι ο αερομεταφορέας.
4. Αναφορές συμβάντος και ατυχήματος με επικίνδυνα εμπορεύματα. Ο αερομεταφορέας αναφέρει το συμβάντα και ατυχήματα που σχετίζονται με επικίνδυνα εμπορεύματα στην Αρχή και στην αρμόδια αρχή του κράτους όπου συνέβη το συμβάν ή ατύχημα, όπως καθορίζεται στο προσάρτημα 1 της OPS 1.1225. Η αρχική αναφορά υποβάλλεται εντός 72 ωρών από την επέλευση του γεγονότος, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια και περιλαμβάνει τις λεπτομέρειες που είναι γνωστές τη στιγμή εκείνη. Εάν χρειαστεί, πρέπει να υποβληθεί μεταγενέστερη αναφορά το συντομότερο δυνατόν, στην οποία να αναφέρονται οποιοδήποτε πρόσθετες πληροφορίες έχουν διαπιστωθεί (βλέπε επίσης OPS 1.1225).
5. Παράνομη παρέμβαση. Μετά από πράξη παράνομης παρέμβασης επί του αεροσκάφους, ο κυβερνήτης ή, εν απουσία του, ο χειριστής υποβάλλει, το ταχύτερο δυνατό, έκθεση για την πράξη αυτή στην αρμόδια τοπική Αρχή και στην Αρχή στο κράτος του αερομεταφορέα. (βλέπε επίσης OPS 1.1245).
6. Εμφάνιση ενδεχόμενων επικινδύνων συνθηκών. Ο κυβερνήτης ειδοποιεί την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας το συντομότερο δυνατόν, οποτεδήποτε παρουσιάζεται ενδεχομένως επικίνδυνη κατάσταση κατά τη διάρκεια της πτήσης, όπως κάποια αντικανονικότητα σε επίγεια ή αεροναυτιλιακή διευκόλυνση, μετεωρολογικό φαινόμενο ή σύννεφο ηφαιστειακής τέφρας.

OPS 1.425

Προς συμπλήρωση

Προσάρτημα 1 της OPS 1.255

Πολιτική καυσίμων

Ο αερομεταφορέας οφείλει να βασίζει την πολιτική καυσίμων της εταιρείας, καθώς και τον υπολογισμό του όγκου των καυσίμων πριν την αναχώρηση, στα εξής κριτήρια προγραμματισμού:

1. Βασική διαδικασία

Η ποσότητα καυσίμων εντός του αεροσκάφους πριν την αναχώρηση που προορίζεται για την πτήση πρέπει να αποτελείται από:

1.1. Τα καύσιμα τροχοδρόμησης, τα οποία δεν πρέπει να είναι λιγότερα από εκείνα που αναμένεται να χρησιμοποιηθούν πριν την απογείωση. Λαμβάνονται υπόψη οι τοπικές συνθήκες του αεροδρομίου αναχώρησης και η κατανάλωση APU.

1.2. Τα καύσιμα ταξιδιού, τα οποία περιλαμβάνουν:

- α) τα καύσιμα για την απογείωση και την άνοδο από το υψόμετρο του αεροδρομίου έως το αρχικό επίπεδο/απόλυτο ύψος πλεύσης, λαμβανομένης υπόψη της αναμενόμενης διαδρομής αναχώρησης και
- β) τα καύσιμα από την πλήρη άνοδο έως την πλήρη κάθοδο, συμπεριλαμβανομένης τυχόν σταδιακής ανόδου/καθόδου και
- γ) τα καύσιμα από την πλήρη κάθοδο έως το σημείο από το οποίο αρχίζει η προσέγγιση, λαμβανομένης υπόψη της αναμενόμενης διαδικασίας άφιξης και
- δ) τα καύσιμα για την προσέγγιση και την προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού.

1.3. Τα καύσιμα έκτακτης ανάγκης, εξαιρουμένων όσων προβλέπονται στο σημείο 2 "Μειωμένα καύσιμα έκτακτης ανάγκης", τα οποία πρέπει να είναι περισσότερα των καυσίμων που προβλέπονται στο σημείο α) ή β) κατωτέρω:

- α) είτε:
 - i) του 5 % των προβλεπόμενων καυσίμων ταξιδιού ή, σε περίπτωση επανασχεδιασμού κατά τη διάρκεια της πτήσης, του 5 % των προβλεπόμενων καυσίμων ταξιδιού για το υπόλοιπο της πτήσης· ή
 - ii) τουλάχιστον του 3 % των προβλεπόμενων καυσίμων ταξιδιού ή, σε περίπτωση επανασχεδιασμού κατά τη διάρκεια της πτήσης, του 3 % των καυσίμων για το υπόλοιπο της πτήσης, υπό την προϋπόθεση ότι προβλέπεται προγραμματισμένο εναλλακτικό αεροδρόμιο κατά τη διαδρομή σύμφωνα με το προσάρτημα 2 της OPS 1.255· ή
 - iii) όγκου καυσίμων που επαρκεί για χρόνο πτήσης 20 λεπτών με βάση την προβλεπόμενη κατανάλωση καυσίμων ταξιδιού, υπό την προϋπόθεση ότι αερομεταφορέας διαθέτει σύστημα παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμων για κάθε αεροπλάνο και χρησιμοποιεί έγκυρα δεδομένα τα οποία καθορίζονται με το πρόγραμμα αυτό για τον υπολογισμό των καυσίμων· ή
 - iv) όγκου καυσίμων με βάση στατιστική μέθοδο εγκεκριμένη από την Αρχή που εξασφαλίζει κατάλληλη στατιστική κάλυψη της απόκλισης από τα προβλεπόμενα στα πραγματικά καύσιμα ταξιδιού. Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιείται για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμων σε κάθε συνδυασμό ζεύγους πόλων/αεροπλάνων και ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί τα δεδομένα αυτά για στατιστική ανάλυση με σκοπό τον υπολογισμό των καυσίμων έκτακτης ανάγκης για το συγκεκριμένο συνδυασμό ζεύγους πόλων/αεροπλάνων·
- β) όγκου καυσίμων για πτήση επί 5 λεπτών με σταθερή ταχύτητα στα 1 500 ft (450 m), επάνω από το αεροδρόμιο προορισμού υπό κανονικές συνθήκες.

1.4. Τα καύσιμα εναλλαγής:

- α) περιλαμβάνουν:
 - i) τα καύσιμα για αποτυχημένη προσέγγιση για το εφαρμοστέο MDA/DH στο αεροδρόμιο προορισμού έως το απόλυτο ύψος αποτυχημένης προσέγγισης, λαμβανομένης υπόψη της διαδικασίας της πλήρως αποτυχημένης προσέγγισης και
 - ii) τα καύσιμα για άνοδο από το απόλυτο ύψος αποτυχημένης προσέγγισης έως το επίπεδο/απόλυτο ύψος πλεύσης, λαμβανομένης υπόψη της αναμενόμενης διαδρομής αναχώρησης και
 - iii) τα καύσιμα για πλεύση από το ύψος ανόδου έως το ύψος καθόδου, λαμβανομένης υπόψη της αναμενόμενης διαδρομής και
 - iv) τα καύσιμα για την κάθοδο από το καθόδο έως το από το οποίο αρχίζει η προσέγγιση, λαμβανομένης υπόψη της αναμενόμενης διαδικασίας άφιξης και

- ν) τα καύσιμα για την εκτέλεση προσέγγισης και προσγείωσης στο αεροδρόμιο εναλλακτικού προορισμού που έχει επιλεγεί σύμφωνα με την OPS 1.295·
- β) εφόσον απαιτούνται δύο αεροδρόμια εναλλακτικού προορισμού σύμφωνα με την OPS 1.295 σημείο δ), καύσιμα επαρκή μέχρι το αεροδρόμιο εναλλαγής για το οποίο απαιτείται μεγαλύτερος όγκος καυσίμων εναλλαγής.
- 1.5. Τα τελικά εφεδρικά καύσιμα:
- α) για αεροπλάνα με παλινδρομικούς κινητήρες, καύσιμα για πτήση επί 45 λεπτά· ή
- β) για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, καύσιμα για πτήση επί 30 λεπτά με σταθερή ταχύτητα στα 1 500 ft (450 m) επάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου υπό κανονικές συνθήκες, υπολογιζόμενα με την εκτιμώμενη μάζα κατά την άφιξη στο αεροδρόμιο προορισμού, όταν δεν απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού.
- 1.6. Τα ελάχιστα συμπληρωματικά καύσιμα που καθιστούν δυνατή:
- α) την απαιτούμενη κάθοδο του αεροπλάνου και την προσέγγιση προς κατάλληλο εναλλακτικό αεροδρόμιο σε περίπτωση βλάβης κινητήρα ή απώλειας πίεσης, όποια από τις δυο περιπτώσεις απαιτεί περισσότερα καύσιμα με βάση την παραδοχή ότι η βλάβη συμβαίνει στο κρισιμότερο της διαδρομής· και
- i) την κράτηση επί 15 λεπτά σε 1 500 ft (450 m) επάνω από το ύψος του αεροδρομίου υπό κανονικές συνθήκες· και
- ii) την προσέγγιση και την προσγείωση,
- εξαιρουμένης της περίπτωσης να απαιτούνται συμπληρωματικά καύσιμα μόνον εάν δεν επαρκούν προς τον σκοπό αυτό τα ελάχιστα καύσιμα που υπολογίζονται σύμφωνα με τα σημεία 1.2 έως 1.5 ανωτέρω· και
- β) την κράτηση επί 15 λεπτά στα 1 500 ft (450 m) επάνω από το ύψος του αεροδρομίου προορισμού υπό κανονικές συνθήκες, όταν η πτήση εκτελείται χωρίς εναλλακτικό αεροδρόμιο.
- 1.7. Τα επιπρόσθετα καύσιμα, κατά τη διακριτική ευχέρεια του κυβερνήτη.
2. Διαδικασία μειωμένων καυσίμων έκτακτης ανάγκης (Reduced Contingency Fuel — RCF)
- Εάν η πολιτική καυσίμων του αερομεταφορέα περιλαμβάνει προγραμματισμό πριν την πτήση προς αεροδρόμιο προορισμού 1 (εμπορικός προορισμός) με διαδικασία μειωμένων καυσίμων έκτακτης ανάγκης με τη χρήση ύψους απόφασης κατά τη διαδρομή και αεροδρόμιο προορισμού 2 (προαιρετικός προορισμός ανεφοδιασμού), η ποσότητα καυσίμων εντός του αεροσκάφους προς αναχώρηση πρέπει να είναι μεγαλύτερη από εκείνη που ορίζονται στα σημεία 2.1 ή 2.2 κατωτέρω:
- 2.1. Το άθροισμα των:
- α) καυσίμων τροχοδρόμησης· και
- β) καυσίμων ταξιδιού από αεροδρόμιο προορισμού 1, μέσω ύψους απόφασης· και
- γ) καυσίμων έκτακτης ανάγκης, τα οποία είναι τουλάχιστον το 5 % της προβλεπόμενης κατανάλωσης καυσίμων από το σημείο απόφασης έως το αεροδρόμιο προορισμού 1· και
- δ) εναλλακτικών καυσίμων ή μη εναλλακτικών καυσίμων εάν το σημείο απόφασης βρίσκεται σε λιγότερο από έξι ώρες από το αεροδρόμιο προορισμού 1 και πληρούνται οι απαιτήσεις της OPS 1.295 σημείο γ)1.ii)· και
- ε) τελικών εφεδρικών καυσίμων· και
- στ) συμπληρωματικών καυσίμων· και
- ζ) επιπρόσθετων καυσίμων εάν απαιτηθούν από τον κυβερνήτη.
- 2.2. Το άθροισμα των:
- α) καυσίμων τροχοδρόμησης· και
- β) καυσίμων ταξιδιού από αεροδρόμιο προορισμού 2, μέσω του ύψους απόφασης· και
- γ) καυσίμων έκτακτης ανάγκης τουλάχιστον ίσων με τα καύσιμα που υπολογίζονται σύμφωνα με το σημείο 1.3 ανωτέρω από το αεροδρόμιο αναχώρησης προς το αεροδρόμιο προορισμού 2· και
- δ) καυσίμων εναλλαγής, εάν απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού· και

- ε) τελικών εφεδρικών καυσίμων· και
- στ) συμπληρωματικών καυσίμων· και
- ζ) επιπρόσθετων καυσίμων εάν απαιτηθούν από τον κυβερνήτη.

3. Διαδικασία προκαθορισμένου σημείου (PDP)

Εάν η πολιτική καυσίμων του αερομεταφορέα περιλαμβάνει προγραμματισμό προς εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, εφόσον η απόσταση μεταξύ του αεροδρομίου προορισμού και του εναλλακτικού αεροδρομίου προορισμού είναι τόση ώστε πτήση να μπορεί να δρομολογηθεί προς ένα από τα αεροδρόμια αυτά μόνον μέσω προκαθορισμένου σημείου, η ποσότητα καυσίμων στο αεροσκάφος προς αναχώρηση πρέπει να είναι μεγαλύτερη από την ποσότητα σύμφωνα με τα κατωτέρω σημεία 3.1 ή 3.2:

3.1. το άθροισμα των:

- α) καυσίμων τροχοδρόμησης· και
- β) καυσίμων ταξιδιού από το αεροδρόμιο αναχώρησης στο αεροδρόμιο προορισμού μέσω του προκαθορισμένου σημείου· και
- γ) καυσίμων έκτακτης ανάγκης που υπολογίζονται σύμφωνα με το σημείο 1.3 ανωτέρω· και
- δ) συμπληρωματικών καυσίμων, αν χρειάζεται, σε ποσότητα τουλάχιστον:
 - i) για αεροπλάνα με παλινδρομικούς κινητήρες, επαρκή για πτήση επί 45 λεπτά συν 15 % του προγραμματισμένου χρόνου πτήσης, προς κατανάλωση σε επίπεδο πλεύσης ή σε δύο ώρες, όποιος χρόνος είναι μικρότερος· ή
 - ii) για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, επαρκή για πτήση επί δύο ώρες με κανονική κατανάλωση πλεύσης επάνω από το αεροδρόμιο προορισμού,η ποσότητα αυτή πρέπει να μην είναι μικρότερη από την ποσότητα τελικών εφεδρικών καυσίμων· και
- ε) επιπρόσθετων καυσίμων εάν απαιτηθούν από τον κυβερνήτη· ή

3.2. το άθροισμα των:

- α) καυσίμων τροχοδρόμησης και
- β) καυσίμων ταξιδιού από το αεροδρόμιο αναχώρησης στο αεροδρόμιο προορισμού μέσω του προκαθορισμένου σημείου· και
- γ) καυσίμων έκτακτης ανάγκης που υπολογίζονται σύμφωνα με το σημείο 1.3 ανωτέρω· και
- δ) συμπληρωματικών καυσίμων, αν χρειάζεται, σε ποσότητα τουλάχιστον:
 - i) για αεροπλάνα με παλινδρομικούς κινητήρες, επαρκή για πτήση 45 λεπτών· ή
 - ii) για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, επαρκή για πτήση επί 30 λεπτά με σταθερή ταχύτητα στα 1 500 ft (450 m), επάνω από το εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού υπό κανονικές συνθήκες,η ποσότητα αυτή πρέπει να μην είναι μικρότερη από την ποσότητα τελικών εφεδρικών καυσίμων· και
- ε) επιπρόσθετων καυσίμων εάν απαιτηθεί από τον κυβερνήτη.

4. Διαδικασία απομονωμένου αεροδρομίου

Εάν η πολιτική καυσίμων του αερομεταφορέα περιλαμβάνει απομονωμένο αεροδρόμιο, το τελευταίο δυνατό σημείο παρέκκλισης προς τυχόν διαθέσιμο προγραμματισμένο αεροδρόμιο εναλλαγής πρέπει να χρησιμοποιείται ως προκαθορισμένο σημείο. Βλέπε σημείο 3 ανωτέρω.

Προσάρτημα 2 της OPS 1.255

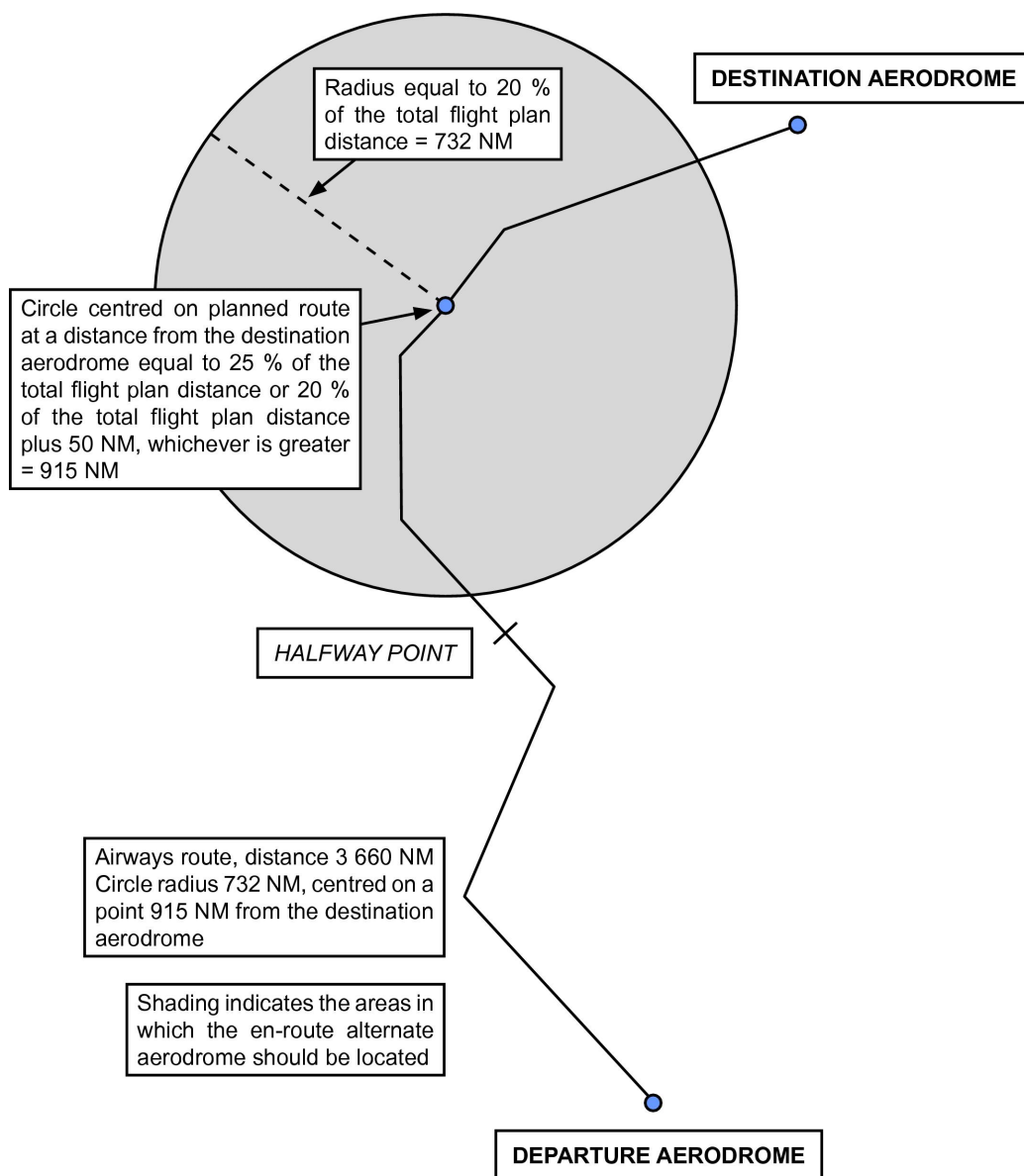
Πολιτική καυσίμων

Θέση του 3 % αεροδρομίου εναλλαγής κατά τη διαδρομή (3 % ERA) με σκοπό τη μείωση των καυσίμων έκτακτης ανάγκης σε 3 % [βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.255 σημείο 1.3.α)ii) και OPS 1.192].

Το αεροδρόμιο 3 % ERA πρέπει να βρίσκεται εντός κύκλου ακτίνας ίση προς 20 % της συνολικής απόστασης του σχεδίου πτήσης, του οποίου το κέντρο να βρίσκεται επί της προγραμματισμένης διαδρομής σε απόσταση από το αεροδρόμιο προορισμού 25 % της συνολικής απόστασης του σχεδίου πτήσης, ή τουλάχιστον 20 % της συνολικής απόστασης του σχεδίου πτήσης συν 50 nm, ανάλογα με το ποια απόσταση είναι μεγαλύτερη· όλες οι αποστάσεις υπολογίζονται με συνθήκες νηνεμίας (βλέπε σχεδιάγραμμα 1).

Σχεδιάγραμμα 1

Θέση του 3 % αεροδρομίου εναλλαγής κατά τη διαδρομή (3 % ERA) με σκοπό τη μείωση των καυσίμων έκτακτης ανάγκης σε 3 %



Προσάρτημα 1 της OPS 1.270

Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίων

Οι διαδικασίες που καθιερώνει ο αερομεταφορέας προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι χειραποσκευές και τα φορτία εναποθηκεύονται κατάλληλα και με ασφάλεια, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα ακόλουθα:

1. Κάθε αντικείμενο που μεταφέρεται στο θάλαμο πρέπει να αποθηκεύεται αποκλειστικά σε θέση που μπορεί να το συγκρατήσει.
2. Δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση των περιορισμών βάρους που είναι τοιχοκολλημένοι ή βρίσκονται παραπλεύρως στους χώρους εναποθήκευσης.
3. Οι χώροι εναποθήκευσης κάτω από τα καθίσματα μπορούν να χρησιμοποιούνται μόνο εάν το κάθισμα δεν είναι εξοπλισμένο με ράβδο συγκράτησης και οι αποσκευές έχουν τέτοιο μέγεθος που μπορούν να συγκρατηθούν επαρκώς από τον εξοπλισμό αυτό.
4. Δεν πρέπει να εναποθηκεύονται εμπορεύματα σε τουαλέτες ή έναντι διαχωριστικών που δεν μπορούν να συγκρατήσουν εμπορεύματα από μετακινήσεις προς τα εμπρός, πλαγίως ή προς τα πάνω και εάν τα διαχωριστικά δεν έχουν τοιχοκολλημένη ανακοίνωση που προσδιορίζει το μέγιστο βάρος που μπορεί να τοποθετηθεί εκεί.
5. Οι αποσκευές και τα φορτία που τοποθετούνται σε ερμάρια δεν πρέπει να έχουν μέγεθος τέτοιο που να εμποδίζουν το ασφαλές κλείσιμο των θυρών με μάνδαλο.
6. Οι αποσκευές και τα φορτία δεν πρέπει να τοποθετούνται σε μέρη όπου μπορούν να εμποδίζουν την πρόσβαση σε εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης.
7. Πριν από την απογείωση, την προσγείωση και κάθε φορά που ανάβουν οι φωτεινές ενδείξεις πρόσδεσης των ζωνών ασφαλείας, ή δίδεται παρόμοια εντολή, πρέπει να εκτελούνται οι κατάλληλοι ενδεχομένως για τη συγκεκριμένη φάση της πτήσης έλεγχοι, για να εξασφαλίζεται ότι οι αποσκευές αποθηκεύονται σε μέρος όπου δεν μπορούν να εμποδίζουν την εκκένωση του αεροσκάφους ή δεν προκαλούν τραυματισμό από πτώση (ή άλλη μετακίνηση).

Προσάρτημα 1 της OPS 1.305

Ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει επιχειρησιακές διαδικασίες για τον ανεφοδιασμό/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, επιβαίνουν στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται, ώστε να εξασφαλίζεται ότι λαμβάνονται οι εξής προφυλάξεις:

1. Ένα εξουσιοδοτημένο πρόσωπο πρέπει να παραμένει σε καθορισμένη θέση κατά τη διάρκεια λειτουργιών ανεφοδιασμού με καύσιμα με επιβάτες στο αεροπλάνο. Το εξουσιοδοτημένο αυτό πρόσωπο πρέπει να είναι ικανό να χειριστεί διαδικασίες έκτακτης ανάγκης όσον αφορά την πυροπροστασία και την πυρόσβεση, το χειρισμό επικοινωνιών καθώς και την έναρξη και την καθοδήγηση εκκένωσης.
 2. Συνάπτεται και διατηρείται αμφίδρομη επικοινωνία μέσω του συστήματος ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου ή άλλων κατάλληλων μέσων, μεταξύ του πληρώματος εδάφους που εποπτεύει τον ανεφοδιασμό και του ειδικευμένου προσωπικού μέσα στο αεροπλάνο. Το πλήρωμα, το προσωπικό και οι επιβάτες πρέπει να προειδοποιούνται ότι θα πραγματοποιηθεί ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων.
 3. Οι ενδείξεις “ΠΡΟΣΔΕΘΕΙΤΕ” (“FASTEN SEAT BELTS”) πρέπει να είναι σβηστές.
 4. Οι ενδείξεις “ΠΡΟΣΔΕΘΕΙΤΕ” (“FASTEN SEAT BELTS”) πρέπει να είναι σβηστές.
 5. Οι ενδείξεις “ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ ΤΟ ΚΑΠΝΙΣΜΑ” (“NO SMOKING”) πρέπει να είναι αναμμένες, μαζί με τον εσωτερικό φωτισμό, ώστε να είναι δυνατός ο εντοπισμός των εξόδων κινδύνου.
 6. Πρέπει να δοθούν οδηγίες στους επιβάτες να λύσουν τις ζώνες των καθισμάτων τους και να μην καπνίζουν.
 7. Ο ελάχιστος απαιτούμενος αριθμός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών που καθορίζεται στην OPS 1.990 πρέπει να βρίσκεται εντός του αεροπλάνου και να είναι έτοιμοι για άμεση εκκένωση έκτακτης ανάγκης.
 8. Εάν ανιχνευθεί η παρουσία ατμών καυσίμων στο εσωτερικό του αεροπλάνου, ή δημιουργηθεί οποιοσδήποτε άλλος κίνδυνος κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού/αφαίρεσης καυσίμων, ο ανεφοδιασμός καυσίμων πρέπει να σταματά άμεσα.
 9. Στο δάπεδο της διαφυγής προς τις εξόδους που προορίζονται για εκκένωση ανάγκης και στις περιοχές ανάπτυξης ολισθητήρα (τσουλήθρας) πρέπει σε μόνιμη βάση να μην υπάρχουν εμπόδια.
 10. Πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για ασφαλή και γρήγορη εκκένωση έκτακτης ανάγκης.
-

*Προσάρτημα 1 της OPS 1.311***Ελάχιστος απαιτούμενος αριθμός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών εντός του αεροπλάνου κατά τη διάρκεια των λειτουργιών εδάφους με επιβάτες**

Για τη λειτουργία σύμφωνα με την OPS 1.311 ο αερομεταφορέας καθορίζει επιχειρησιακές διαδικασίες που εξασφαλίζουν ότι:

1. το αεροπλάνο διαθέτει ηλεκτρική ισχύ·
2. υπάρχει τρόπος να κινηθεί η διαδικασία εκκένωση έκτακτης ανάγκης από τον επικεφαλής του πληρώματος θαλάμου επιβατών, ή τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος πτήσης βρίσκεται στον θάλαμο διακυβέρνησης·
3. στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OP) προσδιορίζονται οι σταθμοί εργασίας και τα αντίστοιχα καθήκοντα του πληρώματος θαλάμου επιβατών· και
4. το πλήρωμα θαλάμου επιβατών γνωρίζει πως υπάρχουν οχήματα εξυπηρέτησης και φόρτωσης στις ή κοντά στις εξόδους.

ΤΜΗΜΑ Ε

ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΑΝΤΟΣ ΚΑΙΡΟΥ

OPS 1.430

Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — Γενικά

(βλέπε Προσάρτημα 1 (παλαιό) και Προσάρτημα 1 (νέο) της OPS 1.430)

- α) 1) Ο αερομεταφορέας καθορίζει, για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί, επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, τα οποία δεν είναι μικρότερα από τις τιμές που ορίζονται στο Προσάρτημα 1 (παλαιό) ή στο Προσάρτημα 1 (νέο), αναλόγως. Η μέθοδος καθορισμού των εν λόγω ελαχίστων πρέπει να είναι αποδεκτή από την Αρχή. Τα ελάχιστα αυτά δεν είναι χαμηλότερα από εκείνα που είναι δυνατόν να καθορισθούν για παρόμοια αεροδρόμια από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο, εκτός εάν έχουν ειδικά εγκριθεί από το κράτος. Η χρήση (απεικόνιση των ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη), HUDLS ή EVS είναι δυνατόν να καθιστά δυνατή λειτουργία με χαμηλότερη ορατότητα από την κανονικά προβλεπόμενη με βάση τα ελάχιστα λειτουργίας του αεροδρομίου. Κράτη που κοινοποιούν επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου επιτρέπεται επίσης να κοινοποιούν κανόνες για επιχειρησιακά ελάχιστα με μειωμένη ορατότητα όταν χρησιμοποιούνται HUD ή EVS.
- α) 2) Με την επιφύλαξη της ανωτέρω παραγράφου α) 1), για τον εν πτήση υπολογισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων προς χρήση σε μη προγραμματισμένα αεροδρόμια εναλλαγής ή/και προσεγγίσεις με χρήση EVS εφαρμόζεται μέθοδος αποδεκτή από την Αρχή.
- β) Κατά τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου τα οποία ισχύουν για κάθε συγκεκριμένη λειτουργία, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει πλήρως υπόψη:
- 1) τον τύπο, την επίδοση και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου·
 - 2) τη σύνθεση του πληρώματος πτήσης, τις ικανότητες και την πείρα τους·
 - 3) τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων που μπορεί να επιλεγούν για χρήση·
 - 4) την καταλληλότητα και τις επιδόσεις των διαθέσιμων βοηθημάτων εδάφους οπτικής και μη οπτικής επαφής (βλέπε Προσάρτημα 1 (νέο) της OPS 1.430 Πίνακας 6α)·
 - 5) τον εξοπλισμό που φέρει το αεροπλάνο για σκοπούς πλοήγησης ή/και ελέγχου του ίχνους πτήσης, ανάλογα με την περίπτωση, στη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της οριζοντίωσης πριν από την προσγείωση, της προσγείωσης, της τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και της αποτυχημένης προσέγγισης·
 - 6) τα εμπόδια στις περιοχές προσέγγισης, αποτυχημένης προσέγγισης και ανόδου που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και τα απαραίτητα περιθώρια αποφυγής εμποδίων·
 - 7) το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης·
 - 8) τα μέσα για τον καθορισμό και την αναφορά μετεωρολογικών συνθηκών, και
 - 9) την τεχνική πτήσης που πρέπει να χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της τελικής προσέγγισης.
- γ) Οι κατηγορίες αεροπλάνου που μνημονεύονται στο παρόν τμήμα πρέπει να προσδιορίζονται σύμφωνα με τη μέθοδο που ορίζεται στο Προσάρτημα 2 της OPS 1.430 σημείο γ).
- δ) 1) Όλες οι προσεγγίσεις πρέπει να εκτελούνται ως σταθεροποιημένες προσεγγίσεις (SAP), εκτός εάν υπάρχει έγκριση της Αρχής που επιτρέπει συγκεκριμένη προσέγγιση σε συγκεκριμένο διάδρομο.
- δ) 2) Όλες οι προσεγγίσεις μη ακριβείας πρέπει να εκτελούνται με την τεχνική της τελικής προσέγγισης συνεχούς καθόδου (CDFA), εκτός εάν υπάρχει έγκριση της Αρχής που επιτρέπει συγκεκριμένη προσέγγιση σε συγκεκριμένο διάδρομο. Για τον υπολογισμό των ελαχίστων σύμφωνα με το Προσάρτημα I (νέο), ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η ελάχιστη εφαρμοζόμενη ορατότητα διαδρόμου αυξάνεται κατά 400m για αεροπλάνα κατηγοριών A/B και κατά 200m για αεροπλάνα κατηγοριών Γ/Δ που προσγειώνονται χωρίς να εφαρμόζεται η τεχνική CDFΑ, υπό την προϋπόθεση ότι η υπολογιζόμενη τιμή RVR/CMV δεν υπερβαίνει τα 5 000m.
- δ) 3) Με την επιφύλαξη της ανωτέρω παραγράφου δ) 2), η Αρχή επιτρέπεται να παρέχει εξαίρεση σε αερομεταφορέα από την απαίτηση να αυξάνει την ορατότητα διαδρόμου όταν δεν εφαρμόζει την τεχνική CDFΑ.

- δ) 4) Οι εξαιρέσεις που περιγράφονται στο σημείο δ) 3) πρέπει να περιορίζονται σε τόπους όπου υπάρχει σαφώς δημόσιο συμφέρον να συνεχιστούν οι υπάρχουσες αερομεταφορές. Οι εξαιρέσεις πρέπει να βασίζονται στην πείρα του αερομεταφορέα, το πρόγραμμα εκπαίδευσης και τα προσόντα του πληρώματος. Οι εξαιρέσεις πρέπει να επανεξετάζονται σε τακτικά χρονικά διαστήματα και να παύουν να ισχύουν από τη στιγμή που οι εγκαταστάσεις έχουν βελτιωθεί ώστε να είναι δυνατή η εφαρμογή της τεχνικής CDFΑ.
- ε) 1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι εφαρμόζεται το Προσάρτημα 1 (παλαιό) ή το Προσάρτημα 1 (νέο) της OPS 1.430. Ωστόσο, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το Προσάρτημα 1 (νέο) της OPS 1.430 εφαρμόζεται το αργότερο τρία έτη μετά την ημερομηνία δημοσίευσης.
- ε) 2) Με την επιφύλαξη των απαιτήσεων της ανωτέρω παραγράφου ε) 1), επιτρέπεται να χορηγηθεί από Αρχή εξαίρεση σε αερομεταφορέα όσον αφορά την απαίτηση να αυξήσει την ορατότητα διαδρόμου πάνω από 1 500 m (αεροπλάνα κατηγοριών Α/Β) ή πάνω από 2 400 m (αεροπλάνα κατηγοριών Γ/Δ), όταν εγκρίνει πτητική λειτουργία σε συγκεκριμένο διάδρομο από-προσγείωσης όπου δεν είναι πρακτικώς δυνατή η προσέγγιση με τεχνική CDFΑ ή δεν είναι δυνατόν να τηρηθούν τα κριτήρια του σημείου γ) του παραρτήματος 1 (νέο) της OPS 1.430.
- ε) 3) Οι εξαιρέσεις που περιγράφονται στο σημείο ε) 2) πρέπει να περιορίζονται σε τόπους όπου υπάρχει σαφώς δημόσιο συμφέρον να συνεχιστούν οι υπάρχουσες αερομεταφορές. Οι εξαιρέσεις πρέπει να βασίζονται στην πείρα του αερομεταφορέα, το πρόγραμμα εκπαίδευσης και τα προσόντα του πληρώματος. Οι εξαιρέσεις πρέπει να επανεξετάζονται σε τακτικά χρονικά διαστήματα και να παύουν να ισχύουν από τη στιγμή που οι εγκαταστάσεις έχουν βελτιωθεί ώστε να είναι δυνατή η εφαρμογή της τεχνικής CDFΑ.

OPS 1.435

Ορολογία

Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο παρόν τμήμα έχουν την ακόλουθη έννοια:

- 1) Κυκλική προσέγγιση (cycling). Η φάση οπτικής επαφής στο πλαίσιο ενόργανης προσέγγισης για να τεθεί το αεροσκάφος σε θέση προσγείωσης σε διάδρομο που δεν βρίσκεται σε κατάλληλη θέση για κατ' ευθείαν προσέγγιση.
- 2) Διαδικασίες χαμηλής ορατότητας (Low Visibility Procedures, LVP). Οι διαδικασίες που εφαρμόζονται σε αεροδρόμιο προκειμένου να εξασφαλίζονται ασφαλείς πτητικές λειτουργίες κατά τη διάρκεια προσεγγίσεων κατηγορίας I κατώτερων προτύπων, κατηγορίας II εκτός προτύπων, των κατηγοριών II και III και απογειώσεων χαμηλής ορατότητας.
- 3) Απογείωση χαμηλής ορατότητας (Low Visibility Take-Off, LVTO). Απογείωση κατά την οποία η ορατότητα διαδρόμου είναι μικρότερη από 400 m.
- 4) Σύστημα ελέγχου πτήσης. Σύστημα το οποίο περιλαμβάνει σύστημα αυτόματης προσγείωσης ή/και υβριδικό σύστημα προσγείωσης.
- 5) Σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία (Fail-Passive flight control system). Σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία είναι εκείνο στο οποίο, σε περίπτωση βλάβης, δεν δημιουργείται κάποια κατάσταση μεταβολής της ισορροπίας ή απόκλιση από το ίχνος πτήσης ή θέσης, αλλά η προσγείωση δεν ολοκληρώνεται αυτόματα. Στην περίπτωση αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, ο χειριστής αναλαμβάνει τον έλεγχο του αεροπλάνου μετά από βλάβη.
- 6) Σύστημα ελέγχου πτήσης που λειτουργεί υπό αστοχία (Fail-Operational flight control system). Σύστημα ελέγχου πτήσης που λειτουργεί υπό αστοχία είναι εκείνο στο οποίο, σε περίπτωση βλάβης χαμηλότερα από το προειδοποιητικό ύψος, η προσέγγιση, η οριζόντιωση πριν από την προσγείωση και η προσγείωση μπορούν να ολοκληρωθούν αυτόματα. Σε περίπτωση βλάβης, το αυτόματο σύστημα προσγείωσης λειτουργεί ως σύστημα με παθητική λειτουργία υπό αστοχία.
- 7) Υβριδικό σύστημα προσγείωσης που λειτουργεί υπό αστοχία (Fail-operational hybrid landing system). Σύστημα που αποτελείται από πρωτεύον σύστημα αυτόματης προσγείωσης που λειτουργεί υπό αστοχία και δευτερεύον ανεξάρτητο σύστημα καθοδήγησης που επιτρέπει στο χειριστή να ολοκληρώσει την προσγείωση χειροκίνητα μετά από βλάβη στο πρωτεύον σύστημα.
- 8) Οπτική προσέγγιση (visual approach). Ενόργανη προσέγγιση κατά την οποία μέρος ή ολόκληρη η διαδικασία δεν ολοκληρώνεται με τη βοήθεια οργάνων αλλά εκτελείται με οπτική επαφή με το έδαφος.
- 9) Τελική προσέγγιση συνεχούς καθόδου (Continuous Descent Final Approach, CDFΑ). Ειδική τεχνική πτήσης του τμήματος τελικής ενόργανης προσέγγισης μη ακριβείας, σε συνεχή κάθοδο, χωρίς οριζόντιωση, από απόλυτο/σχετικό ύψος ίσο ή υπεράνω του στίγματος απόλυτου/σχετικού ύψους τελικής προσέγγισης μέχρι περίπου 15m (50ft) υπεράνω του κατωφλίου του διαδρόμου από-προσγείωσης ή μέχρι το σημείο όπου πρέπει να αρχίσει ο ελιγμός οριζόντιωσης πριν από την προσγείωση ανάλογα με τον τύπο του αεροπλάνου.
- 10) Σταθεροποιημένη προσέγγιση (Stabilised Approach, SAp). Προσέγγιση με ελεγχόμενο και κατάλληλο τρόπο όσον αφορά τη διαμόρφωση, την ενέργεια και τον έλεγχο του ίχνους πτήσης από προκαθορισμένο ή απόλυτο/σχετικό ύψος μέχρι την κάθοδο σε 50 ft υπεράνω του κατωφλίου του διαδρόμου από-προσγείωσης ή μέχρι το σημείο όπου πρέπει να αρχίσει ο ελιγμός οριζόντιωσης πριν από την προσγείωση, εάν αυτό είναι υψηλότερα.
- 11) Απεικονιστής ορθής διόπτεισης (Head-Up Display, HUD). Σύστημα απεικόνισης των πληροφοριών πτήσης στο εμπρόσθιο εξωτερικό οπτικό πεδίο του χειριστή, χωρίς να περιορίζεται σημαντικά το οπτικό πεδίο του προς τα έξω.

- 12) Σύστημα καθοδήγησης προσγείωσης με ορθή διόπτυση (Head-Up Guidance Landing System, HUDLS). Το συνολικό αερομεταφερόμενο σύστημα με ορθή διόπτυση που καθοδηγεί τον χειριστή κατά την προσέγγιση, την προσγείωση και την επανακύκλωση. Περιλαμβάνει όλους τους αισθητήρες, τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές, τις παροχές ισχύος, τις ενδείξεις και τα χειριστήρια. Το HUDLS χρησιμοποιείται κατά κανόνα για πρωτεύουσα καθοδήγηση προσέγγισης μέχρι σχετικό ύψος απόφασης 50 ft.
- 13) Υβριδικό σύστημα καθοδήγησης προσγείωσης με ορθή διόπτυση (Hybrid Head-Up Display Landing System, Hybrid HUDLS). Σύστημα αποτελούμενο από πρωτεύον αυτόματο σύστημα προσγείωσης που λειτουργεί υπό αστοχία και από δευτερεύον ανεξάρτητο σύστημα HUD/HUDLS που παρέχει στον χειριστή τη δυνατότητα να ολοκληρώσει την προσγείωση χειροκίνητα μετά από βλάβη στο πρωτεύον σύστημα.
Σημείωση: το δευτερεύον ανεξάρτητο σύστημα HUD/HUDLS παρέχει καθοδήγηση κατά κανόνα υπό μορφή πληροφοριών εντολών, αλλά είναι δυνατόν να παρέχει, εναλλακτικά, πληροφορίες κατάστασης (ή απόκλισης).
- 14) Σύστημα ενίσχυσης όρασης (Enhanced Vision System, EVS). Ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης του εξωτερικού χώρου σε πραγματικό χρόνο, με οπτικούς αισθητήρες.
- 15) Μετατρεμμένη μετεωρολογική ορατότητα (Converted Meteorological Visibility, CMV). Τιμή (ισοδύναμη με οριζόντια ορατότητα επί του διαδρόμου προσγείωσης — Runway Visual Range, RVR) που προκύπτει από την αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα όπως μετατρέπεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος.
- 16) Πτητική λειτουργία κατηγορίας I κατώτερων προτύπων (Lower than Standard Category I Operation). Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση κατηγορίας I με εφαρμογή του σχετικού ύψους απόφασης (DH) κατηγορίας I, αλλά με ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από αυτή που κανονικά αντιστοιχεί στο εφαρμοζόμενο DH.
- 17) Πτητική λειτουργία κατηγορίας II εκτός προτύπων (Other than Standard Category II Operation). Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση κατηγορίας II σε διάδρομο όπου δεν είναι διαθέσιμα όλα τα στοιχεία του συστήματος φωτισμού που προβλέπονται στο παράρτημα 14 του ΔΟΠΑ (ICAO) για την κατηγορίας II ενόργανη προσέγγιση ακριβείας.
- 18) Σύστημα προσγείωσης GNSS (GNSS Landing System, GLS). Προσέγγιση με τη χρήση επαυξημένων πληροφοριών GNSS (Παγκόσμιο Δορυφορικό Σύστημα Πλοήγησης) για την καθοδήγηση του αεροπλάνου με βάση την κατακόρυφη και οριζόντια θέση GNSS. (Χρησιμοποιείται γεωμετρική αναφορά ύψους για την κλίση της τελικής προσέγγισης.)

OPS 1.440

Πτητική λειτουργία χαμηλής ορατότητας — Γενικοί κανόνες πτητικής λειτουργίας

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.440)

- a) Ο αερομεταφορέας εκτελεί πτητική λειτουργία κατηγορίας II, κατηγορίας II εκτός προτύπων ή κατηγορίας III, μόνον εφόσον:
 - 1) κάθε αεροπλάνο έχει λάβει πιστοποίηση για πτητικές λειτουργίες με σχετικό ύψος απόφασης μικρότερο από 200 ft, ή κανένα ύψος απόφασης και είναι εξοπλισμένο σύμφωνα με τις CS-AWO για τις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού ή φέρει ισοδύναμο εξοπλισμό αποδεκτό από την Αρχή·
 - 2) έχει τοποθετηθεί και διατηρείται κατάλληλο σύστημα που καταγράφει επιτυχείς και ανεπιτυχείς προσεγγίσεις ή/και αυτόματες προσγειώσεις ώστε να παρακολουθείται η γενική ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας·
 - 3) οι πτητικές λειτουργίες είναι εγκεκριμένες από την Αρχή·
 - 4) το πλήρωμα πτήσης αποτελείται τουλάχιστον από δύο χειριστές και
 - 5) το σχετικό ύψος απόφασης καθορίζεται με ραδιούψομετρο.
- β) Ο αερομεταφορέας εκτελεί απογειώσεις χαμηλής ορατότητας με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 150 m (αεροπλάνα κατηγοριών A, B και Γ) ή 200 m (αεροπλάνα κατηγορίας Δ).
- γ) Ο αερομεταφορέας πτητική λειτουργία κατηγορίας I κατώτερων προτύπων μόνον μετά από έγκριση της Αρχής.

OPS 1.445

Πτητική λειτουργία χαμηλής ορατότητας — Θέματα σχετικά με το αεροδρόμιο

- a) Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροδρόμιο για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III εκτός εάν το αεροδρόμιο έχει εγκριθεί για πτητικές λειτουργίες αυτού του είδους από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.
- β) Ο αερομεταφορέας βεβαιώνεται ότι έχουν καθοριστεί διαδικασίες χαμηλής ορατότητας και ότι εφαρμόζονται στα αεροδρόμια εκείνα όπου πρόκειται να εκτελούνται πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας.

OPS 1.450

Πτητική λειτουργία χαμηλής ορατότητας — Εκπαίδευση και προσόντα

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.450)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει πριν από την εκτέλεση απογείωσης χαμηλής ορατότητας, πτητικών λειτουργιών ή προσεγγίσεων κατηγορίας I κατώτερων προτύπων, κατηγορίας II εκτός προτύπων, κατηγοριών II και III με χρήση EVS, ότι:

- 1) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης:
 - i) εκπληρώνει τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και ελέγχου που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1, περιλαμβανομένης της εκπαίδευσης σε προσομοιωτή πτήσης για πτητική λειτουργία μέχρι τις οριακές τιμές RVR/CMV και σχετικού ύψους απόφασης που αντιστοιχούν στην έγκριση που έχει λάβει ο αερομεταφορέας και
 - ii) διαθέτει τα προσόντα που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1.
- 2) η εκπαίδευση και ο έλεγχος πραγματοποιούνται σύμφωνα με λεπτομερές πρόγραμμα μαθημάτων που έχει εγκριθεί από την Αρχή και περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM). Η εκπαίδευση αυτή είναι συμπληρωματική εκείνης που καθορίζεται στο τμήμα ΙΔ και
- 3) τα προσόντα του πληρώματος πτήσης ανταποκρίνονται στην πτητική λειτουργία και τον τύπο του αεροπλάνου.

OPS 1.455

Πτητική λειτουργία χαμηλής ορατότητας — Επιχειρησιακές διαδικασίες

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.455)

- a) Ο αερομεταφορέας καθορίζει διαδικασίες και οδηγίες που χρησιμοποιούνται για απογείωση χαμηλής ορατότητας, προσεγγίσεις με χρήση EVS, κατηγορίας I κατώτερων προτύπων, κατηγορίας II εκτός προτύπων, πτητικών λειτουργιών κατηγοριών II και III. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) και περιέχουν τα καθήκοντα των μελών πληρώματος πτήσης στη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης, οριζοντίωσης πριν από την προσγείωση, προσγείωσης, τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και αποτυχημένης προσέγγισης, ανάλογα με την περίπτωση.
- β) Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:
 - 1) η κατάσταση λειτουργίας των οπτικών και μη οπτικών συγκροτημάτων είναι επαρκής, προτού αρχίσει απογείωση χαμηλής ορατότητας, προσέγγιση με χρήση EVS, προσέγγιση κατηγορίας I κατώτερων προτύπων, προσέγγιση κατηγορίας II εκτός προτύπων, πτητικών λειτουργιών κατηγοριών II και III.
 - 2) οι διαδικασίες χαμηλής ορατότητας σύμφωνα με τις πληροφορίες από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας εφαρμόζονται προτού αρχίσει απογείωση χαμηλής ορατότητας ή προσέγγιση κατηγορίας I κατώτερων προτύπων, κατηγορίας II εκτός προτύπων, ή κατηγοριών II και III και
 - 3) τα μέλη του πληρώματος πτήσης διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, προτού αρχίσουν απογείωση χαμηλής ορατότητας σε διάδρομο με ορατότητα μικρότερη από 150 m (αεροπλάνα κατηγοριών A, B και Γ) ή 200 m (αεροπλάνα κατηγορίας Δ), προσέγγιση με χρήση EVS, προσέγγιση κατηγορίας I κατώτερων προτύπων, προσέγγιση κατηγορίας II εκτός προτύπων ή κατηγοριών II και III.

OPS 1.460

Λειτουργία χαμηλής ορατότητας — Ελάχιστος εξοπλισμός

- a) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) περιλαμβάνει τον ελάχιστο εξοπλισμό που πρέπει να βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας κατά την έναρξη απογείωσης χαμηλής ορατότητας, προσέγγιση κατηγορίας I κατώτερων προτύπων, προσέγγιση κατηγορίας II εκτός προτύπων, προσέγγιση με χρήση EVS ή προσέγγιση κατηγορίας II ή III, σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM) ή άλλο εγκεκριμένο έγγραφο.
- β) Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι η κατάσταση του αεροπλάνου και των σχετικών αερομεταφερόμενων συστημάτων είναι κατάλληλη για τη συγκεκριμένη πτητική λειτουργία που πρόκειται να εκτελεστεί.

OPS 1.465

Ελάχιστα πτητικής λειτουργίας για πτήσεις εξ όψεως (VFR)

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.465)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

- 1) Οι πτήσεις εξ όψεως (VFR) εκτελούνται σύμφωνα με τους κανόνες για τις πτήσεις εξ όψεως και σύμφωνα με τον πίνακα στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.465.
 - 2) Ειδικές πτήσεις εξ όψεως (Special VFR) δεν αρχίζουν όταν η ορατότητα είναι μικρότερη από 3 km και δεν εκτελούνται όταν η ορατότητα είναι μικρότερη από 1,5 km.
-

Προσάρτημα 1 (παλαιό) της OPS 1.430

Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου

- α) Ελάχιστα απογείωσης
- 1) Γενικά
- i) Τα ελάχιστα απογείωσης που καθορίζονται από τον αερομεταφορέα πρέπει να εκφράζονται ως όρια ορατότητας ή ορατότητας διαδρόμου, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί και τα χαρακτηριστικά του αεροπλάνου. Όταν υπάρχει συγκεκριμένη ανάγκη να γίνουν αντιληπτά και να αποφευχθούν εμπόδια στην αναχώρηση ή/και για αναγκαστική προσγείωση, πρέπει να καθορίζονται συμπληρωματικοί όροι (π.χ. βάση νεφών).
- ii) Ο κυβερνήτης αρχίζει απογείωση μόνον εφόσον οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ελάχιστα που ισχύουν για την προσγείωση σε αυτό το αεροδρόμιο, εκτός εάν είναι διαθέσιμο κατάλληλο εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης.
- (iii) Όταν η αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα είναι μικρότερη από εκείνη που απαιτείται για απογείωση και η ορατότητα διαδρόμου δεν αναφέρεται, η απογείωση μπορεί να αρχίσει μόνο εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα κατά μήκος του διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή μεγαλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.
- (iv) Όταν δεν υπάρχει αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα ή ορατότητα διαδρόμου, η απογείωση μπορεί να αρχίσει μόνο εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα κατά μήκος του διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή μεγαλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.
- 2) Αναφορά οπτικής επαφής. Τα ελάχιστα απογείωσης πρέπει να επιλέγονται ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής καθοδήγηση για τον έλεγχο του αεροπλάνου σε περίπτωση τόσο διακοπείσας απογείωσης σε δυσμενείς συνθήκες όσο και συνεχιζόμενης απογείωσης μετά από αστοχία της κρίσιμης μονάδας ισχύος.
- 3) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου/Ορατότητα
- i) Για πολικινητήρια αεροπλάνα, των οποίων η επίδοση είναι τέτοια ώστε, σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιαδήποτε κατά τη διάρκεια της απογείωσης, το αεροπλάνο μπορεί είτε να σταματήσει είτε να συνεχίζει την απογείωση έως σχετικό ύψος 1 500 ft πάνω από το αεροδρόμιο ενώ αποφεύγει τα εμπόδια κατά τα απαιτούμενα περιθώρια, τα ελάχιστα απογείωσης που καθορίζονται από αερομεταφορέα πρέπει να εκφράζονται ως τιμές ορατότητας διαδρόμου/ορατότητας που δεν είναι χαμηλότερες από εκείνες που ορίζονται στον πίνακα 1 κατωτέρω, με εξαίρεση τις διατάξεις του σημείου 4 κατωτέρω:

Πίνακας 1

Ορατότητα διαδρόμου/Ορατότητα απογείωσης

Ορατότητα διαδρόμου/Ορατότητα απογείωσης	
Διευκολύνσεις	Ορατότητα διαδρόμου/Ορατότητα (Σημ. 3)
Μηδέν (μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας)	500 m
Φωτισμός άκρων διαδρόμου ή/και σήμανση κεντρικής γραμμής (άξονα)	250/300 m (σημειώσεις 1 και 2)
Φωτισμός άκρων διαδρόμου και κεντρικής γραμμής (άξονα)	200/250 m (Σημ. 1)
Φωτισμός άκρων διαδρόμου και κεντρικής γραμμής (άξονα) και πολλαπλή πληροφορία ορατότητας διαδρόμου	150/200 m (σημειώσεις 1 και 4)

Σημείωση 1: Οι υψηλότερες τιμές ισχύουν για αεροπλάνα κατηγορίας Δ.

Σημείωση 2: Για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες απαιτούνται τουλάχιστον φώτα άκρων και τέλους διαδρόμου.

Σημείωση 3: Η αναφερόμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου/ορατότητας που είναι αντιπροσωπευτική του αρχικού τμήματος της διαδρομής απογείωσης μπορεί να αντικατασταθεί με εκτίμηση του χειριστή.

Σημείωση 4: Η απαιτούμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου πρέπει να επιτευχθεί για όλα τα σχετικά σημεία αναφοράς ορατότητας διαδρόμου, με την εξαίρεση της σημείωσης 3 ανωτέρω.

- ii) Για πολικινητήρια αεροπλάνα των οποίων η επίδοση είναι τέτοια ώστε δεν μπορούν να συμμορφωθούν με τους όρους επίδοσης του σημείου α) 3) i) σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος, ενδέχεται να είναι αναγκαίο να επαναπροσγειωθούν αμέσως, να έχουν ορατή επαφή και να αποφύγουν τα εμπόδια στην περιοχή της απογείωσης. Αεροπλάνα αυτού του είδους επιτρέπεται να εκτελούν πτητική λειτουργία σύμφωνα με τα ακόλουθα ελάχιστα απογείωσης υπό την προϋπόθεση ότι μπορούν να συμμορφώνονται με τα εφαρμοστέα κριτήρια αποφυγής εμποδίων εάν υποτεθεί βλάβη του κινητήρα στο καθορισμένο σχετικό ύψος. Τα ελάχιστα απογείωσης που καθορίζονται από τον αερομεταφορέα πρέπει να βασίζονται στο σχετικό ύψος από το οποίο είναι δυνατόν να προκύψει το καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας. Τα χρησιμοποιούμενα ελάχιστα ορατότητας διαδρόμου (RVR) δεν επιτρέπεται να είναι χαμηλότερα από τις τιμές που ορίζονται στον πίνακα 1 ανωτέρω ή στον πίνακα 2 κατωτέρω.

Πίνακας 2

Σχετικό ύψος με βλάβη (κράτηση) κινητήρα πάνω από το διάδρομο σε συνάρτηση με ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα

Ορατότητα διαδρόμου/Ορατότητα απογείωσης — Ίχνος πτήσης	
Σχετικό ύψος με βλάβη (κράτηση) κινητήρα πάνω από τον διάδρομο απογείωσης	Ορατότητα διαδρόμου/Ορατότητα (σημείωση 2)
< 50 ft	200 m
51-100 ft	300 m
101-150 ft	400 m
151-200 ft	500 m
201-300 ft	1 000 m
> 300 ft	1 500 m (σημείωση 1)

Σημείωση 1: Τα 1 500 m ισχύουν επίσης εάν δεν είναι δυνατόν να προκύψει ίχνος πτήσης θετικής απογείωσης.
 Σημείωση 2: Η αναφερόμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου/ορατότητας που είναι αντιπροσωπευτική του αρχικού τμήματος της διαδρομής απογείωσης επιτρέπεται να αντικατασταθεί με εκτίμηση του χειριστή.

- iii) Όταν δεν αναφέρεται ορατότητα διαδρόμου ή μετεωρολογική ορατότητα, ο κυβερνήτης δεν αρχίζει απογείωση εκτός εάν μπορεί να διαπιστώσει ότι οι πραγματικές συνθήκες πληρούν τα εφαρμοστέα ελάχιστα απογείωσης.
- 4) Εξαιρέσεις από τις διατάξεις του σημείου α) 3) i) ανωτέρω:
- i) Υπό τον όρο της έγκρισης της Αρχής και υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι απαιτήσεις των σημείων Α) έως Ε) κατωτέρω, ο αερομεταφορέας μπορεί να μειώσει τα ελάχιστα απογείωσης σε ορατότητα διαδρόμου 125 m (αεροπλάνα κατηγοριών Α, Β και Γ) ή 150 m (αεροπλάνα κατηγορίας Δ) όταν:
- A) ισχύουν διαδικασίες χαμηλής ορατότητας·
 Β) λειτουργούν φώτα άξονα διαδρόμου υψηλής έντασης τοποθετημένα ανά 15 m ή λιγότερο και φώτα πλευρικών άκρων διαδρόμου υψηλής έντασης τοποθετημένα ανά 60 m ή λιγότερο·
 Γ) τα μέλη πληρώματος πτήσης έχουν ολοκληρώσει με ικανοποιητικό τρόπο εκπαίδευση σε προσομοιωτή πτήσης·
 Δ) στην αρχή της διαδρομής απογείωσης υπάρχει τμήμα 90 m με οπτική επαφή από το θάλαμο διακυβέρνησης και
 Ε) η απαιτούμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου έχει επιτευχθεί για όλα τα σχετικά σημεία αναφοράς ορατότητας διαδρόμου.
- ii) Υπό τον όρο της έγκρισης της Αρχής, ο αερομεταφορέας που χρησιμοποιεί αεροπλάνο με εγκεκριμένο σύστημα καθοδηγούμενης ευθυγράμμισης με τον διάδρομο για την απογείωση επιτρέπεται να μειώνει τα ελάχιστα απογείωσης σε ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 125 m (αεροπλάνα κατηγοριών Α, Β και Γ) ή 150 m (αεροπλάνα κατηγορίας Δ), αλλά μεγαλύτερη από 75 m, υπό την προϋπόθεση ότι διατίθενται διευκολύνσεις και προστασία διαδρόμου ισοδύναμου επιπέδου προς λειτουργίες προσγείωσης κατηγορίας III.
- β) Προσέγγιση μη ακριβείας
- 1) Ελάχιστα συστήματος
- i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ελάχιστα συστήματος για διαδικασίες προσέγγισης μη ακριβείας, οι οποίες βασίζονται στη χρησιμοποίηση ενόργανης προσγείωσης (ILS) χωρίς ίχνος κατολίθησης (μόνο ίχνος ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης (LLZ)), παγκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR), μη κατευθυντικού ραδιοφάρου (NDB), προσέγγισης με ραντάρ επιτήρησης (SRA) και πολύ υψηλής συχνότητας σταθμού εύρεσης κατεύθυνσης (VDF), δεν είναι κατώτερα από τις τιμές ελάχιστου ύψους καθόδου (MDH) που ορίζονται στον πίνακα 3 κατωτέρω.

Πίνακας 3

Ελάχιστα συστήματος για βοηθήματα προσέγγισης μη ακριβείας

Ελάχιστα συστήματος	
Διευκόλυνση	Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου/MDH
ILS (χωρίς ίχνος κατολίθησης — LLZ)	250 ft
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 1/2 ναυτικό μίλι)	250 ft
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 1 ναυτικό μίλι)	300 ft
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 2 ναυτικά μίλια)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF (QDM & QGH)	300 ft

- 2) Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (Minimum Descent Height, MDH). Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το ελάχιστο ύψος καθόδου για προσέγγιση μη ακριβείας δεν είναι χαμηλότερο από:
- το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) /όριο αποφυγής εμποδίων (OCL) για την κατηγορία του αεροπλάνου, ή
 - το ελάχιστο του συστήματος.
- 3) Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής επιτρέπεται να συνεχίζει προσέγγιση χαμηλότερα από το ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου (MDA)/ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) μόνον εάν μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες αναφορές οπτικής επαφής για τον προβλεπόμενο διάδρομο είναι ευδιάκριτη και αναγνωρίσιμη από τον χειριστή:
- τα στοιχεία του συστήματος φωτισμού προσέγγισης·
 - το κατώφλι·
 - οι σημάνσεις του κατωφλίου·
 - τα φώτα κατωφλίου·
 - τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου·
 - ο οπτικός ενδείκτης ίχνους κατολίθησης·
 - η ζώνη επαφής τροχών στο έδαφος κατά την προσγείωση ή οι σημάνσεις της ζώνης επαφής τροχών στο έδαφος κατά την προσγείωση·
 - οι φωτοσημαντήρες ζώνης επαφής τροχών στο έδαφος κατά την προσγείωση·
 - ο φωτισμός άκρων διαδρόμου, ή
 - άλλες αναφορές οπτικής επαφής αποδεκτές από την Αρχή.
- 4) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου. Τα κατώτατα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για προσεγγίσεις μη ακριβείας είναι:

Πίνακας 4α

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση μη ακριβείας — Πλήρεις διευκολύνσεις

MDH	Ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση μη ακριβείας — Πλήρεις διευκολύνσεις (σημειώσεις 1, 5, 6 και 7)			
	Ορατότητα διαδρόμου/Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	Γ	Δ
250-299 ft	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300-449 ft	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450-649 ft	1 000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 ft και άνω	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

Πίνακας 4β

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση μη ακριβείας — Ενδιάμεσες διευκολύνσεις

MDH	Ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας Ελάχιστα για προσέγγιση μη ακριβείας — Ενδιάμεσες διευκολύνσεις (σημειώσεις 2, 5, 6 και 7)			
	Ορατότητα διαδρόμου/Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	Γ	Δ
250-299 ft	1 000 m	1 100 m	1 200 m	1 400 m
300-449 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
450-649 ft	1 400 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
650 ft και άνω	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

Πίνακας 4γ

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση μη ακριβείας — Βασικές διευκολύνσεις

MDH	Ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας Βασικές διευκολύνσεις (σημειώσεις 3, 5, 6 και 7)			
	Ορατότητα διαδρόμου/Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	Γ	Δ
250-299 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
300-449 ft	1 300 m	1 400 m	1 600 m	1 800 m
450-649 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
650 ft και άνω	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Πίνακας 4δ

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση μη ακριβείας — Μηδενικές διευκολύνσεις φώτων προσέγγισης

MDH	Ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας Μηδενικές διευκολύνσεις φώτων προσέγγισης (σημειώσεις 4, 5, 6 και 7)			
	Ορατότητα διαδρόμου/Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	Γ	Δ
250-299 ft	1 500 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
300-449 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
450-649 ft	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m
650 ft και άνω	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Σημείωση 1: Οι πλήρεις διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης (HI/MI) σε μήκος 720 m ή περισσότερο, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 2: Οι ενδιάμεσες διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης (HI/MI) σε μήκος 420-719 m, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 3: Οι βασικές διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης (HI/MI) σε μήκος μικρότερο από 420 m, φώτα προσέγγισης χαμηλής έντασης (LI) σε οποιοδήποτε μήκος, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 4: Οι μηδενικές διευκολύνσεις φώτων προσέγγισης περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, φώτα τέλους διαδρόμου ή καθόλου φώτα.

Σημείωση 5: Οι πίνακες ισχύουν μόνο για συμβατικές προσεγγίσεις με ονομαστική γωνία καθόδου όχι μεγαλύτερη από 4°. Για μεγαλύτερες γωνίες καθόδου απαιτείται συνήθως η οπτική καθοδήγηση γωνίας κατολιθής (π.χ. Precision Approach Path Indicator, PAPI) να είναι επίσης ορατή στο ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου.

Σημείωση 6: Οι ανωτέρω τιμές είναι είτε η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου είτε η μετεωρολογική ορατότητα που μετατρέπεται σε ορατότητα διαδρόμου σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου η) κατωτέρω.

Σημείωση 7: Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) των πινάκων 4α, 4β, 4γ και 4δ αφορά τον αρχικό υπολογισμό του MDH. Όταν επιλέγεται η αντίστοιχη ορατότητα διαδρόμου, δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η στρογγυλοποίηση στα πλησιέστερα δέκα ft, η οποία επιτρέπεται για επιχειρησιακούς σκοπούς (π.χ. μετατροπή σε ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου (MDA)).

- 5) Νυχτερινές πτητικές λειτουργίες. Για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες, πρέπει να είναι αναμμένα τουλάχιστον τα φώτα άκρων διαδρόμου, τα φώτα κατωφλίου και τα φώτα τέλους διαδρόμου.

γ) Προσέγγιση ακριβείας — Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I

- 1) Γενικά. Πτητική λειτουργία κατηγορίας I είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρησιμοποίηση ILS, MLS ή PAR, με σχετικό ύψος απόφασης όχι μικρότερο από 200 ft και ορατότητα διαδρόμου όχι μικρότερη από 550 m.
- 2) Σχετικό ύψος απόφασης. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το σχετικό ύψος απόφασης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσέγγιση ακριβείας κατηγορίας I δεν είναι χαμηλότερο από:
 - i) το ελάχιστο σχετικό ύψος απόφασης που προσδιορίζεται, ενδεχομένως, στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (Aeroplane Flight Manual, AFM)·
 - ii) το ελάχιστο σχετικό ύψος μέχρι το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής·
 - iii) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) /όριο αποφυγής εμποδίων (OCL) για την κατηγορία του αεροπλάνου, ή
 - iv) 200 ft.

- 3) Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής επιτρέπεται να συνεχίζει προσέγγιση χαμηλότερα από το σχετικό ύψος απόφασης της κατηγορίας I, που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο γ) 2) ανωτέρω, μόνον εάν μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες αναφορές οπτικής επαφής για τον προβλεπόμενο διάδρομο είναι ευδιάκριτη και αναγνωρίσιμη από τον χειριστή:
- i) τα στοιχεία του συστήματος φωτισμού προσέγγισης·
 - ii) το κατώφλι·
 - iii) τις επισημάνσεις του κατωφλίου·
 - iv) τα φώτα κατωφλίου·
 - v) τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου·
 - vi) ο ενδείκτης οπτικού ίχνους κατολιόθησης·
 - vii) η ζώνη επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση ή οι σημάνσεις ζώνης επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση·
 - viii) οι φωτοσημαντήρες ζώνης επαφής κατά την προσγείωση, ή
 - ix) ο φωτισμός άκρων διαδρόμου.
- 4) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου. Τα κατώτατα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I είναι:

Πίνακας 5

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για προσέγγιση κατηγορίας I σε συνάρτηση με τις διευκολύνσεις και το σχετικό ύψος απόφασης (DH)

Ελάχιστα κατηγορίας I				
Σχετικό ύψος απόφασης (σημείωση 7)	Διευκολύνσεις/Ορατότητα διαδρόμου (σημείωση 5)			
	Πλήρεις διευκολ. (σημειώσεις 1 και 6)	Ενδιάμεσες διευκολ. (σημειώσεις 2 και 6)	Βασικές διευκολ. (σημειώσεις 3 και 6)	Χωρίς διευκολ. (σημειώσεις 4 και 6)
200 ft	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201-250 ft	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251-300 ft	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 ft και άνω	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

Σημείωση 1: Οι πλήρεις διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης (HI/MI) σε μήκος 720 m ή περισσότερο, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 2: Οι ενδιάμεσες διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης (HI/MI) σε μήκος 420-719 m, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 3: Οι βασικές διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης (HI/MI) σε μήκος μικρότερο από 420 m, φώτα προσέγγισης χαμηλής έντασης (LI) σε οποιοδήποτε μήκος, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 4: Οι μηδενικές διευκολύνσεις φώτων προσέγγισης περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, φώτα τέλους διαδρόμου ή καθόλου φώτα.

Σημείωση 5: Οι ανωτέρω τιμές είναι είτε η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου είτε η μετεωρολογική ορατότητα που μετατρέπεται σε ορατότητα διαδρόμου σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου η) κατωτέρω.

Σημείωση 6: Ο πίνακας ισχύει μόνο για συμβατικές προσεγγίσεις με ονομαστική γωνία καθόδου όχι μεγαλύτερη από 4° (μοίρες).

Σημείωση 7: Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) των πινάκων 4α, 4β, 4γ και 4δ αφορά τον αρχικό υπολογισμό του MDH. Όταν επιλέγεται η αντίστοιχη ορατότητα διαδρόμου, δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η στρωγγυλοποίηση στα πλησιέστερα δέκα ft, η οποία επιτρέπεται για επιχειρησιακούς σκοπούς (π.χ. μετατροπή σε ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου (MDA)).

- 5) Πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος διακυβέρνησης. Για πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος διακυβέρνησης, ο αερομεταφορέας πρέπει να υπολογίζει την ελάχιστη ορατότητα διαδρόμου για όλες τις προσεγγίσεις σύμφωνα με την OPS 1.430 και το παρόν προσάρτημα. Ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 800 m δεν επιτρέπεται εκτός εάν χρησιμοποιείται κατάλληλος αυτόματος πιλότος σε συνδυασμό με σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή μικροκυματικό σύστημα προσγείωσης (MLS), περίπτωση κατά την οποία ισχύουν τα συνήθη ελάχιστα. Το σχετικό ύψος απόφασης που εφαρμόζεται δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερο από 1,25 επί το ελάχιστο σχετικό ύψος χρήσης του αυτόματου πιλότου.
- 6) Νυχτερινές πτητικές λειτουργίες. Για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες, πρέπει να είναι αναμμένα τουλάχιστον τα φώτα άκρων διαδρόμου, τα φώτα κατωφλίου και τα φώτα τέλους διαδρόμου.
- δ) Προσέγγιση ακριβείας — Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II
- 1) Γενικά. Πτητική λειτουργία κατηγορίας II είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρησιμοποίηση ILS, MLS ή PAR, με:
- σχετικό ύψος απόφασης κάτω από 200 ft αλλά όχι μικρότερο από 100 ft και
 - ορατότητα διαδρόμου τουλάχιστον 300 m.
- 2) Σχετικό ύψος απόφασης. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το σχετικό ύψος απόφασης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσέγγιση ακριβείας κατηγορίας II δεν είναι χαμηλότερο από:
- το ελάχιστο σχετικό ύψος απόφασης που προσδιορίζεται, ενδεχομένως, στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM).
 - το ελάχιστο σχετικό ύψος μέχρι το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής.
 - το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) /όριο αποφυγής εμποδίων (OCL) για την κατηγορία του αεροπλάνου.
 - το σχετικό ύψος απόφασης μέχρι το οποίο είναι εξουσιοδοτημένο το πλήρωμα πτήσης να εκτελεί πτητική λειτουργία, ή
 - 100 ft.
- 3) Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής επιτρέπεται να συνεχίζει προσέγγιση χαμηλότερα από το σχετικό ύψος απόφασης της κατηγορίας II, που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο δ) 2) ανωτέρω, μόνον εάν επιτυγχάνεται και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τμήμα από τρία τουλάχιστον διαδοχικά φώτα τα οποία είναι φώτα της κεντρικής γραμμής (του άξονα) προσέγγισης, ή φωτοσημαντήρες ζώνης επαφής κατά την προσγείωση, ή φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) διαδρόμου, ή φώτα άκρων διαδρόμου, ή συνδυασμός αυτών. Αυτή η αναφορά οπτικής επαφής πρέπει να περιλαμβάνει πλευρικό σημείο των διευκολύνσεων φωτισμού εδάφους, δηλαδή εγκάρσια δοκό φωτισμού προσέγγισης ή τον φωτισμό του κατωφλίου προσγείωσης ή συστοιχία φώτων των φωτοσημαντήρων ζώνης επαφής κατά την προσγείωση.
- 4) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου. Τα κατώτατα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II είναι:

Πίνακας 6

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση κατηγορίας II σε συνάρτηση με το σχετικό ύψος απόφασης (DH)

Ελάχιστα κατηγορίας II — Σχετικό ύψος απόφασης (DH)		
Σχετικό ύψος απόφασης (DH)	Σύζευξη αυτόματου πιλότου μέχρι την κάθοδο κάτω από DH (σημείωση 1)	
	Ορατότητα διαδρόμου/ Κατηγορία αεροπλάνου A, B και Γ	Ορατότητα διαδρόμου/ Κατηγορία αεροπλάνου Δ
100 ft — 120 ft	300 m	300 m (σημείωση 2)/350 m
121 ft — 140 ft	400 m	400 m
141 ft και άνω	450 m	450 m

Σημείωση 1: Η "σύζευξη αυτόματου πιλότου μέχρι την κάθοδο κάτω από DH" στον παρόντα πίνακα σημαίνει συνεχή χρήση του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης μέχρι την κάθοδο σε σχετικό ύψος που δεν είναι μεγαλύτερο από το 80 % του εφαρμοστέου σχετικού ύψους απόφασης. Συνεπώς, οι απαιτήσεις πτητικής ικανότητας είναι δυνατόν, μέσω του ελάχιστου σχετικού ύψους εμπλοκής για το αυτόματο σύστημα ελέγχου πτήσης, να επηρεάσουν το σχετικό ύψος απόφασης (DH) που πρέπει να εφαρμοστεί.

Σημείωση 2: Τα 300 m επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν για αεροπλάνο κατηγορίας Δ που πραγματοποιεί αυτόματη προσγείωση.

- ε) Προσέγγιση ακριβείας — Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III
- 1) Γενικά. Οι πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III υποδιαιρούνται ως εξής:
 - i) Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III A (CAT III A). Ενόργανη προσέγγιση και προσγειώση ακριβείας με χρήση συστήματος ενόργανης προσγειώσης (ILS) ή μικροκυματικού συστήματος προσγειώσης (MLS) με:
 - A) σχετικό ύψος απόφασης μικρότερο από 100 ft και
 - B) ορατότητα διαδρόμου τουλάχιστον 200 m.
 - ii) Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III B (CAT III B). Ενόργανη προσέγγιση και προσγειώση ακριβείας με χρήση συστήματος ενόργανης προσγειώσης (ILS) ή μικροκυματικού συστήματος προσγειώσης (MLS) με:
 - A) σχετικό ύψος απόφασης μικρότερο από 50 ft, ή χωρίς σχετικό ύψος απόφασης και
 - B) ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 200 m, αλλά όχι μικρότερη από 75 m.

Σημείωση: εφόσον το σχετικό ύψος απόφασης (DH) και η ορατότητα διαδρόμου (RVR) δεν εμπίπτουν στην ίδια κατηγορία, η RVR καθορίζει την κατηγορία στην οποία εμπίπτει η πτητική λειτουργία.
 - 2) Σχετικό ύψος απόφασης. Για πτητικές λειτουργίες στις οποίες χρησιμοποιείται σχετικό ύψος απόφασης, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το σχετικό ύψος απόφασης δεν είναι χαμηλότερο από:
 - i) το ελάχιστο σχετικό ύψος απόφασης που προσδιορίζεται, ενδεχομένως, στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (Aeroplane Flight Manual, AFM).
 - ii) το ελάχιστο σχετικό ύψος μέχρι το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής.
 - (iii) το σχετικό ύψος απόφασης μέχρι το οποίο είναι εξουσιοδοτημένο το πλήρωμα πτήσης να εκτελεί πτητική λειτουργία.
 - 3) Πτητικές λειτουργίες χωρίς σχετικό ύψος απόφασης. Πτητικές λειτουργίες χωρίς σχετικό ύψος απόφασης επιτρέπεται να εκτελούνται μόνο εάν:
 - i) το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM) επιτρέπει πτητική λειτουργία χωρίς σχετικό ύψος απόφασης.
 - ii) το βοήθημα προσέγγισης και οι διευκολύνσεις αεροδρομίου μπορούν να υποστηρίξουν πτητικές λειτουργίες χωρίς σχετικό ύψος απόφασης και
 - iii) ο αερομεταφορέας διαθέτει έγκριση για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III χωρίς σχετικό ύψος απόφασης.

Σημείωση: Στην περίπτωση διαδρόμου κατηγορίας III, επιτρέπεται να θεωρηθεί ότι είναι δυνατόν να υποστηριχθούν πτητικές λειτουργίες χωρίς σχετικό ύψος απόφασης εκτός εάν υφίστανται ειδικοί περιορισμοί που είναι δημοσιευμένοι στο εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών (AIP) ή περιέχονται σε αγγελία (notice to airmen, NOTAM).
 - 4) Αναφορά οπτικής επαφής
 - i) Σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIA, καθώς και σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIB με συστήματα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, ο χειριστής επιτρέπεται να συνεχίζει προσέγγιση χαμηλότερα από το σχετικό ύψος απόφασης της κατηγορίας II, που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο ε) 2) ανωτέρω, μόνον εάν επιτυγχάνεται και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τμήμα από τρία τουλάχιστον διαδοχικά φώτα τα οποία είναι φώτα της κεντρικής γραμμής (του άξονα) προσέγγισης, ή φωτοσημαντήρες ζώνης επαφής κατά την προσγειώση, ή φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) διαδρόμου, ή φώτα άκρων διαδρόμου, ή συνδυασμός αυτών.
 - ii) Σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIB με συστήματα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, ο χειριστής επιτρέπεται να συνεχίζει προσέγγιση χαμηλότερα από το σχετικό ύψος απόφασης, που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο ε) 2) ανωτέρω, μόνον εάν επιτυγχάνεται και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τουλάχιστον ένα από τα φώτα της κεντρικής γραμμής.
 - (iii) Σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III χωρίς σχετικό ύψος απόφασης δεν υπάρχει απαίτηση για οπτική επαφή με τον διάδρομο πριν από την επαφή των τροχών του αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγειώση.

- 5) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου. Τα κατώτατα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III είναι:

Πίνακας 7

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση κατηγορίας III σε συνάρτηση με το σχετικό ύψος απόφασης (DH) και το σύστημα καθοδήγησης ή ελέγχου της τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση

Ελάχιστα κατηγορίας III			
Κατηγορία προσέγγισης	Σχετικό ύψος απόφασης (ft) (Σημ. 2)	Σύστημα καθοδήγησης ή ελέγχου της τροχοδρόμησης	Ορατότητα διαδρόμου (m)
III A	Μικρότερο από 100 ft	Δεν απαιτείται	200 m
III B	Μικρότερο από 100 ft	Παθητική λειτουργία υπό αστοχία	150 m (σημείωση 1)
III B	Μικρότερο από 50 ft	Παθητική λειτουργία υπό αστοχία	125 m
III B	Μικρότερο από 50 ft ή χωρίς σχετικό ύψος απόφασης	Που λειτουργεί υπό αστοχία	75 m

Σημείωση 1: Για αεροπλάνα με πιστοποιητικό σύμφωνα με τις CS-AWO σύμφωνα με τις CS-AWO για πτητικές λειτουργίες παντός καιρού, σημείο 321 β) 3).

Σημείωση 2: Ο πλεονασμός του συστήματος ελέγχου πτήσης καθορίζεται βάσει των CS-AWO για πτητικές λειτουργίες παντός καιρού μέσω του ελάχιστου πιστοποιημένου σχετικού ύψους απόφασης.

- στ) Κυκλική προσέγγιση (circling)

- 1) Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για κυκλική προσέγγιση είναι:

Πίνακας 8

Ορατότητα και MDH για κυκλική προσέγγιση σε συνάρτηση με την κατηγορία αεροπλάνου

	Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	Γ	Δ
MDH	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Ελάχιστη μετεωρολογική ορατότητα	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

- 2) Η κυκλική προσέγγιση με καθορισμένα ίχνη είναι αποδεκτή διαδικασία στο πλαίσιο των διατάξεων της παρούσας παραγράφου.
- ζ) Οπτική προσέγγιση. Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 800 m για οπτική προσέγγιση.
- η) Μετατροπή αναφερόμενης μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου.

- 1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η μετατροπή της μετεωρολογικής ορατότητας σε RVR δεν χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό ελαχίστων απογείωσης, των ελαχίστων κατηγορίας II ή III ή όταν είναι διαθέσιμη αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου.

Σημείωση: Εάν η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου είναι μεγαλύτερη από την ανώτατη τιμή που εκτίμησε ο χειριστής του αεροδρομίου, π.χ. "ορατότητα διαδρόμου άνω των 1 500 m", δεν θεωρείται ως αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου εν προκειμένω και επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί ο πίνακας μετατροπής.

- 2) Κατά τη μετατροπή μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου σε όλες τις άλλες περιπτώσεις εκτός εκείνων του σημείου η) 1), ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι χρησιμοποιείται ο ακόλουθος πίνακας:

Πίνακας 9

Μετατροπή ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου (RVR)

Στοιχεία φωτισμού σε λειτουργία	Ορατότητα διαδρόμου = Αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα πολλαπλασιασόμενη επί:	
	Ημέρα	Νύχτα
Υψηλής έντασης φωτισμός προσέγγισης και διαδρόμου	1,5	2,0
Κάθε είδους εγκατάσταση φωτισμού πλην της ανωτέρω	1,0	1,5
Χωρίς φωτισμό	1,0	Δεν ισχύει

Προσάρτημα 1 (νέο) της OPS 1.430

Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου

- a) Ελάχιστα απογείωσης
- 1) Γενικά
- i) Τα ελάχιστα απογείωσης που καθορίζονται από τον αερομεταφορέα εκφράζονται ως όρια ορατότητας ή ορατότητας διαδρόμου, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες για κάθε αεροδρόμιο που προγραμματίζεται να χρησιμοποιηθεί και τα χαρακτηριστικά του αεροπλάνου. Όποτε υπάρχει συγκεκριμένη ανάγκη να γίνουν αντιληπτά και να αποφευχθούν εμπόδια στην αναχώρηση ή/και για αναγκαστική προσγείωση, καθορίζονται συμπληρωματικοί όροι (π.χ. βάση νεφών).
- ii) Ο κυβερνήτης αρχίζει απογείωση μόνον εφόσον οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ελάχιστα που ισχύουν για την προσγείωση σε αυτό το αεροδρόμιο, εκτός εάν είναι διαθέσιμο κατάλληλο εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης.
- iii) Όταν η αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα είναι μικρότερη από εκείνη που απαιτείται για απογείωση και δεν υπάρχει αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου, η απογείωση επιτρέπεται να αρχίσει μόνο εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα κατά μήκος του διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή μεγαλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.
- iv) Όταν δεν υπάρχει αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα ή ορατότητα διαδρόμου, η απογείωση επιτρέπεται να αρχίσει μόνο εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα κατά μήκος του διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή μεγαλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.
- 2) Αναφορά οπτικής επαφής. Τα ελάχιστα απογείωσης πρέπει να επιλέγονται ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής καθοδήγηση για τον έλεγχο του αεροπλάνου σε περίπτωση τόσο διακοπείσας απογείωσης σε δυσμενείς συνθήκες όσο και συνεχιζόμενης απογείωσης μετά από αστοχία της κρίσιμης μονάδας ισχύος.
- 3) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR)/Ορατότητα
- i) Για πολικινητήρια αεροπλάνα, των οποίων η επίδοση είναι τέτοια ώστε, σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιοδήποτε σημείο κατά τη διάρκεια της απογείωσης, το αεροπλάνο μπορεί είτε να σταματήσει είτε να συνεχίσει την απογείωση έως σχετικό ύψος 1 500 ft πάνω από το αεροδρόμιο ενώ αποφεύγει τα εμπόδια κατά τα απαιτούμενα περιθώρια, τα ελάχιστα απογείωσης που καθορίζονται από τον αερομεταφορέα πρέπει να εκφράζονται ως τιμές ορατότητας διαδρόμου (RVR)/ορατότητας που δεν είναι μικρότερες από εκείνες που ορίζονται στον πίνακα 1 κατωτέρω, με εξαίρεση τις διατάξεις του σημείου 4 κατωτέρω:

Πίνακας 1

Ορατότητα διαδρόμου/Ορατότητα απογείωσης

Ορατότητα διαδρόμου/Ορατότητα απογείωσης	
Διευκολύνσεις	Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/ορατότητα (Σημ. 3)
Μηδέν (μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας)	500 m
Φωτισμός άκρων διαδρόμου ή/και σήμανση κεντρικής γραμμής (άξονα)	250/300 m (σημειώσεις 1 και 2)
Φωτισμός άκρων διαδρόμου και κεντρικής γραμμής (άξονα)	200/250 m (Σημ. 1)
Φωτισμός άκρων διαδρόμου και κεντρικής γραμμής (άξονα) και πολλαπλή πληροφορία ορατότητας διαδρόμου	150/200 m (σημειώσεις 1 και 4)

Σημείωση 1: Οι υψηλότερες τιμές ισχύουν για αεροπλάνα κατηγορίας Δ.

Σημείωση 2: Για νυχτερινές επιχειρήσεις απαιτούνται τουλάχιστον φώτα άκρων και τέλους διαδρόμου.

Σημείωση 3: Η αναφερόμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου/ορατότητας που είναι αντιπροσωπευτική του αρχικού τμήματος της διαδρομής απογείωσης μπορεί να αντικατασταθεί με εκτίμηση του χειριστή.

Σημείωση 4: Η απαιτούμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου πρέπει να επιτευχθεί για όλα τα σχετικά σημεία αναφοράς ορατότητας διαδρόμου, με την εξαίρεση που αναφέρεται στη σημείωση 3 ανωτέρω.

- ii) Για πολικινητήρια αεροπλάνα των οποίων η επίδοση είναι τέτοια ώστε δεν μπορούν να συμμορφωθούν με τους όρους επίδοσης σύμφωνα με το σημείο a) 3) i) σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος, ενδέχεται να είναι αναγκαίο να επαναπροσγειωθούν αμέσως, να έχουν ορατή επαφή και να αποφύγουν τα εμπόδια στην περιοχή της απογείωσης. Αεροπλάνα αυτού του είδους επιτρέπεται να εκτελούν πτητική λειτουργία σύμφωνα με τα ακόλουθα ελάχιστα απογείωσης υπό την προϋπόθεση ότι μπορούν να συμμορφώνονται με τα εφαρμοστέα κριτήρια αποφυγής εμποδίων υποθέτοντας βλάβη του κινητήρα στο καθορισμένο σχετικό ύψος. Τα ελάχιστα απογείωσης που καθορίζονται από τον αερομεταφορέα πρέπει να βασίζονται στο σχετικό ύψος από το οποίο είναι δυνατόν να προκύψει το καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας. Τα χρησιμοποιούμενα ελάχιστα ορατότητας διαδρόμου (RVR) δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερα από τις τιμές που ορίζονται στον πίνακα 1 ανωτέρω ή στον πίνακα 2 κατωτέρω.

Πίνακας 2

Σχετικό ύψος με βλάβη (κράτηση) κινητήρα πάνω από το διάδρομο σε συνάρτηση με ορατότητα διαδρόμου (RVR)/ορατότητα

Ορατότητα διαδρόμου/Ορατότητα απογείωσης	
Σχετικό ύψος με βλάβη (κράτηση) κινητήρα πάνω από τον διάδρομο απογείωσης	Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/Ορατότητα (σημείωση 2)
< 50 ft	200 m
51-100 ft	300 m
101-150 ft	400 m
151-200 ft	500 m
201-300 ft	1 000 m
> 300 ft	1 500 m (σημείωση 1)

Σημείωση 1: Τα 1 500 m ισχύουν επίσης εάν δεν είναι δυνατόν να προκύψει θετικό ίχνος πτήσης μετά την απογείωση.
Σημείωση 2: Η αναφερόμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου (RVR)/ορατότητας που είναι αντιπροσωπευτική του αρχικού τμήματος της διαδρομής απογείωσης επιτρέπεται να αντικατασταθεί με εκτίμηση του χειριστή.

iii) Όταν δεν αναφέρεται ορατότητα διαδρόμου ή μετεωρολογική ορατότητα, ο κυβερνήτης δεν αρχίζει απογείωση εκτός εάν μπορεί να διαπιστώσει ότι οι πραγματικές συνθήκες πληρούν τα εφαρμοστέα ελάχιστα απογείωσης.

4) Εξαιρέσεις από τις διατάξεις του σημείου α) 3) i) ανωτέρω:

i) Υπό τον όρο της έγκρισης της Αρχής και υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι απαιτήσεις των σημείων Α) έως Ε) κατωτέρω, ο αερομεταφορέας μπορεί να μειώσει τα ελάχιστα απογείωσης σε ορατότητα διαδρόμου 125 m (αεροπλάνα κατηγοριών Α, Β και Γ) ή 150 m (αεροπλάνα κατηγορίας Δ) όταν:

- A) ισχύουν διαδικασίες χαμηλής ορατότητας·
- B) λειτουργούν φώτα άξονα διαδρόμου υψηλής έντασης τοποθετημένα ανά 15 m ή λιγότερο και φώτα πλευρικών άκρων διαδρόμου υψηλής έντασης τοποθετημένα ανά 60 m ή λιγότερο·
- Γ) τα μέλη πληρώματος πτήσης έχουν ολοκληρώσει με ικανοποιητικό τρόπο εκπαίδευση σε προσομοιωτή πτήσης·
- Δ) στην αρχή της διαδρομής απογείωσης υπάρχει τμήμα 90 m με οπτική επαφή από το θάλαμο διακυβέρνησης και
- Ε) η απαιτούμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου έχει επιτευχθεί για όλα τα σχετικά σημεία αναφοράς ορατότητας διαδρόμου.

ii) Υπό τον όρο της έγκρισης της Αρχής, ο αερομεταφορέας που εκμεταλλεύεται αεροπλάνο με:

- A) εγκεκριμένο σύστημα καθοδηγούμενης ευθυγράμμισης με τον διάδρομο, ή
- B) εγκεκριμένο σύστημα HUD/HUDLS για την απογείωση επιτρέπεται να μειώνει τα ελάχιστα απογείωσης σε ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 125 m (αεροπλάνα κατηγοριών Α, Β και Γ) ή 150 m (αεροπλάνα κατηγορίας Δ), αλλά μεγαλύτερη από 75 m, υπό την προϋπόθεση ότι διατίθενται προστασία και διευκολύνσεις διαδρόμου ισοδύναμου επιπέδου προς πτητικές λειτουργίες προσγείωσης κατηγορίας III.

β) Πτητικές λειτουργίες προσέγγισης κατηγορίας I, APV και μη ακριβείας.

- 1) Πτητική λειτουργία κατηγορίας I είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρησιμοποίηση ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS) ή PAR, με σχετικό ύψος απόφασης όχι χαμηλότερο από 200 ft και ορατότητα διαδρόμου όχι μικρότερη από 550 m, εκτός εάν κατώτερη τιμή είναι αποδεκτή από την Αρχή.
- 2) Προσέγγιση μη ακριβείας (Non-Precision Approach, NPA) είναι ενόργανη προσέγγιση με τη χρήση οποιασδήποτε από τις διευκολύνσεις που περιγράφονται στον πίνακα 3 (ελάχιστα συστήματος), ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) ή σχετικό ύψος καθόδου (DH) όχι μικρότερο από 250 ft και ορατότητα διαδρόμου (RVR)/μετατρεμμένη μετεωρολογική ορατότητα (CMV) όχι μικρότερη από 750 m, εκτός εάν κατώτερη τιμή είναι αποδεκτή από την Αρχή.

- 3) Πτητική λειτουργία APV είναι ενόργανη προσέγγιση κατά την οποία χρησιμοποιούνται πλευρική και κατακόρυφη καθοδήγηση, χωρίς ωστόσο να τηρούνται οι απαιτήσεις που έχουν καθοριστεί για προσεγγίσεις και προσγειώσεις ακριβείας, σχετικό ύψος καθόδου (DH) όχι χαμηλότερο από 250 ft και ορατότητα διαδρόμου όχι μικρότερη από 600m, εκτός εάν κατώτερη τιμή είναι αποδεκτή από την Αρχή.
- 4) Σχετικό ύψος απόφασης. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το σχετικό ύψος απόφασης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσέγγιση δεν είναι χαμηλότερο από:
- i) το ελάχιστο σχετικό ύψος μέχρι το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής, ή
 - ii) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) για την κατηγορία του αεροπλάνου, ή
 - iii) κατά περίπτωση, το δημοσιευμένο σχετικό ύψος απόφασης για τη διαδικασία προσέγγισης, ή
 - iv) 200 ft για προσεγγίσεις κατηγορίας I, ή
 - v) τα ελάχιστα συστήματος σύμφωνα με τον πίνακα 3, ή
 - vi) το ελάχιστο σχετικό ύψος απόφασης που προσδιορίζεται, ενδεχομένως, στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM) ή σε ισοδύναμο έγγραφο, όπου ισχύει η υψηλότερη τιμή.
- 5) Ελάχιστο ύψος καθόδου (MDH). Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το ελάχιστο ύψος καθόδου για προσέγγιση δεν είναι χαμηλότερο από:
- i) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) για την κατηγορία του αεροπλάνου, ή
 - ii) τα ελάχιστα συστήματος σύμφωνα με τον πίνακα 3, ή
 - iii) το ελάχιστο σχετικό ύψος απόφασης που προσδιορίζεται, ενδεχομένως, στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM)· ανάλογα ποια είναι η υψηλότερη τιμή.
- 6) Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής επιτρέπεται να συνεχίζει προσέγγιση χαμηλότερα από το ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου (MDA)/ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) μόνον εάν μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες αναφορές οπτικής επαφής για τον προβλεπόμενο διάδρομο είναι ευδιάκριτη και αναγνωρίσιμη από τον χειριστή:
- i) τα στοιχεία του συστήματος φωτισμού προσέγγισης·
 - ii) το κατώφλι·
 - iii) οι σημάνσεις του κατωφλίου·
 - iv) τα φώτα κατωφλίου·
 - v) τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου·
 - vi) ο οπτικός ενδείκτης ίχνους κατολίπισης·
 - vii) η ζώνη επαφής τροχών στο έδαφος κατά την προσγείωση ή οι σημάνσεις της ζώνης επαφής τροχών στο έδαφος κατά την προσγείωση·
 - viii) οι φωτοσημαντήρες ζώνης επαφής τροχών στο έδαφος κατά την προσγείωση·
 - ix) ο φωτισμός άκρων διαδρόμου, ή
 - x) άλλες αναφορές οπτικής επαφής αποδεκτές από την Αρχή.

Πίνακας 3

Ελάχιστα συστήματος ως προς τις διευκολύνσεις

Ελάχιστα συστήματος	
Διευκόλυνση	Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου/MDH
Εντοπιστής με ή χωρίς εξοπλισμό μέτρησης απόστασης (DME)	250 ft
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 1/2 ναυτικό μίλι)	250 ft
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 1 ναυτικό μίλι)	300 ft
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 2 ναυτικά μίλια)	350 ft
RNAV/LNAV	300 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	350 ft
NDB/DME	300 ft
VDF	350 ft

γ) Κριτήρια προσδιορισμού της ορατότητας διαδρόμου (RVR) / μετατρεμμένης μετεωρολογικής ορατότητας (CMV) (παραιομητή: πίνακας 6)

1) Για να επιτρέπονται οι κατώτατες επιτρεπόμενες τιμές RVR/CMV που αναφέρονται στον πίνακα 6 (ανάλογα με την κατηγορία προσέγγισης) η ενόργανη προσέγγιση πρέπει να πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις για τις διευκολύνσεις καθώς και τις σχετικές προϋποθέσεις:

i) Ενόργανες προσεγγίσεις με καθορισμένη γωνία κατακόρυφης κατατομής μέχρι και 4,5° (μοίρες) για αεροπλάνα κατηγοριών Α και Β ή 3,77° (μοίρες) για αεροπλάνα κατηγοριών Γ και Δ, εκτός εάν άλλες γωνίες προσέγγισης έχουν εγκριθεί από την Αρχή, όταν οι διευκολύνσεις είναι:

A) ILS/MLS/GLS/PAR· ή

B) APV· και

εφόσον η απόκλιση του ίχνους τελικής προσέγγισης δεν υπερβαίνει τις 15° (μοίρες) για αεροπλάνα κατηγοριών Α και Β ή τις 5° μοίρες για αεροπλάνα κατηγοριών Γ και Δ.

ii) Ενόργανες προσεγγίσεις που εκτελούνται με την τεχνική τελικής προσέγγισης συνεχούς καθόδου (CDFA) με ονομαστική γωνία κατακόρυφης κατατομής μέχρι και 4,5° (μοίρες) για αεροπλάνα κατηγοριών Α και Β ή 3,77° (μοίρες) για αεροπλάνα κατηγοριών Γ και Δ, εκτός εάν άλλες γωνίες προσέγγισης έχουν εγκριθεί από την Αρχή, εφόσον οι διευκολύνσεις είναι NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA ή RNAV/LNAV, το τμήμα τελικής προσέγγισης είναι τουλάχιστον 3 ναυτικά μίλια και πληρούνται επίσης τα ακόλουθα κριτήρια:

A) η απόκλιση του ίχνους τελικής προσέγγισης δεν υπερβαίνει τις 15° μοίρες για αεροπλάνα κατηγοριών Α και Β ή τις 5° μοίρες για αεροπλάνα κατηγοριών Γ και Δ και

B) είναι διαθέσιμο το στίγμα τελικής προσέγγισης (Final Approach Fix, FAF) ή άλλο κατάλληλο στίγμα κατά την έναρξη της καθόδου, ή είναι διαθέσιμη η απόσταση μέχρι το κατώφλι του διαδρόμου (THR), μέσω του FMS/RNAV ή του DME και

Γ) εάν το σημείο αποτυχημένης προσέγγισης (Missed Approach Point, MAPt) καθορίζεται με συγχρονισμό, η απόσταση από το στίγμα τελικής προσέγγισης (FAF) μέχρι το κατώφλι είναι μικρότερη ή ίση των 8 ναυτικών μιλίων.

iii) Ενόργανες προσεγγίσεις με τις διευκολύνσεις NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA ή RNAV/LNAV, οι οποίες δεν πληρούν τα κριτήρια του σημείου γ) 1) ii) ανωτέρω, ή με MDH \geq 1 200ft.

2) Η αναγκαστική προσέγγιση μετά από προσέγγιση με χρήση της τεχνικής CDFA πρέπει να εκτελείται από το απόλυτο (σχετικό) ύψος απόφασης ή από το σημείο αποτυχημένης προσέγγισης (MAPt), όποια από τις δύο καταστάσεις συμβεί πρώτα. Το πλευρικό μέρος της διαδικασίας αποτυχημένης προσέγγισης πρέπει να εκτελείται με βάση το MAPt, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στο χάρτη προσέγγισης.

δ) Προσδιορισμός ορατότητας διαδρόμου (RVR)/ μετατρεμμένης μετεωρολογικής ορατότητας (CMV)/ ελαχίστων ορατότητας για πτητικές λειτουργίες προσέγγισης κατηγορίας I, APV και μη ακριβείας

1) Η ελάχιστη RVR/CMV/ορατότητα πρέπει να είναι η ανώτατη από τις τιμές που προκύπτουν από τον Πίνακα 5 ή τον Πίνακα 6 αλλά όχι από τις μέγιστες τιμές που εμφανίζονται στον Πίνακα 6, ανάλογα με την περίπτωση.

- 2) Οι τιμές του Πίνακα 5 υπολογίζονται με τον ακόλουθο τύπο.

$$\text{Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα (m)} = [(DH/MDH \text{ (ft)} \times 0,3048)/\tan\alpha] - \text{μήκος του φωτισμού προσέγγισης (m)}$$

Σημείωση 1: α είναι η γωνία υπολογισμού, με προτερόδετη τιμή 3,00 μοίρες που αυξάνεται κλιμακωτά.

- 3) Με την έγκριση της Αρχής, επιτρέπεται να εφαρμοστεί ο τύπος με δεδομένα την πραγματική γωνία προσέγγισης ή/και το πραγματικό μήκος του φωτισμού προσέγγισης συγκεκριμένου διαδρόμου.
- 4) Εάν η προσέγγιση περιλαμβάνει οριζόντιο τμήμα πτήσης σε ύψος ίσο ή υπεράνω του MDA/MDH (ελάχιστου απόλυτου/σχετικού ύψους καθόδου) MDA/MDH, στην ελάχιστη τιμή RVR/CMV που προκύπτει κατ' εφαρμογή των Πινάκων 5 και 6 πρέπει να προστιθενται 200 m για αεροπλάνα κατηγοριών Α και Β και 400 m για αεροπλάνα κατηγοριών Γ και Δ.
- Σημείωση: Η προστιθέμενη τιμή αντιστοιχεί στον χρόνο/στην απόσταση που απαιτείται για να φθάσει το αεροπλάνο στο ίχνος τελικής καθόδου.
- 5) Ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 750 m σύμφωνα με τον Πίνακα 5 επιτρέπεται να χρησιμοποιείται για:
- πηητικές λειτουργίες προσγείωσης κατηγορίας I σε διαδρόμους με FALS (βλέπε κατωτέρω), φωτοσημαντήρες ζώνης επαφής τροχών στο διάδρομο κατά την προσγείωση (Runway Touchdown Zone Lights, RTZL) και φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) διαδρόμου (Runway Centreline Lights, RCLL), υπό τον όρο ότι το ύψος απόφασης δεν είναι μεγαλύτερο από 200 ft, ή
 - πηητικές λειτουργίες προσγείωσης κατηγορίας II σε διαδρόμους χωρίς RTZL και RCLL όταν χρησιμοποιείται εγκεκριμένο HUDLS, ή ισοδύναμο εγκεκριμένο σύστημα, ή όταν εκτελείται συζευγμένη προσέγγιση ή προσέγγιση με κατευθυντή πτήσης μέχρι ύψος απόφασης ίσο ή υπεράνω των 200 ft. Το σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS) πρέπει να μην περιλαμβάνει περιορισμούς, ή
 - πηητικές λειτουργίες προσγείωσης APV σε διαδρόμους με FALS, RTZL και RCLL όταν χρησιμοποιείται εγκεκριμένο HUD.
- 6) Η Αρχή δύναται να εγκρίνει τιμές ορατότητας διαδρόμου (RVR) χαμηλότερες από τις προβλεπόμενες στον Πίνακα 5, για πτητικές λειτουργίες με HUDLS και αυτόματης προσγείωσης, σύμφωνα με το σημείο ε) του παρόντος προσαρτήματος.
- 7) Στα οπτικά βοηθήματα περιλαμβάνονται η τυποποιημένη σήμανση ημέρας του διαδρόμου και ο φωτισμός προσέγγισης και διαδρόμου (φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, φώτα τέλους διαδρόμου καθώς και, σε ορισμένες περιπτώσεις, φωτοσημαντήρες ζώνης επαφής ή/και φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) διαδρόμου). Οι αποδεκτές διαμορφώσεις φωτισμού είναι ταξινομημένες και απαριθμούνται στον Πίνακα 4 κατωτέρω.
- 8) Παρά τις απαιτήσεις του σημείου δ) 7), η Αρχή δύναται να εγκρίνει τη χρήση τιμών ορατότητας διαδρόμου (RVR) για Βασικό Σύστημα Φωτισμού Προσέγγισης (Basic Approach Lighting System, BALS) σε διαδρόμους όπου το μήκος των φώτων προσέγγισης είναι μικρότερο από 210m λόγω της επιφάνειας του εδάφους ή των νερών, υπό τον όρο ότι υπάρχει τουλάχιστον μια εγκάρσια δοκός.
- 9) Για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες ή για οποιαδήποτε πτητική λειτουργία για την οποία ζητείται παρέκκλιση όσον αφορά τα φώτα διαδρόμου και προσγείωσης, τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα και σε ετοιμότητα λειτουργίας, εκτός των περιπτώσεων που προβλέπονται στον Πίνακα 6α.

Πίνακας 4

Συστήματα φώτων προσέγγισης

Κατηγορία διευκόλυνσης OPS	Μήκος, διαμόρφωση και ένταση φώτων προσέγγισης
FALS (Full Approach Light System — Πλήρες Σύστημα Φωτισμού Προσέγγισης)	ICAO: Σύστημα φωτισμού προσέγγισης ακριβείας κατηγορίας I (HIALS 720m ≥) κωδικοποιημένες αποστάσεις στον άξονα του διαδρόμου, συστοιχία φώτων στον άξονα του διαδρόμου
IALS (Inter-mediate Approach Light System — Ενδιάμεσο Σύστημα Φωτισμού Προσέγγισης)	ICAO: Απλό σύστημα φωτισμού προσέγγισης (HIALS 420-719m), μοναδική πηγή, συστοιχία φώτων
BALS (Basic Approach Light System — Βασικό Σύστημα Φωτισμού Προσέγγισης)	Οποιοδήποτε άλλο σύστημα φωτισμού προσέγγισης (HIALS, MIALS ή ALS 210-419m)
NALS (No Approach Light System — Χωρίς Σύστημα Φωτισμού Προσέγγισης)	Οποιοδήποτε άλλο σύστημα φωτισμού προσέγγισης (HIALS, MIALS or ALS <210m) ή χωρίς φώτα προσέγγισης

Πίνακας 5

RVR/CMV (Βλέπε Πίνακα 11) σε συνάρτηση με DH/MDH

DH ή MDH			Κατηγορία διευκόλυνσης (εγκατάστασης) φωτισμού			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			Βλέπε σημεία δ) 5), δ) 6) και δ) 10) σχετικά με RVR < 750 m			
Ft			Μέτρα			
200	—	210	550	750	1 000	1 200
211	—	220	550	800	1 000	1 200
221	—	230	550	800	1 000	1 200
231	—	240	550	800	1 000	1 200
241	—	250	550	800	1 000	1 300
251	—	260	600	800	1 100	1 300
261	—	280	600	900	1 100	1 300
281	—	300	650	900	1 200	1 400
301	—	320	700	1 000	1 200	1 400
321	—	340	800	1 100	1 300	1 500
341	—	360	900	1 200	1 400	1 600
361	—	380	1 000	1 300	1 500	1 700
381	—	400	1 100	1 400	1 600	1 800
401	—	420	1 200	1 500	1 700	1 900
421	—	440	1 300	1 600	1 800	2 000
441	—	460	1 400	1 700	1 900	2 100
461	—	480	1 500	1 800	2 000	2 200
481	—	500	1 500	1 800	2 100	2 300
501	—	520	1 600	1 900	2 100	2 400
521	—	540	1 700	2 000	2 200	2 400
541	—	560	1 800	2 100	2 300	2 500
561	—	580	1 900	2 200	2 400	2 600
581	—	600	2 000	2 300	2 500	2 700
601	—	620	2 100	2 400	2 600	2 800
621	—	640	2 200	2 500	2 700	2 900
641	—	660	2 300	2 600	2 800	3 000
661	—	680	2 400	2 700	2 900	3 100
681	—	700	2 500	2 800	3 000	3 200
701	—	720	2 600	2 900	3 100	3 300
721	—	740	2 700	3 000	3 200	3 400
741	—	760	2 700	3 000	3 300	3 500
761	—	800	2 900	3 200	3 400	3 600
801	—	850	3 100	3 400	3 600	3 800
851	—	900	3 300	3 600	3 800	4 000
901	—	950	3 600	3 900	4 100	4 300
951	—	1 000	3 800	4 100	4 300	4 500
1 001	—	1 100	4 100	4 400	4 600	4 900
1 101	—	1 200	4 600	4 900	5 000	5 000
1 201 και πλέον			5 000	5 000	5 000	5 000

Πίνακας 6

Ελάχιστες και μέγιστες τιμές ορατότητας διαδρόμου (RVR)/μετατραπείσας μετεωρολογικής ορατότητας (CMV) (βλέπε Πίνακα 11) για όλες τις ενόργανες προσεγγίσεις έως τις κατώτατες τιμές για την κατηγορία I (κατώτατα και ανώτατα απόλυτα όρια):

Διευκόλυνση/προϋποθέσεις	RVR/CMV (m)	Κατηγορία αεροπλάνου			
		A	B	Γ	Δ
ILS, MLS, GLS, PAR και APV	Ελάχ.	Σύμφωνα με τον πίνακα 5			
	Μέγ.	1 500	1 500	2 400	2 400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV με διαδικασία που τηρεί τα κριτήρια του σημείου γ) 1) ii):	Ελάχ.	750	750	750	750
	Μέγ.	1 500	1 500	2 400	2 400
Για NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV: — χωρίς τήρηση των κριτηρίων του σημείου γ) 1) ii) ανωτέρω, ή — με DH ή MDH ≥ 1 200 ft	Ελάχ.	1 000	1 000	1 200	1 200
	Μέγ.	Σύμφωνα με τον πίνακα 5 εάν η πτήση εκτελείται με τη χρήση τεχνικής CDFΑ, ειδάλως οι τιμές του Πίνακα 5 επαυξάνονται κατά 200/400 m χωρίς ωστόσο το αποτέλεσμα να υπερβαίνει τα 5 000 m.			

Πίνακας 6α

Εξοπλισμός με βλάβη ή υποβαθμισμένης λειτουργίας— συνέπειες στα ελάχιστα προσεγγίσεις:

Εξοπλισμός με βλάβη ή υποβαθμισμένης λειτουργίας (Σημείωση 1)	Συνέπειες στα ελάχιστα προσεγγίσεις				
	ΚΑΤ IIIB (Σημ. 2)	ΚΑΤ IIIA	ΚΑΤ II	ΚΑΤ I	Μη ακριβείας
Εφεδρικός πομπός ILS	Δεν επιτρέπεται		Καμία συνέπεια		
Εξωτερικός σημαντήρας	Καμία συνέπεια εάν αντικαθίσταται από δημοσιευμένη ισοδύναμη θύση				Άνευ αντικειμένου
Μεσαίος σημαντήρας	Καμία συνέπεια				Καμία συνέπεια εκτός εάν χρησιμοποιείται ως ΜΑΡΤ
Σύστημα αξιολόγησης της RVR στη ζώνη επαφής των τροχών κατά την προσεγγίση	Επιτρέπεται να αντικαθίσταται προσωρινά από RVR στο μέσον του διαδρόμου, εφόσον εγκρίνεται από το κράτος του αεροδρομίου. Επιτρέπεται αναφορά παρατηρούμενης από άνθρωπο RVR			Καμία συνέπεια	
RVR στο μέσον ή στο το τέλος του διαδρόμου	Καμία συνέπεια				
Ανεμόμετρο για τον χρησιμοποιούμενο διάδρομο	Καμία συνέπεια εάν υπάρχει άλλη επίγεια πηγή				
Νεφοσκόπιο	Καμία συνέπεια				
Φώτα προσέγγισης	Δεν επιτρέπεται για πτητικές λειτουργίες με DH > 50 ft	Δεν επιτρέπεται		Τα ελάχιστα που ισχύουν για την περίπτωση χωρίς διευκολύνσεις	
Φώτα προσέγγισης δεν υπάρχουν στα τελευταία 210 m	Καμία συνέπεια		Δεν επιτρέπεται		Τα ελάχιστα που ισχύουν για την περίπτωση χωρίς διευκολύνσεις
Φώτα προσέγγισης δεν υπάρχουν στα τελευταία 420 m	Καμία συνέπεια			Τα ελάχιστα που ισχύουν για την περίπτωση με ενδιάμεσες διευκολύνσεις	

Εξοπλισμός με βλάβη ή υποβαθμισμένη λειτουργία (Σημείωση 1)	Συνέπειες στα ελάχιστα προσέγγισης				
	KAT IIIB (Σημ. 2)	KAT IIIA	KAT II	KAT I	Μη ακριβείας
Εφεδρική ισχύς για τα φώτα προσέγγισης	Καμία συνέπεια				
Σύστημα φώτων σε όλο το διάδρομο	Δεν επιτρέπεται			Ημέρα: τα ελάχιστα που ισχύουν για την περίπτωση χωρίς διευκολύνσεις Νύχτα: δεν επιτρέπεται	
Φώτα άκρων διαδρόμου	Μόνον ημέρα, δεν επιτρέπεται τη νύχτα				
Φώτα άξονα διαδρόμου	Ημέρα: RVR 300 m Νύχτα: δεν επιτρέπεται		Ημέρα: RVR 300 m Νύχτα: 550 m	Καμία συνέπεια	
Αύξηση των αποστάσεων μεταξύ των φώτων άξονα διαδρόμου σε 30 m	RVR 150 m	Καμία συνέπεια			
Φωτοσημαντήρες ζώνης επαφής	Ημέρα: RVR 200 m Νύχτα: 300 m	Ημέρα: RVR 300 m Νύχτα: 550 m		Καμία συνέπεια	
Εφεδρική ισχύς για τα φώτα διαδρόμου	Δεν επιτρέπεται			Καμία συνέπεια	
Σύστημα φώτων τροχόδρομου	Καμία συνέπεια — πλην των καθυστερήσεων λόγω μειωμένου ρυθμού κίνησης αεροσκαφών				

Σημείωση 1: Προϋποθέσεις που ισχύουν για τον Πίνακα 6α:

- Δεν είναι αποδεκτές πολλαπλές βλάβες των φώτων διαδρόμου εκτός από τις αναφερόμενες στον πίνακα 6α.
- Αντιμετωπίζονται χωριστά οι ελλείψεις των φώτων προσέγγισης από τις ελλείψεις των φώτων διαδρόμου.
- Πτητικές λειτουργίες κατηγοριών II ή III. Δεν επιτρέπονται ταυτόχρονα ελλείψεις φώτων διαδρόμου και ελλείψεις του συστήματος καθορισμού της RVR.
- Βλάβες που δεν αφορούν την ILS επηρεάζουν μόνον την RVR και όχι το DH.

Σημείωση 2: Για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIB χωρίς DH, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, για αεροπλάνα με άδεια να εκτελούν πτητικές λειτουργίες χωρίς DH με τα κατώτατα όρια RVR, ισχύουν, πέραν των προβλεπομένων στον Πίνακα 6α, τα ακόλουθα:

- ορατότητα διαδρόμου (RVR): τουλάχιστον μία τιμή RVR πρέπει να υπάρχει στο αεροδρόμιο·
- φώτα διαδρόμου·
 - χωρίς φώτα άκρων διαδρόμου ή χωρίς φώτα άξονα διαδρόμου: την ημέρα: RVR 200 m, τη νύχτα: δεν επιτρέπεται,
 - χωρίς φωτοσημαντήρες ζώνης επαφής: κανένας περιορισμός·
 - χωρίς εφεδρική ισχύ για τα φώτα διαδρόμου: την ημέρα: RVR 200 m, τη νύχτα: δεν επιτρέπεται.

10) Πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος διακυβέρνησης. Για πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος διακυβέρνησης, ο αερομεταφορέας πρέπει να υπολογίζει την ελάχιστη RVR/ορατότητα για όλες τις προσεγγίσεις σύμφωνα με την OPS 1.430 και το παρόν προσάρτημα.

- Επιτρέπεται να χρησιμοποιείται RVR μικρότερη από 800 m σύμφωνα με τον Πίνακα 5 για προσεγγίσεις κατηγορίας I, υπό τον όρο ότι χρησιμοποιείται ένα από τα ακόλουθα τουλάχιστον μέχρι την κάθοδο στο εφαρμοστέο DH:

A) κατάλληλος αυτόματος πιλότος, συζευγμένος σε ILS ή MLS για το οποίο δεν έχουν δηλωθεί περιορισμοί, ή

B) εγκεκριμένο HUDLS (συμπεριλαμβανομένου, κατά περίπτωση, EVS), ή ισοδύναμο εγκεκριμένο σύστημα.

- Όταν δεν υπάρχουν RTZL ή/και RCLL, η ελάχιστη τιμή RVR/CMV πρέπει να μην είναι μικρότερη από 600 m.

- Επιτρέπεται να χρησιμοποιείται RVR μικρότερη από 800 m σύμφωνα με τον Πίνακα 5 για πτητικές λειτουργίες προς διαδρόμους με FALS, RTZL και RCLL εφόσον χρησιμοποιείται εγκεκριμένο HUDLS, ή ισοδύναμο εγκεκριμένο σύστημα, ή όταν εκτελείται συζευγμένη προσέγγιση μέχρι την κάθοδο σε DH ίσο ή μεγαλύτερο των 250 ft.

ε) Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I κατώτερων προτύπων

1) Σχετικό ύψος απόφασης.

Το σχετικό ύψος απόφασης για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I κατώτερων προτύπων πρέπει να μην είναι χαμηλότερο από:

- i) το ελάχιστο σχετικό ύψος απόφασης που προσδιορίζεται, ενδεχομένως, στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (Aeroplane Flight Manual, AFM), ή
- ii) το ελάχιστο σχετικό ύψος μέχρι το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής, ή
- iii) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) για την κατηγορία του αεροπλάνου, ή
- iv) το σχετικό ύψος απόφασης στο οποίο το πλήρωμα πτήσης είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελεί πτητική λειτουργία, ή
- v) 200 ft.

ανάλογα ποια είναι η υψηλότερη τιμή.

2) Είδος διευκόλυνσης.

Σύστημα ILS/MLS που υποστηρίζει πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I κατώτερων προτύπων πρέπει να είναι διευκόλυνση χωρίς περιορισμούς για ευθεία πορεία ($\leq 3^\circ$ απόκλιση) και το σύστημα ILS πρέπει να είναι πιστοποιημένο για:

- i) πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I/T/1 μέχρι ελάχιστη τιμή RVR 450 m, ή
- ii) πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II/D/2 για τιμή RVR μικρότερη από 450 m.

Μεμονωμένες διευκολύνσεις ILS είναι αποδεκτές μόνον εάν οι επιδόσεις τους είναι επιπέδου 2.

3) Απαιτούμενη RVR/CMV.

Τα κατώτατα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιεί αερομεταφορέας για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I κατώτερων προτύπων ορίζονται στον Πίνακα 6β κατωτέρω:

Πίνακας 6β

Ελάχιστη RVR/CMV για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I κατώτερων προτύπων σε συνάρτηση με το σύστημα φώτων προσέγγισης

Ελάχιστα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I κατώτερων προτύπων						
DH(ft)			Κατηγορία διευκόλυνσης (εγκαταστάσεων) φωτισμού			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			RVR/CMV (σε μετρα)			
200	—	210	400	500	600	750
211	—	220	450	550	650	800
221	—	230	500	600	700	900
231	—	240	500	650	750	1 000
241	—	249	550	700	800	1 100

Σημείωση 1: Στα οπτικά βοηθήματα περιλαμβάνονται η συνήθης σήμανση ημέρας του διαδρόμου, φωτισμός προσέγγισης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, φώτα τέλους διαδρόμου και, για πτητικές λειτουργίες κάτω των 450m, περιλαμβάνονται επίσης φωτοσημαντήρες ζώνης επαφής ή/και φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) διαδρόμου.

- 4) Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής επιτρέπεται να συνεχίζει προσέγγιση χαμηλότερα από το σχετικό ύψος απόφασης μόνον εάν επιτυγχάνεται και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τμήμα από τρία τουλάχιστον διαδοχικά φώτα τα οποία είναι φώτα της κεντρικής γραμμής (του άξονα) προσέγγισης, ή φωτοσημαντήρες ζώνης επαφής κατά την προσγείωση, ή φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) διαδρόμου, ή φώτα άκρων διαδρόμου, ή συνδυασμός αυτών. Αυτή η αναφορά οπτικής επαφής πρέπει να περιλαμβάνει πλευρικό σημείο των διευκολύνσεων φωτισμού εδάφους, δηλαδή εγκάρσια δοκό φωτισμού προσέγγισης ή τον φωτισμό του κατωφλίου προσγείωσης ή συστοιχία φώτων των φωτοσημαντήρων ζώνης επαφής κατά την προσγείωση, εκτός εάν η πτητική λειτουργία εκτελείται με εγκεκριμένο HUDLS που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί μέχρι τουλάχιστον 150 ft.

5) Έγκριση.

Για την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών κατηγορίας I κατώτερων προτύπων:

- i) η προσέγγιση πρέπει να εκτελείται με αυτόματη σύζευξη (auto-coupled) μέχρι την αυτόματη προσγείωση (auto-land) ή με εγκεκριμένο HUDLS που να χρησιμοποιείται μέχρι τουλάχιστον 150 ft πάνω από το κατώφλι.
- ii) το αεροπλάνο πρέπει να είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με CS-AWO να εκτελεί πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II.
- iii) το σύστημα αυτόματης προσγείωσης πρέπει να είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με CS-AWO να εκτελεί πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIA.
- iv) οι απαιτήσεις για την τεκμηρίωση εν λειτουργία πρέπει να τηρούνται σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 της OPS 1.440 σημείο η),
- v) η εκπαίδευση που καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.450 σημείο η) πρέπει να έχει ολοκληρωθεί· η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει εκπαίδευση και έλεγχο σε προσομοιωτή πτήσης, χρησιμοποιώντας τα κατάλληλα βοηθήματα εδάφους και οπτικά βοηθήματα στην κατώτατη εφαρμοστέα RVR.
- vi) ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι διαδικασίες χαμηλής ορατότητας έχουν καθιερωθεί και εφαρμόζονται στο προβλεπόμενο αεροδρόμιο προσγείωσης και
- vii) ο αερομεταφορέας έχει εγκριθεί από την Αρχή.

στ) Προσέγγιση ακριβείας κατηγορίας II και άλλες πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II εκτός προτύπων

1) Γενικά.

- i) Πτητική λειτουργία κατηγορίας II είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με τη χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή μικροκυματικού συστήματος προσγείωσης (MLS) με:
 - A) σχετικό ύψος απόφασης κάτω από 200 ft αλλά όχι μικρότερο από 100 ft και
 - B) ορατότητα διαδρόμου τουλάχιστον 300 m.
- ii) Πτητική λειτουργία κατηγορίας II εκτός προτύπων είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με τη χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή μικροκυματικού συστήματος προσγείωσης (MLS), η οποία πληρεί τις απαιτήσεις για τις διευκολύνσεις που ορίζονται στο σημείο iii) κατωτέρω, με:
 - A) σχετικό ύψος απόφασης χαμηλότερο από 200 ft αλλά όχι χαμηλότερο από 100 ft (βλέπε Πίνακα 7β κατωτέρω) και
 - B) ορατότητα διαδρόμου όχι μικρότερη από 350/400 m. (βλέπε Πίνακα 7β κατωτέρω)
- iii) Το σύστημα ILS/MLS που υποστηρίζει πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II εκτός προτύπων πρέπει να είναι διευκόλυνση χωρίς περιορισμούς για ευθεία πορεία ($\leq 3^\circ$ απόκλιση) και το σύστημα ILS πρέπει να είναι πιστοποιημένο για
 - A) πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I/T/1 μέχρι ελάχιστη τιμή RVR 450 m μέχρι την κάθοδο σε DH 200 ft ή περισσότερο, ή
 - B) πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II/D/2 για τιμή RVR μικρότερη από 450 m ή μέχρι την κάθοδο σε DH χαμηλότερο από 200 ft.

Μεμονωμένες διευκολύνσεις ILS είναι αποδεκτές μόνον εάν οι επιδόσεις τους είναι επιπέδου 2.

2) Σχετικό ύψος απόφασης. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το σχετικό ύψος απόφασης για:

- i) πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II εκτός προτύπων και πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II δεν είναι χαμηλότερο από:
 - A) το ελάχιστο σχετικό ύψος απόφασης που προσδιορίζεται, ενδεχομένως, στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (Aeroplane Flight Manual, AFM), ή
 - B) το ελάχιστο σχετικό ύψος μέχρι το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής, ή
 - Γ) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) για την κατηγορία του αεροπλάνου, ή
 - Δ) το σχετικό ύψος απόφασης στο οποίο το πλήρωμα πτήσης είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελεί πτητική λειτουργία, ή
 - E) 100 ft.

ανάλογα ποια είναι η υψηλότερη τιμή.

- 3) Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής επιτρέπεται να συνεχίζει προσέγγιση χαμηλότερα από το σχετικό ύψος απόφασης της κατηγορίας II ή της κατηγορίας II εκτός προτύπων, που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο δ) 2) ανωτέρω, μόνον εάν επιτυγχάνεται και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τμήμα από τρία τουλάχιστον διαδοχικά φώτα τα οποία είναι φώτα της κεντρικής γραμμής (του άξονα) προσέγγισης, ή φωτοσημαντήρες ζώνης επαφής κατά την προσγείωση, ή φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) διαδρόμου, ή φώτα άκρων διαδρόμου, ή συνδυασμός αυτών. Αυτή η αναφορά οπτικής επαφής πρέπει να περιλαμβάνει πλευρικό σημείο των διευκολύνσεων φωτισμού εδάφους, δηλαδή εγκάρσια δοκό φωτισμού προσέγγισης ή τον φωτισμό του κατωφλίου προσγείωσης ή συστοιχία φώτων των φωτοσημαντήρων ζώνης επαφής κατά την προσγείωση, εκτός εάν η πτητική λειτουργία εκτελείται με εγκεκριμένο HUDLS μέχρι την επαφή των τροχών στο έδαφος.
- 4) i) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου. Τα κατώτατα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιεί αερομεταφορέας για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II είναι τα ακόλουθα:

Πίνακας 7α

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II σε συνάρτηση με το DH

Ελάχιστα κατηγορίας II		
DH(ft)	Σύζευξη αυτόματου πιλότου/εγκεκριμένα HUDLS μέχρι την κάθοδο κάτω από DH (Σημείωση 1α)	
	RVR για αεροπλάνα των κατηγοριών A, B και Γ	RVR για αεροπλάνα της κατηγορίας Δ
100-120	300 m	300/350m (Σημείωση 2α)
121-140	400 m	400 m
141 και άνω	450 m	450m

Σημείωση 1α: Η "Σύζευξη αυτόματου πιλότου/εγκεκριμένα HUDLS μέχρι την κάθοδο κάτω από DH" στον παρόντα πίνακα σημαίνει συνεχή χρήση του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης μέχρι την κάθοδο σε σχετικό ύψος που δεν είναι μεγαλύτερο από το 80 % του εφαρμοστέου σχετικού ύψους απόφασης. Συνεπώς, οι απαιτήσεις πτητικής ικανότητας είναι δυνατόν, μέσω του ελάχιστου σχετικού ύψους εμπλοκής για το αυτόματο σύστημα ελέγχου πτήσης, να επηρεάσουν το σχετικό ύψος απόφασης (DH) που πρέπει να εφαρμοστεί.

Σημείωση 2α: Τα 300 m επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για αεροπλάνο κατηγορίας Δ που πραγματοποιεί αυτόματη προσγείωση.

- ii) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου. Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II είναι:

Πίνακας 7β

Ελάχιστη RVR για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II εκτός προτύπων σε συνάρτηση με το σύστημα φώτων προσέγγισης

Ελάχιστα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II εκτός προτύπων					
DH (ft)	Σύζευξη αυτόματου πιλότου ή χρησιμοποίηση εγκεκριμένων HUDLS μέχρι την επαφή μέχρι την επαφή των τροχών στο έδαφος				
	Κατηγορία διευκόλυνσης φωτισμού				
	FALS	IALS	BALS	NALS	
	Βλέπε σημεία δ) 5), δ) 6) και δ) 10) σχετικά με RVR < 750 m				
	Κατηγορίες A-Γ	CAT D	Κατηγορίες A-Δ	Κατηγορίες A-Δ	Κατηγορίες A-Δ
	RVR Metres				
100-120	350	400	450	600	700
121-140	400	450	500	600	700
141-160	450	500	500	600	750
161-199	450	500	550	650	750

Σημείωση: Στα οπτικά βοηθήματα που απαιτούνται για την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II εκτός προτύπων περιλαμβάνονται η συνήθης σήμανση ημέρας του διαδρόμου, φωτισμός προσέγγισης και διαδρόμου (φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, φώτα τέλους διαδρόμου). Για πτητικές λειτουργίες με RVR 400 m ή μικρότερη, πρέπει να υπάρχουν φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) διαδρόμου. Οι αποδεκτές διαμορφώσεις φωτισμού είναι ταξινομημένες και απαριθμούνται στον Πίνακα 4 ανωτέρω.

- iii) Για την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II εκτός προτύπων ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι διαδικασίες χαμηλής ορατότητας έχουν καθιερωθεί και εφαρμόζονται στο προβλεπόμενο αεροδρόμιο προσγείωσης.

ζ) Προσέγγιση ακριβείας — Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III

1) Γενικά. Οι πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III υποδιαιρούνται ως εξής:

- i) Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIA. Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή μικροκυματικού συστήματος προσγείωσης (MLS) με:

- A) σχετικό ύψος απόφασης χαμηλότερο από 100 ft και
B) ορατότητα διαδρόμου τουλάχιστον 200 m.

- ii) Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIB. Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή μικροκυματικού συστήματος προσγείωσης (MLS) με:

- A) σχετικό ύψος απόφασης μικρότερο από 100 ft, ή χωρίς σχετικό ύψος απόφασης και
B) ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 200 m, αλλά όχι μικρότερη από 75 m.

Σημείωση: εφόσον το σχετικό ύψος απόφασης (DH) και η ορατότητα διαδρόμου (RVR) δεν εμπίπτουν στην ίδια κατηγορία, η RVR καθορίζει την κατηγορία στην οποία εμπίπτει η πτητική λειτουργία.

2) Σχετικό ύψος απόφασης. Για πτητικές λειτουργίες στις οποίες χρησιμοποιείται σχετικό ύψος απόφασης, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το σχετικό ύψος απόφασης δεν είναι χαμηλότερο από:

- i) το ελάχιστο σχετικό ύψος απόφασης που προσδιορίζεται, ενδεχομένως, στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (Aero-plane Flight Manual, AFM)·
ii) το ελάχιστο σχετικό ύψος μέχρι το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής, ή·
iii) το σχετικό ύψος απόφασης μέχρι το οποίο είναι εξουσιοδοτημένο το πλήρωμα πτήσης να εκτελεί πτητική λειτουργία.

3) Πτητικές λειτουργίες χωρίς σχετικό ύψος απόφασης. Πτητικές λειτουργίες χωρίς σχετικό ύψος απόφασης μπορούν να εκτελούνται μόνο εάν:

- i) το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM) επιτρέπει πτητική λειτουργία χωρίς σχετικό ύψος απόφασης και
ii) το βοήθημα προσέγγισης και οι εξυπηρετήσεις αεροδρομίου μπορούν να υποστηρίξουν πτητικές λειτουργίες χωρίς σχετικό ύψος απόφασης και
iii) ο αερομεταφορέας διαθέτει έγκριση για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III χωρίς σχετικό ύψος απόφασης.

Σημείωση: Στην περίπτωση διαδρόμου κατηγορίας III, επιτρέπεται να θεωρηθεί ότι είναι δυνατόν να υποστηριχθούν πτητικές λειτουργίες χωρίς σχετικό ύψος απόφασης, εκτός εάν υφίστανται ειδικοί περιορισμοί που είναι δημοσιευμένοι στο εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών (AIP) ή περιέχονται σε αγγελία (notice to airmen, NOTAM).

4) Αναφορά οπτικής επαφής

- i) Σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III A, καθώς και σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III B είτε με συστήματα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία είτε με τη χρήση εγκεκριμένων HUDLS, ο χειριστής επιτρέπεται να συνεχίζει προσέγγιση χαμηλότερα από το σχετικό ύψος απόφασης της κατηγορίας II, που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο ε) 2) ανωτέρω, μόνον εάν επιτυγχάνεται και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τμήμα από τρία τουλάχιστον διαδοχικά φώτα τα οποία είναι φώτα της κεντρικής γραμμής (του άξονα) προσέγγισης, ή φωτοσημαντήρες ζώνης επαφής κατά την προσγείωση, ή φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) διαδρόμου, ή φώτα άκρων διαδρόμου, ή συνδυασμός αυτών.
ii) Σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIB που εκτελούνται με συστήματα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία ή με υβριδικό σύστημα προσγείωσης που λειτουργεί υπό αστοχία (που περιλαμβάνει π.χ. HUDLS), ο χειριστής επιτρέπεται να συνεχίζει προσέγγιση χαμηλότερα από το σχετικό ύψος απόφασης, που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο ε) 2) ανωτέρω, μόνον εάν επιτυγχάνεται και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τουλάχιστον ένα από τα φώτα της κεντρικής γραμμής.

5) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου. Τα κατώτατα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιεί αερομεταφορέας για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III είναι τα ακόλουθα:

Πίνακας 8

Ορατότητα διαδρόμου για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III σε συνάρτηση με το σχετικό ύψος απόφασης (DH) και το σύστημα καθοδήγησης ή ελέγχου της τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση

Ελάχιστα κατηγορίας III			
Κατηγορία προσέγγισης	Σχετικό ύψος απόφασης (ft) (Σημ. 2)	Σύστημα καθοδήγησης ή ελέγχου	RVR (m)
IIIA	Μικρότερο από 100 ft	Δεν απαιτείται	200 m
IIIB	Μικρότερο από 100 ft	Παθητική λειτουργία υπό αστοχία	150 m (Σημ. 1)
IIIB	Μικρότερο από 50 ft	Παθητική λειτουργία υπό αστοχία	125 m
IIIB	Μικρότερο από 50 ft ή χωρίς σχετικό ύψος απόφασης	Που λειτουργεί υπό αστοχία (Σημ. 3)	75 m

Σημείωση 1: Για αεροπλάνα με πιστοποιητικό σύμφωνα με τις CS-AWO, σημείο 321 β) 3), ή ισοδύναμο πιστοποιητικό.

Σημείωση 2: Ο πλεονασμός του συστήματος ελέγχου πτήσης καθορίζεται βάσει των CS-AWO μέσω του ελάχιστου πιστοποιημένου ύψους απόφασης.

Σημείωση 3: Το ανωτέρω αναφερόμενο σύστημα που λειτουργεί υπό αστοχία επιτρέπεται να αποτελείται από υβριδικό σύστημα που λειτουργεί υπό αστοχία.

η) Συστήματα ενίσχυσης όρασης (EVS)

- 1) Χειριστής που χρησιμοποιεί σύστημα ενίσχυσης όρασης (EVS), το οποίο έχει πιστοποιηθεί για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις διαδικασίες και τους περιορισμούς του εγκεκριμένου εγχειριδίου πτήσης, επιτρέπεται:
 - i) Να συνεχίζει την προσέγγιση κάτω από DH ή MDH μέχρι 100 ft πάνω από την υψομετρική θέση του κατωφλίου διαδρόμου, υπό τον όρο ότι τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα σημεία αναφοράς οπτικής επαφής απεικονίζεται στο προηγμένο σύστημα όρασης και είναι αναγνωρίσιμο:
 - A) στοιχεία του φωτισμού προσέγγισης, ή
 - B) το κατώφλι του διαδρόμου αναγνωρίζεται τουλάχιστον με βάση ένα από τα ακόλουθα: την αρχή της επιφάνειας προσγείωσης στο διάδρομο, τα φώτα κατωφλίου, τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου και την ζώνη επαφής των τροχών, η οποία αναγνωρίζεται με βάση ένα από τα εξής: τη ζώνη επαφής στην επιφάνεια προσγείωσης του διαδρόμου, τους φωτοσημαντήρες της ζώνης επαφής, τις σημάσεις της ζώνης επαφής ή τα φώτα διαδρόμου.
 - ii) Να μειώσει την υπολογισμένη RVR/CMV για την προσέγγιση, από την τιμή που εμφανίζεται στη στήλη 1 του Πίνακα 9 στην τιμή που εμφανίζεται στη στήλη 2:

Πίνακας 9

Προέγγιση με χρήση EVS: Μείωση RVR/CMV κατά την προσέγγιση σε συνάρτηση με την κανονική RVR/CMV

Κανονικά απαιτούμενη RVR/CMV	RVR/CMV για προσέγγιση με χρήση EVS
550	350
600	400
650	450
700	450
750	500
800	550
900	600
1 000	650
1 100	750
1 200	800
1 300	900
1 400	900
1 500	1 000
1 600	1 100
1 700	1 100

Κανονικά απαιτούμενη RVR/CMV	RVR/CMV για προσέγγιση με χρήση EVS
1 800	1 200
1 900	1 300
2 000	1 300
2 100	1 400
2 200	1 500
2 300	1 500
2 400	1 600
2 500	1 700
2 600	1 700
2 700	1 800
2 800	1 900
2 900	1 900
3 000	2 000
3 100	2 000
3 200	2 100
3 300	2 200
3 400	2 200
3 500	2 300
3 600	2 400
3 700	2 400
3 800	2 500
3 900	2 600
4 000	2 600
4 100	2 700
4 200	2 800
4 300	2 800
4 400	2 900
4 500	3 000
4 600	3 000
4 700	3 100
4 800	3 200
4 900	3 200
5 000	3 300

- 2) Το σημείο η) 1) ανωτέρω επιτρέπεται να εφαρμόζεται μόνον για πτητικές λειτουργίες ILS, MLS, PAR, GLS με ύψος απόφασης DH όχι χαμηλότερο από 200 ft ή για προσέγγιση που εκτελείται με εγκεκριμένη κατακόρυφη καθοδήγηση του ίχνους πτήσης μέχρι την κάθοδο σε MDH ή DH όχι χαμηλότερο των 250 ft.
- 3) Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής επιτρέπεται να συνεχίζει προσέγγιση χαμηλότερα από 100 ft πάνω από το την υψομετρική θέση του κατωφλίου διαδρόμου μόνον εάν μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες αναφορές οπτικής επαφής για τον προβλεπόμενο διάδρομο είναι ευδιάκριτη και αναγνωρίσιμη από τον χειριστή στο προηγμένο σύστημα όρασης:
- A) τα φώτα ή οι σημάσεις κατωφλίου, ή
- B) οι φωτοσημαντήρες ή οι σημάσεις της ζώνης επαφής.
- θ) Παραμένει σκοπίμως κενό
- ι) Κυκλική προσέγγιση (circling)
- 1) Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου. Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) κυκλικής προσέγγισης (MDH) πρέπει να είναι μεγαλύτερο από:
- ι) το δημοσιευμένο σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) κυκλικής προσέγγισης για την κατηγορία του αεροπλάνου, ή

- ii) το ελάχιστο σχετικό ύψος κυκλικής προσέγγισης σύμφωνα με τον Πίνακα 10 κατωτέρω, ή
- iii) το DH/MDH της προηγούμενης διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης.
- 2) Ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου (Minimum Descent Altitude, MDA). Το MDA κυκλικής προσέγγισης υπολογίζεται προσθέτοντας τη δημοσιευμένη υψομετρική θέση του αεροδρομίου στο ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH), όπως καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 1) ανωτέρω.
- 3) Ορατότητα. Η ελάχιστη ορατότητα κυκλικής προσέγγισης πρέπει να είναι μεγαλύτερη από:
- i) την, ενδεχομένως, δημοσιευμένη ορατότητα κυκλικής προσέγγισης για την κατηγορία του αεροπλάνου, ή
- ii) την ελάχιστη ορατότητα κυκλικής προσέγγισης σύμφωνα με τον Πίνακα 10 κατωτέρω, ή
- iii) την RVR/CMV σύμφωνα με τους Πίνακες 5 και 6 της προηγούμενης διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης.
- 4) Με την επιφύλαξη των απαιτήσεων του σημείου 3) ανωτέρω, επιτρέπεται να χορηγηθεί από Αρχή εξαίρεση σε αερομεταφορέα όσον αφορά την απαίτηση να αυξήσει την ορατότητα διαδρόμου περισσότερο από την τιμή σύμφωνα με τον Πίνακα 10.
- 5) Οι εξαιρέσεις που περιγράφονται στο σημείο 4) πρέπει να περιορίζονται σε τόπους όπου υπάρχει σαφώς δημόσιο συμφέρον να συνεχιστούν οι υπάρχουσες αερομεταφορές. Οι εξαιρέσεις πρέπει να βασίζονται στην πείρα του αερομεταφορέα, το πρόγραμμα εκπαίδευσης και τα προσόντα του πληρώματος. Οι εξαιρέσεις πρέπει να επανεξετάζονται σε τακτικά χρονικά διαστήματα.

Πίνακας 10

Ελάχιστη ορατότητα και MDH κυκλικής προσέγγισης ανάλογα με την κατηγορία αεροπλάνου

	Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	Γ	Δ
MDH (ft)	400	500	600	700
Ελάχιστη μετεωρολογική ορατότητα	1 500	1 600	2 400	3 600

- 2) Η κυκλική προσέγγιση με προκαθορισμένα ίχνη είναι αποδεκτή διαδικασία στο πλαίσιο των διατάξεων της παρούσας OPS.
- ια) Προσέγγιση εξ όψεως. Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 800 m για προσέγγιση εξ όψεως.
- ιβ) Μετατροπή αναφερόμενης μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου.
- 1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η μετατροπή της μετεωρολογικής ορατότητας σε RVR (μετατραπείσα μετεωρολογική ορατότητα, CMV) δεν χρησιμοποιείται για την απογείωση, τον υπολογισμό τυχόν άλλων ελαχίστων απαιτούμενων RVR μικρότερων των 800 m, ή όταν είναι διαθέσιμη αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου.
- Σημείωση: Εάν η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου είναι μεγαλύτερη από την ανώτατη τιμή που εκτίμησε ο χειριστής του αεροδρομίου, π.χ. "ορατότητα διαδρόμου άνω των 1 500 m", δεν θεωρείται ως αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου για τους σκοπούς της παρούσας OPS.
- 2) Κατά τη μετατροπή μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου σε όλες τις άλλες περιπτώσεις εκτός εκείνων του σημείου ιβ) 1), ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι εφαρμόζεται ο ακόλουθος πίνακας:

Πίνακας 11

Μετατροπή μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου (RVR)/CMV

Στοιχεία φωτισμού σε λειτουργία	RVR/CMV = αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα πολλαπλασιαζόμενη επί	
	Ημέρα	Νύχτα
Φώτα προσέγγισης και φωτισμός διαδρόμου υψηλής έντασης	1,5	2,0
Κάθε είδους εγκατάσταση φωτισμού πλην της ανωτέρω	1,0	1,5
Χωρίς φωτισμό	1,0	Άνευ αντικειμένου

Προσάρτημα 2 της OPS 1.430 σημείο γ)

Κατηγορίες αεροπλάνων — Πτητικές λειτουργίες παντός καιρού

α) Ταξινόμηση αεροπλάνων

Τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για την ταξινόμηση των αεροπλάνων κατά κατηγορίες είναι η ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα στο κατώφλι (VAT), η οποία είναι ίση με την ταχύτητα απώλειας στήριξης (VSO) πολλαπλασιασμένη επί 1,3 ή VS1G επί 1,23 στη διαμόρφωση προσγείωσης με τη μέγιστη πιστοποιημένη μάζα προσγείωσης. Οι κατηγορίες αεροπλάνου που αντιστοιχούν σε τιμές VAT αναφέρονται στον κατωτέρω πίνακα:

Κατηγορία αεροπλάνου	VAT
A	Μικρότερη από 91 κόμβους
B	Από 91 έως 120 κόμβους
Γ	Από 121 έως 140 κόμβους
Δ	Από 141 έως 165 κόμβους
E	Από 166 έως 210 κόμβους

Η διαμόρφωση προσγείωσης που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη καθορίζεται από τον αερομεταφορέα ή από τον κατασκευαστή του αεροπλάνου.

β) Μόνιμη αλλαγή κατηγορίας (μέγιστη μάζα προσγείωσης)

- 1) Ο αερομεταφορέας μπορεί να επιβάλλει σταθερή, μικρότερη, μάζα προσγείωσης και να χρησιμοποιήσει τη μάζα αυτή για να καθορίσει τη VAT εάν εγκριθεί από την Αρχή.
- 2) Η κατηγορία που ορίζεται για κάθε αεροπλάνο είναι σταθερή τιμή και συνεπώς ανεξάρτητη από τις μεταβαλλόμενες συνθήκες των καθημερινών πτητικών λειτουργιών.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.440

Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας — Γενικοί επιχειρησιακοί κανόνες

- α) Γενικά. Οι ακόλουθες διαδικασίες ισχύουν για την υποβολή προς έγκριση και έγκριση πτητικών λειτουργιών χαμηλής ορατότητας.
- β) Επιχειρησιακής επίδειξη. Σκοπός της επιχειρησιακής επίδειξης είναι να καθορίζει ή να επικυρώνει τη χρήση και την αποτελεσματικότητα των εφαρμοζόμενων συστημάτων καθοδήγησης της πλεύσης των αεροπλάνων, συμπεριλαμβανομένων συστημάτων HUDLS κατά περίπτωση, της εκπαίδευσης, των διαδικασιών των πληρωμάτων πτήσης, του προγράμματος συντήρησης και των εγχειριδίων που ισχύουν για το υπό έγκριση πρόγραμμα στην κατηγορία II/III.
- 1) Πρέπει να ολοκληρωθούν τουλάχιστον 30 προσεγγίσεις και προσγειώσεις σε επιχειρήσεις με χρήση συστημάτων κατηγορίας II/III, εγκατεστημένων σε κάθε τύπο αεροσκάφους εάν το σχετικό ύψος απόφασης (ΑΣΥ) που έχει ζητηθεί είναι 50 ft ή μεγαλύτερο. Εάν το ΑΣΥ είναι μικρότερο από 50 ft, θα πρέπει να ολοκληρωθούν 100 προσεγγίσεις και προσγειώσεις, εκτός εάν η Αρχή αποφασίσει διαφορετικά.
 - 2) Εάν ο αερομεταφορέας έχει διαφορετικές παραλλαγές του ίδιου τύπου αεροσκάφους που χρησιμοποιεί τα ίδια βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης πτήσης, ή διαφορετικά βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης πτήσης για τον ίδιο τύπο αεροσκάφους, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ότι οι διάφορες παραλλαγές έχουν ικανοποιητικές επιδόσεις, όμως δεν χρειάζεται να πραγματοποιεί πλήρη επιχειρησιακή επίδειξη για κάθε παραλλαγή. Η Αρχή μπορεί επίσης να δεχθεί μείωση του αριθμού προσεγγίσεων και προσγειώσεων βάσει παρέκκλισης λόγω πείρας που έχει αποκτηθεί από άλλον αερομεταφορέα με πιστοποιητικό αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί σύμφωνα με την OPS 1 χρησιμοποιώντας τον ίδιο τύπο αεροπλάνου ή παραλλαγή του και τις ίδιες διαδικασίες.
 - 3) Εάν ο αριθμός ανεπιτυχών προσεγγίσεων υπερβαίνει το 5 % του συνόλου (π.χ. ανεπαρκείς προσγειώσεις, το σύστημα αποσυνδέεται) το πρόγραμμα αξιολόγησης παρατείνεται κατά τουλάχιστον 10 προσεγγίσεις και προσγειώσεις έως ότου το γενικό ποσοστό αποτυχίας να μην υπερβαίνει το 5 %.
- γ) Συλλογή δεδομένων σχετικά με επιχειρησιακές επιδείξεις. Κάθε αιτών πρέπει να καταρτίζει μέθοδο συλλογής δεδομένων (π.χ. έντυπο που θα χρησιμοποιείται από το πλήρωμα πτήσης) για την καταγραφή των επιδόσεων προσέγγισης και προσγειωσης. Τα σχετικά δεδομένα και σύνοψη των δεδομένων επίδειξης κοινοποιούνται στην Αρχή για αξιολόγηση.
- δ) Ανάλυση δεδομένων. Οι μη ικανοποιητικές προσεγγίσεις ή/και οι αυτόματες προσγειώσεις αποτελούν αντικείμενο τεκμηρίωσης και ανάλυσης.
- ε) Συνεχής παρακολούθηση
- 1) Μετά την απόκτηση της αρχικής άδειας, οι πτητικές λειτουργίες πρέπει να παρακολουθούνται συνεχώς από τον αερομεταφορέα για να ανιχνεύεται οποιαδήποτε ανεπιθύμητη τάση πριν αυτή καταστεί επικίνδυνη. Για τον σκοπό αυτό μπορούν να χρησιμοποιούνται αναφορές του πληρώματος πτήσης.
 - 2) Οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να φυλάσσονται για διάστημα δώδεκα μηνών:
 - i) ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων, ανά τύπο αεροπλάνου, στις οποίες χρησιμοποιήθηκε εναέριος εξοπλισμός κατηγορίας II ή III για να πραγματοποιηθούν ικανοποιητικές, πραγματικές ή για άσκηση, προσεγγίσεις βάσει των ισχυόντων ελάχιστων της κατηγορίας II ή III και
 - ii) αναφορές ανεπιτυχών προσεγγίσεων ή/και αυτόματων προσγειώσεων, ανά αεροδρόμιο και νηολόγηση αεροπλάνου, στις ακόλουθες κατηγορίες:
 - A) ελαττώματα εξοπλισμού πτήσης·
 - B) δυσκολίες επίγειας διευκόλυνσης·
 - Γ) αποτυχημένες προσεγγίσεις λόγω οδηγιών της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ή
 - Δ) άλλες αιτίες.
 - 3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασία για την παρακολούθηση τις επιδόσεις του συστήματος αυτόματης προσγειωσης ή HUDLS, ανάλογα με την περίπτωση, μέχρι την επαφή των τροχών στο έδαφος, κάθε αεροπλάνου.

- στ) Μεταβατικές περίοδοι
- 1) Αερομεταφορείς χωρίς προηγούμενη πείρα στην κατηγορία II ή III
 - i) Ο αερομεταφορέας χωρίς προηγούμενη πείρα πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή III μπορεί να λάβει άδεια για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή IIIΑ, αφού αποκτήσει ελάχιστη πείρα 6 μηνών σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου.
 - ii) Αφού συμπληρώσει έξι μήνες πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή IIIΑ στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας μπορεί να λάβει άδεια για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIΒ. Όταν χορηγεί τέτοια έγκριση, η Αρχή επιτρέπεται να επιβάλλει, για πρόσθετη περίοδο, υψηλότερα ελάχιστα από τα χαμηλότερα εφαρμοστέα. Η αύξηση των ελαχίστων αφορά συνήθως μόνο την ορατότητα διαδρόμου ή/και περιορισμό σε συνάρτηση με πτητικές λειτουργίες χωρίς σχετικό ύψος απόφασης και η αύξηση που επιλέγεται δεν πρέπει να απαιτεί οποιαδήποτε μεταβολή στις επιχειρησιακές διαδικασίες.
 - 2) i) Αερομεταφορείς με προηγούμενη πείρα κατηγορίας II ή III. Ο αερομεταφορέας με προηγούμενη πείρα κατηγορίας II ή III, μπορεί να λάβει άδεια για μειωμένη μεταβατική περίοδο κατόπιν αίτησης στην Αρχή.
ii) Αερομεταφορέας ο οποίος διαθέτει άδεια για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III που χρησιμοποιούν σύζευξη αυτόματου πιλότου για τις διαδικασίες προσέγγισης, με ή χωρίς αυτόματη προσγείωση, και ο οποίος εν συνεχεία εκτελεί πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III που χρησιμοποιούν σύστημα HUDLS θεωρείται “νέος αερομεταφορέας κατηγορίας II/III” για τους σκοπούς των διατάξεων της περιόδου επίδειξης.
- ζ) Συντήρηση του εξοπλισμού κατηγορίας II και III και απογείωσης χαμηλής ορατότητας (LVTO). Οι οδηγίες συντήρησης για τα συστήματα καθοδήγησης που φέρει το αεροσκάφος πρέπει να καθορίζονται από τον αερομεταφορέα, σε συνεργασία με τον κατασκευαστή και να περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα που καθορίζεται στο μέρος M, παράγραφος M.A. 302, το οποίο πρέπει να εγκριθεί από την Αρχή.
- η) Αεροδρόμια και διάδρομοι που πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις
- 1) Προτού αρχίσουν πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III, κάθε συνδυασμός τύπου αεροπλάνου/διαδρόμου πρέπει να επιβεβαιώνεται με την επιτυχή ολοκλήρωση τουλάχιστον μιας προσέγγισης και προσγείωσης σε συνθήκες κατηγορίας II ή καλύτερες.
 - 2) Για διαδρόμους με ακανόνιστη εδαφική διαμόρφωση πριν από το κατώφλι ή άλλα προβλέψιμα ή γνωστά ελαττώματα, κάθε συνδυασμός τύπου αεροπλάνου/διαδρόμου πρέπει να επιβεβαιώνεται με πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I υπό κανονικές ή καλύτερες συνθήκες, προτού αρχίσουν πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I κατώτερων προτύπων, κατηγορίας II ή κατηγορίας II εκτός προτύπων ή κατηγορίας III.
 - 3) Εάν ο αερομεταφορέας έχει διαφορετικές παραλλαγές του ίδιου τύπου αεροπλάνου σύμφωνα με το σημείο 4 κατωτέρω, στις οποίες χρησιμοποιούνται ίδια βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης, ή διαφορετικά βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης πτήσης για τον ίδιο τύπο αεροπλάνου σύμφωνα με το σημείο 4 κατωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι οι παραλλαγές έχουν ικανοποιητικές επιχειρησιακές επιδόσεις, δεν χρειάζεται όμως να εκτελέσει πλήρη επιχειρησιακή επίδειξη για κάθε συνδυασμό παραλλαγής/διαδρόμου.
 - 4) Για τον σκοπό του σημείου η), τύπος αεροπλάνου ή παραλλαγή τύπου αεροπλάνου θεωρείται ο ίδιος τύπος/η ίδια παραλλαγή αεροπλάνου εφόσον ο συγκεκριμένος τύπος/η συγκεκριμένη παραλλαγή έχει το ίδιο ή παρόμοιο:
 - i) επίπεδο τεχνολογίας, όπου περιλαμβάνονται:
 - A) το FGS (σύστημα καθοδήγησης/ελέγχου πτήσης) και οι συναφείς οθόνες και συστήματα ελέγχου·
 - B) το FMS (σύστημα διαχείρισης πτήσης) και το επίπεδο ενοποίησης με το FGS·
 - Γ) η χρήση HUDLS.
 - ii) επιχειρησιακές διαδικασίες, όπου περιλαμβάνονται:
 - A) το προειδοποιητικό ύψος·
 - B) η χειροκίνητη προσγείωση/αυτόματη προσγείωση·
 - Γ) πτητικές λειτουργίες χωρίς σχετικό ύψος απόφασης·
 - Δ) χρήση HUD/HUDLS σε υβριδική λειτουργία.

- iii) τα χαρακτηριστικά που αφορούν τους χειρισμούς, όπου περιλαμβάνονται:
- A) η χειροκίνητη προσγείωση μετά από αυτόματη ή καθοδηγούμενη από HUDLS προσέγγιση·
 - B) η χειροκίνητη επανακύκλωση μετά από αυτόματη προσέγγιση·
 - Γ) η αυτόματη/χειροκίνητη τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση.
- 5) Για τη συμμόρφωσή του με την παρούσα OPS, ο αερομεταφορέας επιτρέπεται να αξιοποιεί προς αμοιβαίο όφελος την πείρα και τα καταγεγραμμένα στοιχεία άλλου αερομεταφορέα που χρησιμοποιεί τον ίδιο τύπο/κατηγορία ή παραλλαγή τύπου αεροπλάνου σύμφωνα με το σημείο 4 ανωτέρω.
- 6) Αερομεταφορείς που εκτελούν πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II εκτός προτύπων πληρούν το Προσάρτημα 1 της OPS 1.440 — Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας — Γενικοί επιχειρησιακοί κανόνες.
-

Προσάρτημα 1 της OPS 1.450

Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας — Εκπαίδευση και προσόντα

- α) Γενικά: Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα εκπαιδευτικά προγράμματα των μελών πληρώματος πτήσης για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας περιλαμβάνουν δομημένη σειρά μαθημάτων εκπαίδευσης στο έδαφος, με προσομοιωτές πτήσης ή/και σε πτήσεις. Ο αερομεταφορέας μπορεί να συντομεύσει το περιεχόμενο των μαθημάτων όπως καθορίζεται στα ακόλουθα σημεία 2 και 3, υπό την προϋπόθεση ότι το περιεχόμενο του συντομευμένου τμήματος είναι αποδεκτό από την Αρχή.
- 1) Τα μέλη του πληρώματος πτήσης χωρίς πείρα στην κατηγορία II ή III πρέπει να ολοκληρώσουν το πλήρες εκπαιδευτικό πρόγραμμα που καθορίζεται στα ακόλουθα σημεία β), γ) και δ).
 - 2) Τα μέλη του πληρώματος πτήσης που έχουν αποκτήσει πείρα σε άλλο κοινοτικό αερομεταφορέα στην κατηγορία II ή III για παρόμοιο είδος πτητικής λειτουργίας (σύζευξη αυτόματου πιλότου/αυτόματη προσγείωση, HUDLS/HUDLS σε υβριδική λειτουργία ή EVS) ή στην κατηγορία II με χειροκίνητη προσγείωση. Εάν χρειάζεται, επιτρέπεται να παρακολουθούν:
 - i) συντεταγμένη σειρά μαθημάτων στο έδαφος εάν η πτητική λειτουργία εκτελείται με τύπο/κατηγορία που διαφέρει από τον τύπο/κατηγορία που απέκτησαν την προηγούμενη πείρα τους στην κατηγορία II ή III·
 - ii) συντεταγμένη σειρά μαθημάτων εκπαίδευσης στο έδαφος, με προσομοιωτές πτήσης ή/και σε πτήσεις εάν χειρίζονται τύπο/κατηγορία αεροπλάνου ίδιο με τον τύπο/κατηγορία που απέκτησαν την προηγούμενη πείρα τους στην κατηγορία II ή III. Η συντεταγμένη σειρά μαθημάτων πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις απαιτήσεις των σημείων δ) 1), δ) 2) i) ή δ) 2) ii), κατά περίπτωση και του σημείου δ) 3) i). Με την έγκριση της Αρχής, ο αερομεταφορέας δύναται να συντομεύσει τον αριθμό προσεγγίσεων/προσγειώσεων που απαιτείται σύμφωνα με το σημείο δ) 2) i) εφόσον ο τύπος/η κατηγορία αεροπλάνου είναι ίδιο ή παρόμοιο ως προς:
 - A) το επίπεδο τεχνολογίας — το σύστημα καθοδήγησης/ελέγχου πτήσης (FGS) και
 - B) τις επιχειρησιακές διαδικασίες·
 - Γ) τα χαρακτηριστικά χειρισμού (βλέπε σημείο 4 κατωτέρω)·
 με τον τύπο ή την κατηγορία που χειρίζονταν προηγουμένως, ειδάλως πρέπει να τηρηθεί πλήρως η απαίτηση του σημείου δ) 2) i).
 - Δ) τη χρήση HUD/HUDLS σε υβριδική λειτουργία·
 - E) τη χρήση EVS.
 - 3) Τα μέλη του πληρώματος πτήσης που έχουν αποκτήσει πείρα στην κατηγορία II ή την κατηγορία III σε αερομεταφορέα μπορούν να παρακολουθούν συντεταγμένη σειρά μαθημάτων στο έδαφος, με προσομοιωτές πτήσης ή/και σε πτήσεις.

Η συντεταγμένη σειρά μαθημάτων στην περίπτωση:

 - i) αλλαγής τύπου/κατηγορίας αεροπλάνου, πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τις απαιτήσεις των σημείων δ) 1), δ) 2) i) ή δ) 2) ii), κατά περίπτωση, και του σημείου δ) 3) i)·
 - ii) μετάβασης σε διαφορετική παραλλαγή αεροπλάνου εντός της ίδιας κατάταξης τύπου ή κατηγορίας που είναι ίδιο ή παρόμοιο ως προς:
 - A) το επίπεδο τεχνολογίας — σύστημα καθοδήγησης/ελέγχου πτήσης (FGS)· και
 - B) τις επιχειρησιακές διαδικασίες·
 - Γ) τα χαρακτηριστικά χειρισμού (βλέπε σημείο 4 κατωτέρω)·
 - Δ) τη χρήση HUD/HUDLS σε υβριδική λειτουργία·
 - E) τη χρήση EVS·
 με τον τύπο ή την κατηγορία αεροπλάνου που χειρίζονταν προηγουμένως, η σειρά μαθημάτων εκπαίδευσης στις διαφορές ή εξοικείωσης κατάλληλη για την μετάβαση στην παραλλαγή πρέπει να πληρεί τις απαιτήσεις για συντεταγμένη σειρά μαθημάτων.

- iii) μετάβασης σε διαφορετική παραλλαγή αεροπλάνου εντός της ίδιας κατάταξης τύπου ή κατηγορίας με διαφορετικά χαρακτηριστικά ως προς:
- A) το επίπεδο τεχνολογίας — σύστημα καθοδήγησης/ελέγχου πτήσης (FGS)· και
 - B) τις επιχειρησιακές διαδικασίες — ακεραιότητα
 - Γ) τα χαρακτηριστικά χειρισμού (βλέπε σημείο 4 κατωτέρω)·
 - Δ) τη χρήση HUD/HUDLS σε υβριδική λειτουργία·
 - E) τη χρήση EVS
- πρέπει να πληρούνται οι απαιτήσεις των σημείων δ) 1), δ) 2) i) ή δ) 2) ii), κατά περίπτωση, και του σημείου δ) 3) i). Με την έγκριση της Αρχής, ο αερομεταφορέας δύναται να συντομεύσει τον αριθμό προσεγγίσεων/προσγειώσεων που απαιτείται σύμφωνα με το σημείο δ) 2) i).
- 4) Όταν ο αερομεταφορέας εκτελεί πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III με διαφορετική (-ές) παραλλαγές αεροπλάνου εντός της ίδιας κατάταξης τύπου ή κατηγορίας, πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι διαφορές ή/και οι ομοιότητες μεταξύ των σχετικών αεροπλάνων δικαιολογούν αυτές τις πτητικές λειτουργίες, λαμβάνοντας υπόψη τουλάχιστον τα ακόλουθα:
- i) το επίπεδο τεχνολογίας, όπου περιλαμβάνονται:
 - A) το FGS (σύστημα καθοδήγησης/ελέγχου πτήσης) και οι συναφείς οθόνες και συστήματα ελέγχου·
 - B) το FMS (σύστημα διαχείρισης πτήσης) και το επίπεδο ενοποίησής του ή όχι με το FGS·
 - Γ) η χρήση HUD/HUDLS σε υβριδική λειτουργία ή/και η χρήση EVS.
 - ii) τις επιχειρησιακές διαδικασίες, όπου περιλαμβάνονται:
 - A) η παθητική λειτουργία υπό αστοχία/η λειτουργία υπό αστοχία, το προειδοποιητικό ύψος·
 - B) η χειροκίνητη προσγείωση/η αυτόματη προσγείωση·
 - Γ) οι πτητικές λειτουργίες χωρίς σχετικό ύψος απόφασης·
 - Δ) η χρήση HUD/HUDLS με υβριδικά συστήματα.
 - iii) τα χαρακτηριστικά χειρισμού, όπου περιλαμβάνονται:
 - A) η χειροκίνητη προσγείωση μετά από προσέγγιση αυτόματα καθοδηγούμενη από HUDLS ή/και EVS·
 - B) η χειροκίνητη επανακύκλωση (go-around) μετά από αυτόματη προσέγγιση·
 - Γ) η αυτόματη/χειροκίνητη τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση.
- β) Εκπαίδευση στο έδαφος. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αρχικό τμήμα εκπαίδευσης στο έδαφος για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας καλύπτει τουλάχιστον:
- 1) τα χαρακτηριστικά και τους περιορισμούς του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή/και του μικροκυματικού συστήματος προσγείωσης (MLS)·
 - 2) τα χαρακτηριστικά των βοηθημάτων προσέγγισης εξ' όψεως·
 - 3) τα χαρακτηριστικά ομίχλης·
 - 4) τις δυνατότητες και περιορισμούς λειτουργίας του συγκεκριμένου εναέριου συστήματος·όσον αφορά την ένταξη σε αυτό των συμβόλων HUD και των παραμέτρων EVS·
 - 5) τις επιπτώσεις υετού, της συσσώρευσης πάγου, της χαμηλού επιπέδου διάτμησης αέρα και των αναταράξεων·
 - 6) την επίδραση συγκεκριμένων δυσλειτουργιών του αεροπλάνου/του συστήματος·

- 7) τη χρήση και τους περιορισμούς συστημάτων εκτίμησης της ορατότητας διαδρόμου·(RVR)·
 - 8) τις αρχές των απαιτήσεων αποφυγής εμποδίων·
 - 9) την αναγνώριση και τις ενέργειες που πρέπει να εκτελεστούν σε περίπτωση βλάβης του εξοπλισμού εδάφους·
 - 10) τις διαδικασίες και τις προφυλάξεις που πρέπει να τηρούνται όσον αφορά την κίνηση στο έδαφος κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών όταν η ορατότητα διαδρόμου είναι 400 m ή μικρότερη και κάθε συμπληρωματική διαδικασία που απαιτείται για την απογείωση σε συνθήκες κάτω από 150 m (200 m για αεροπλάνα κατηγορίας Δ)·
 - 11) τη σπουδαιότητα των υψών απόφασης που βασίζονται σε ραδιούψόμετρα και την επίπτωση της μορφολογίας του εδάφους στην περιοχή προσέγγισης επί των ενδείξεων του ραδιούψόμετρου και των συστημάτων αυτόματης προσέγγισης/προσγείωσης·
 - 12) τη σημασία και τη σπουδαιότητα του προειδοποιητικού ύψους, εάν εφαρμόζεται, και τις ενέργειες σε περίπτωση βλάβης υψηλότερα και χαμηλότερα από το προειδοποιητικό ύψος·
 - 13) τις απαιτήσεις σχετικά με τα προσόντα που πρέπει να διαθέτουν οι χειριστές για να αποκτήσουν και να διατηρήσουν άδεια για την εκτέλεση απογειώσεων χαμηλής ορατότητας και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή III και
 - 14) τη σπουδαιότητα του ορθού τρόπου καθίσματος και θέσης των οφθαλμών.
- γ) Εκπαίδευση σε προσομοιωτή πτήσης ή/και εκπαίδευση εν πτήσει
- 1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση σε προσομοιωτή πτήσης ή/και εν πτήσει για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας περιλαμβάνει:
 - i) ελέγχους ικανοποιητικής λειτουργίας του εξοπλισμού, τόσο στο έδαφος όσο και κατά την πτήση·
 - ii) την επίδραση που έχουν στα ελάχιστα οι αλλαγές στην κατάσταση των εγκαταστάσεων εδάφους·
 - iii) παρακολούθηση:
 - A) των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης και των αγγελιών κατάστασης αυτόματης προσγείωσης, με έμφαση στα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στην περίπτωση βλάβης των εν λόγω συστημάτων και
 - B) της κατάστασης και των αγγελιών καθοδήγησης HUD/HUDLS/EVS, κατά περίπτωση, όσον αφορά την ένταξη χαμηλών απεικονιστών (Head Down Displays, HDD).
 - iv) τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στην περίπτωση βλάβης σε κινητήρες, ηλεκτρικά συστήματα, υδραυλικά συστήματα ή συστήματα ελέγχου πτήσης·
 - v) την επίπτωση γνωστών επιχειρησιακών αστοχιών και τη χρήση πινάκων ελάχιστου εξοπλισμού·
 - vi) τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που απορρέουν από την πιστοποίηση πτητικής ικανότητας·
 - vii) την καθοδήγηση των οπτικών υποδείξεων που απαιτούνται στο σχετικό ύψος απόφασης, μαζί με τις πληροφορίες για τη μέγιστη επιτρεπόμενη παρέκκλιση από το ίχνος κατολίθισης ή το ίχνος ευθυγράμμισης (localiser) και
 - viii) τη σημασία και τη σπουδαιότητα του προειδοποιητικού ύψους, κατά περίπτωση, και τις ενέργειες στην περίπτωση βλάβης υψηλότερα και χαμηλότερα από το προειδοποιητικό ύψος.
 - 2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης έχει εκπαιδευτεί να εκτελεί τα καθήκοντά του και έχει λάβει οδηγίες για το συντονισμό που απαιτείται με άλλα μέλη του πληρώματος. Πρέπει να χρησιμοποιούνται στο μέγιστο βαθμό προσομοιωτές πτήσης.
 - 3) Η εκπαίδευση πρέπει να χωρίζεται σε φάσεις που καλύπτουν τη συνήθη λειτουργία χωρίς βλάβη του αεροπλάνου ή του εξοπλισμού, συμπεριλαμβανοντας, ωστόσο, τις συνθήκες παντός καιρού που μπορούν να παρουσιαστούν, καθώς και λεπτομερή σενάρια βλάβης του αεροπλάνου και του εξοπλισμού, που μπορεί να έχει επιπτώσεις στις πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III. Εάν το σύστημα του αεροπλάνου περιλαμβάνει τη χρήση υβριδικών ή άλλων ειδικών συστημάτων (όπως HUD/HUDLS ή σύστημα ενίσχυσης όρασης), τα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να εξασκηθούν στη χρήση αυτών των συστημάτων υπό φυσιολογικές και μη φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας, κατά τη διάρκεια της φάσης εκπαίδευσης σε προσομοιωτή πτήσης.

- 4) Πρέπει να πραγματοποιείται πρακτική εξάσκηση σε διαδικασίες αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων τους (incapacitation) κατάλληλες για απογειώσεις χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II και III.
- 5) Για αεροπλάνα για τα οποία δεν διατίθεται ειδικό για το συγκεκριμένο τύπο προσομοιωτής πτήσης, οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η φάση εκπαίδευσης κατά την πτήση που αφορά ειδικά τα σενάρια οπτικής παρακολούθησης των πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II εκτελείται σε ειδικώς εγκεκριμένο προσομοιωτή πτήσης. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τέσσερις προσεγγίσεις. Η εκπαίδευση και οι διαδικασίες που είναι συγκεκριμένες για τον τύπο του αεροπλάνου, πραγματοποιούνται στο αεροπλάνο.
- 6) Η αρχική εκπαίδευση κατηγορίας II και II περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες ασκήσεις:
 - i) προσέγγιση με χρησιμοποίηση της κατάλληλης καθοδήγησης πορείας πτήσης, αυτόματων πιλότων και συστημάτων ελέγχου εγκατεστημένων στο αεροπλάνο, στο κατάλληλο σχετικό ύψος απόφασης και συμπεριλαμβανομένης της μετάβασης των συνθηκών πτήσης σε πτήση εξ όψεως και προσγείωση·
 - ii) προσέγγιση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία με τη χρησιμοποίηση των κατάλληλων συστημάτων καθοδήγησης της πτήσης, αυτόματων πιλότων, HUDLS ή/και EVS και συστημάτων ελέγχου εγκατεστημένων στο αεροπλάνο, μέχρι το κατάλληλο ύψος απόφασης, ακολουθούμενη από αποτυχημένη προσέγγιση· όλες χωρίς εξωτερικές οπτικές πληροφορίες·
 - iii) όπου ενδείκνυται, προσεγγίσεις με τη χρήση αυτόματων συστημάτων πτήσης για αυτόματη οριζοντίωση πριν από την προσγείωση, προσγείωση και τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση και
 - iv) κανονική λειτουργία του εφαρμοστέου συστήματος με και χωρίς την απόκτηση οπτικών επαφών στο σχετικό ύψος απόφασης.
- 7) Οι επακόλουθες φάσεις της εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:
 - i) προσεγγίσεις με βλάβη του κινητήρα σε διάφορα στάδια της προσέγγισης·
 - ii) προσεγγίσεις με βλάβες κρίσιμου εξοπλισμού (π.χ. ηλεκτρικά συστήματα, αυτόματα συστήματα πτήσης, επίγεια ή/και εναέρια συστήματα ILS/MLS και οθόνες απεικόνισης κατάστασης)·
 - iii) προσεγγίσεις στις οποίες οι βλάβες του αυτόματου εξοπλισμού πτήσης ή/και HUD/HUDLS/EVS σε χαμηλό επίπεδο απαιτούν:
 - A) επαναφορά σε πτήση ελεγχόμενη από το χειριστή για τον έλεγχο της οριζοντίωσης πριν από την προσγείωση, της προσγείωσης και της τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση ή αποτυχημένης προσέγγισης, ή
 - B) επαναφορά σε πτήση ελεγχόμενη από το χειριστή υποβαθμισμένη λειτουργία αυτόματου συστήματος για τον έλεγχο αποτυχημένων προσεγγίσεων από, στο ή χαμηλότερα από το ύψος απόφασης, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα επαφή των τροχών του αεροσκάφους στο διάδρομο κατά την προσγείωση·
 - iv) βλάβες των συστημάτων που έχουν ως αποτέλεσμα υπερβολική παρέκκλιση του ίχνους ευθυγράμμισης του διαδρόμου προσγείωσης (localiser) ή/και του ίχνους κατολιόθησης, τόσο υψηλότερα όσο και χαμηλότερα από το σχετικό ύψος απόφασης, στις ελάχιστες συνθήκες οπτικής επαφής που έχουν εγκριθεί για τη λειτουργία. Επιπλέον, πρέπει σε συνέχεια συμβατικής προσγείωσης, να πραγματοποιείται πρακτική εξάσκηση από το χειριστή εάν η απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη αποτελεί υποβαθμισμένη λειτουργία αυτόματου συστήματος ή η απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη αποτελεί το μοναδικό τρόπο οριζοντίωσης πριν από την προσγείωση και
 - v) βλάβες και διαδικασίες που αφορούν ειδικά τον τύπο ή την παραλλαγή του αεροπλάνου.
- 8) Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να παρέχει εξάσκηση στην αντιμετώπιση βλαβών που απαιτούν επαναφορά σε υψηλότερα ελάχιστα.
- 9) Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να περιλαμβάνει το χειρισμό του αεροπλάνου σε περίπτωση που, στη διάρκεια προσέγγισης κατηγορίας III με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, η βλάβη έχει ως αποτέλεσμα την αποσύνδεση του αυτόματου πιλότου στο σχετικό ύψος απόφασης ή χαμηλότερα από αυτό, όταν η τελευταία αναφερθείσα ορατότητα διαδρόμου (RVR) είναι 300 m ή μικρότερη.
- 10) Σε περίπτωση που οι απογειώσεις εκτελούνται με ορατότητα διαδρόμου (RVR) ίση ή μικρότερη από 400 m, πρέπει να παρέχεται εκπαίδευση που καλύπτει βλάβες των συστημάτων και βλάβη κινητήρα που έχουν ως αποτέλεσμα τη συνέχιση ή τη μεταίωση της απογείωσης.
- 11) Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να περιλαμβάνει, όπου ενδείκνυται, προσεγγίσεις στις οποίες οι βλάβες του εξοπλισμού HUD/HUDLS ή/και EVS σε χαμηλό επίπεδο απαιτούν είτε:
 - i) επαναφορά σε χαμηλούς απεικονιστές (HDD) για τον έλεγχο αποτυχημένης προσέγγισης, ή
 - ii) επαναφορά σε πτήση χωρίς, ή με υποβαθμισμένη, καθοδήγηση HUDLS για τον έλεγχο αποτυχημένης προσέγγισης από το ύψος απόφασης ή χαμηλότερο, συμπεριλαμβανομένης αποτυχημένης προσέγγισης που ενδεχομένως να έχει ως αποτέλεσμα επαφή των τροχών με τον διάδρομο.

- 12) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει για την εκτέλεση απογείωσης χαμηλής ορατότητας, πτητικών λειτουργιών κατηγορίας I κατώτερων προτύπων, κατηγορίας II εκτός προτύπων και κατηγορίας II και III με τη χρήση HUD/HUDLS ή HUD/HUDLS σε υβριδική λειτουργία ή EVS, ότι το πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου περιλαμβάνει, όπου ενδείκνυται, τη χρήση HUD/HUDLS σε κανονικές πτητικές λειτουργίες κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων πτήσης.
- δ) Απαιτήσεις μετεκπαίδευσης για την εκτέλεση απογείωσης χαμηλής ορατότητας, πτητικής λειτουργίας κατηγορίας I κατώτερων προτύπων, κατηγορίας II εκτός προτύπων, προσέγγισης με χρήση EVS και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II και III. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει την ακόλουθη εκπαίδευση σχετικά με διαδικασίες χαμηλής ορατότητας εάν μετακινείται σε νέο τύπο/κατηγορία ή παραλλαγή του αεροπλάνου με τον οποίο θα εκτελούνται απογειώσεις με χαμηλή ορατότητα, προσεγγίσεις κατηγορίας I κατώτερων προτύπων, κατηγορίας II εκτός προτύπων, με χρήση EVS με RVR ίση ή μικρότερη των 800 m και πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II και III. Οι απαιτήσεις πείρας των μελών πληρώματος πτήσης προκειμένου να ακολουθήσουν συνετμημένη σειρά μαθημάτων καθορίζονται στα σημεία α) 1), α) 3) και α) 4) ανωτέρω:
- 1) Εκπαίδευση στο έδαφος. Οι σχετικές απαιτήσεις καθορίζονται στο σημείο β) ανωτέρω, λαμβάνοντας υπόψη την εκπαίδευση και την πείρα του μέλους πληρώματος πτήσης στην κατηγορία II και την κατηγορία III.
- 2) Εκπαίδευση σε προσομοιωτή πτήσης ή/και εκπαίδευση εν πτήσει.
- i) Τουλάχιστον έξι (οκτώ για HUDLS με ή χωρίς EVS) προσεγγίσεις ή/και προσγειώσεις σε προσομοιωτή πτήσης. Οι απαιτούμενες οκτώ προσεγγίσεις HUDLS επιτρέπεται να μειωθούν σε έξι όταν πρόκειται για πτητικές λειτουργίες με HUDLS υβριδικής λειτουργίας. Βλέπε το σημείο 4) i) κατωτέρω.
- ii) Όταν δεν υπάρχει ειδικός προσομοιωτής πτήσης που να αναπαριστά το συγκεκριμένο αεροπλάνο, απαιτείται να εκτελεστούν με το αεροπλάνο τουλάχιστον τρεις (πέντε για HUDLS με ή χωρίς EVS) προσεγγίσεις, συμπεριλαμβανομένης τουλάχιστον μιας επανακύκλωσης. Όταν πρόκειται για πτητικές λειτουργίες με HUDLS σε υβριδική λειτουργία απαιτούνται τουλάχιστον τρεις προσεγγίσεις, συμπεριλαμβανομένης τουλάχιστον μιας επανακύκλωσης.
- iii) Κατάλληλη πρόσθετη εκπαίδευση εάν απαιτείται οποιοσδήποτε ειδικός εξοπλισμός όπως απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεις των οργάνων πάνω σε οθόνη ή σύστημα ενίσχυσης όρασης. Όταν οι πτητικές λειτουργίες προσέγγισης εκτελούνται με RVR μικρότερη των 800 m, απαιτείται να εκτελεστούν με το αεροπλάνο τουλάχιστον πέντε προσεγγίσεις, συμπεριλαμβανομένης τουλάχιστον μιας επανακύκλωσης.
- 3) Προσόντα πληρώματος πτήσης. Οι απαιτήσεις προσόντων του πληρώματος πτήσης είναι συγκεκριμένες για τον αερομεταφορέα και τον τύπο του αεροπλάνου που χρησιμοποιείται.
- i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε δοκιμασία πριν εκτελέσει πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III.
- ii) Η δοκιμασία ελέγχου σύμφωνα με το σημείο i) ανωτέρω επιτρέπεται να αντικατασταθεί από επιτυχημένη ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σε προσομοιωτή πτήσης ή/και κατά την πτήση που καθορίζεται στο σημείο δ) 2) ανωτέρω.
- 4) Πτήση γραμμής υπό επιτήρηση. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος πτήσης εκτελεί την ακόλουθη πτήση γραμμής υπό επιτήρηση (line flying under supervision, LIFUS):
- i) για την κατηγορία II, όταν απαιτείται χειροκίνητη προσγείωση ή προσέγγιση με HUDLS μέχρι την επαφή των τροχών με τον διάδρομο, τουλάχιστον:
- A) τρεις προσγειώσεις από το χρονικό σημείο αποσύνδεσης του αυτόματου πιλότου·
- B) τέσσερις προσγειώσεις με τη χρήση HUDLS μέχρι την επαφή των τροχών με τον διάδρομο·
- με την εξαίρεση ότι απαιτείται μία μόνο (δύο για HUDLS μέχρι την επαφή των τροχών με τον διάδρομο) χειροκίνητη προσγείωση όταν η απαιτούμενη, στο σημείο δ) 2) ανωτέρω, εκπαίδευση έχει πραγματοποιηθεί σε προσομοιωτή πτήσης που πληρεί τις προϋποθέσεις για μετεκπαίδευση χωρίς χρόνο πτήσης με αεροπλάνο (zero flight time conversion, ZFT).
- ii) για την κατηγορία III, τουλάχιστον δυο αυτόματες προσγειώσεις, με την εξαίρεση ότι:
- A) απαιτείται μία μόνο αυτόματη προσγείωση όταν η απαιτούμενη, στο σημείο δ) 2) ανωτέρω, εκπαίδευση έχει πραγματοποιηθεί σε προσομοιωτή πτήσης που πληρεί τις προϋποθέσεις για μετεκπαίδευση χωρίς χρόνο πτήσης με αεροπλάνο (zero flight time conversion, ZFT)·
- B) δεν απαιτείται αυτόματη προσγείωση κατά τη διάρκεια LIFUS όταν η απαιτούμενη, στο σημείο δ) 2) ανωτέρω, εκπαίδευση έχει πραγματοποιηθεί σε προσομοιωτή πτήσης που πληρεί τις προϋποθέσεις για μετεκπαίδευση χωρίς χρόνο πτήσης με αεροπλάνο (ZFT) και το μέλος του πληρώματος πτήσης έχει ολοκληρώσει επιτυχώς τη μετεκπαίδευση για την απόκτηση ικανότητας τύπου ZFT·

- Γ) Το μέλος πληρώματος πτήσης που έχει εκπαιδευτεί και έχει τα προσόντα σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο Β) επιτρέπεται να εκτελεί κατά τη διάρκεια LIFUS πτητικές λειτουργίες με τις κατώτατες εγκεκριμένες τιμές DA(H) και RVR που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM),
- iii) για προσεγγίσεις κατηγορίας III με χρήση HUDLS μέχρι την επαφή των τροχών με τον διάδρομο, τουλάχιστον τέσσερις προσεγγίσεις.
- ε) Πείρα σε τύπο αεροπλάνου και κυβερνήτη.
- 1) Για κυβερνήτες, ή χειριστές στους οποίους επιτρέπεται να ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης και οι οποίοι είναι άπειροι με τον συγκεκριμένο τύπο/κατηγορία αεροπλάνου, ισχύουν οι ακόλουθες πρόσθετες απαιτήσεις προτού αρχίσουν να εκτελούν πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II:
- i) 50 ώρες ή 20 σκέλη (sectors) στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση και
- ii) 100 m πρέπει να προστεθούν στα εφαρμοστέα ελάχιστα ορατότητας διαδρόμου κατηγορίας II, όταν για την πτητική λειτουργία απαιτείται χειροκίνητη προσγείωση κατηγορίας II ή η χρήση HUDLS μέχρι την επαφή των τροχών με τον διάδρομο, έως ότου:
- A) συμπληρωθούν συνολικά 100 ώρες ή 40 σκέλη πτήσης με τον συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση (LIFUS), ή
- B) συμπληρωθούν συνολικά 50 ώρες ή 20 σκέλη (sectors) πτήσης με τον συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση (LIFUS), εφόσον το μέλος του πληρώματος πτήσης έχει προηγουμένως αποκτήσει τα προσόντα για χειροκίνητη προσγείωση κατηγορίας II με κοινοτικό αερομεταφορέα·
- Γ) για πτητικές λειτουργίες με HUDLS εφαρμόζονται πάντοτε οι απαιτήσεις σχετικά με τους σκέλη (sectors) πτήσης που προβλέπονται στα σημεία ε) 1) και 2) i), ενώ οι ώρες πτήσης με τον τύπο/κατηγορία αεροπλάνου δεν πληρούν την απαίτηση.
- 2) Για κυβερνήτες, ή χειριστές στους οποίους επιτρέπεται να ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης και οι οποίοι είναι άπειροι με τον συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, ισχύουν οι ακόλουθες πρόσθετες απαιτήσεις προτού αρχίσουν να εκτελούν πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III:
- i) 50 ώρες ή 20 σκέλη (sectors) στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση, και
- ii) στα εφαρμοστέα ελάχιστα ορατότητας διαδρόμου κατηγορίας II ή κατηγορίας III, πρέπει να προστεθούν 100 m μέχρις ότου συμπληρωθούν συνολικά 100 ώρες ή 40 σκέλη πτήσης με τον συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση (LIFUS), εκτός εάν ο κυβερνήτης ή χειριστής έχει προηγουμένως αποκτήσει τα προσόντα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III με κοινοτικό αερομεταφορέα.
- 3) Η Αρχή δύναται να επιτρέψει μείωση των εν λόγω απαιτήσεων πείρας κυβερνήτη για μέλη πληρώματος πτήσης που διαθέτουν πείρα κυβερνήτη κατηγορίας II ή κατηγορίας III.
- στ) Απογείωση χαμηλής ορατότητας με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 150/200 m
- 1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι προτού χορηγηθεί άδεια για την εκτέλεση απογειώσεων με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 150 m (μικρότερη από 200 m για αεροπλάνα κατηγορίας Δ), παρέχεται η ακόλουθη εκπαίδευση:
- i) κανονική απογείωση υπό ελάχιστες εγκεκριμένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου·
- ii) απογείωση υπό ελάχιστες εγκεκριμένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου με βλάβη κινητήρα μεταξύ V1 και V2, ή μόλις αυτό επιτρέπεται από άποψη ασφαλείας και
- iii) απογείωση υπό ελάχιστες εγκεκριμένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου με βλάβη κινητήρα πριν από V1 που έχει ως συνέπεια ματαίωση της απογείωσης.
- 2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η απαιτούμενη, σύμφωνα με το 1 ανωτέρω, εκπαίδευση, πραγματοποιείται σε προσομοιωτή πτήσης. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τη χρήση κάθε ειδικής διαδικασίας και εξοπλισμού. Όταν δεν υπάρχει προσομοιωτής πτήσης για το συγκεκριμένο αεροπλάνο, η Αρχή μπορεί να εγκρίνει παρόμοια εκπαίδευση σε αεροπλάνο χωρίς την απαίτηση για ελάχιστες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου (βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.965).
- 3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι μέλος πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε δοκιμασία προτού αρχίσει να εκτελεί απογειώσεις χαμηλής ορατότητας όταν η ορατότητα διαδρόμου είναι μικρότερη από 150 m (μικρότερη από 200 m για αεροπλάνα κατηγορίας Δ), εάν ισχύει. Η δοκιμασία επιτρέπεται να αντικατασταθεί μόνο από επιτυχημένη ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σε προσομοιωτή πτήσης ή/και εν πτήση που καθορίζεται στο σημείο στ) 1) για τη μετεκπαίδευση σε τύπου αεροπλάνου.

ζ) Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος — Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας

- 1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, σε συνδυασμό με την κανονική περιοδική εκπαίδευση και τους ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα, ελέγχονται οι γνώσεις και η ικανότητα του χειριστή να εκτελεί τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη συγκεκριμένη κατηγορία πτητικής λειτουργίας, για την οποία έχει λάβει άδεια. Ο απαιτούμενος αριθμός προσεγγίσεων που πρέπει να εκτελούνται σε προσομοιωτή πτήσης εντός της περιόδου ισχύος του ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα (που καθορίζεται στην OPS 1.965 σημείο β)) είναι τουλάχιστον δυο (τέσσερις όταν χρησιμοποιείται HUDLS ή/και EVS μέχρι την επαφή των τροχών με τον διάδρομο), μια από τις οποίες πρέπει να είναι προσγείωση με την μικρότερη εγκεκριμένη ορατότητα διαδρόμου· εξάλλου, μια (δυο για HUDLS ή/και πτητικές λειτουργίες με χρήση EVS) από αυτές τις προσεγγίσεις επιτρέπεται να αντικαθίσταται από προσέγγιση και προσγείωση με αεροπλάνο εφαρμόζοντας εγκεκριμένες διαδικασίες κατηγορίας II και III. Κατά τη διεξαγωγή του ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα, πρέπει να πραγματοποιηθεί μία αποτυχημένη προσέγγιση. Εάν ο αερομεταφορέας διαθέτει άδεια για να εκτελεί απογείωση με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 150/200 m, πρέπει να πραγματοποιείται τουλάχιστον μία απογείωση χαμηλής ορατότητας με τα χαμηλότερα εφαρμοστέα ελάχιστα, κατά τη διάρκεια διεξαγωγής του ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα.
- 2) Για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III, ο αερομεταφορέας πρέπει να χρησιμοποιεί προσομοιωτή πτήσης.
- 3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II σε αεροπλάνο με σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, συμπεριλαμβανομένων HUDLS, τουλάχιστον μία φορά σε διάστημα τριών διαδοχικών ελέγχων ικανότητας από τον αερομεταφορέα, πραγματοποιείται αποτυχημένη προσέγγιση ως συνέπεια βλάβης του αυτόματου πιλότου στο σχετικό ύψος απόφασης ή κάτω από αυτό, ενώ η τελευταία αναφερθείσα ορατότητα διαδρόμου είναι 300 m ή μικρότερη.
- 4) Η Αρχή μπορεί να χορηγήσει άδεια για περιοδική εκπαίδευση και έλεγχο για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II και πτητικές λειτουργίες απογείωσης χαμηλής ορατότητας σε έναν τύπο αεροπλάνου όπου δεν υπάρχει προσομοιωτής πτήσης για το συγκεκριμένο αεροπλάνο ή αποδεκτή εναλλακτική λύση.

Σημείωση: Η πείρα σχετικά με πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II/III που βασίζονται σε αυτόματες προσεγγίσεις ή/και αυτόματες προσγειώσεις, διατηρείται σε ικανοποιητικό επίπεδο με περιοδική εκπαίδευση και ελέγχους, σύμφωνα με το παρόν σημείο.

η) Πρόσθετες απαιτήσεις εκπαίδευσης για αερομεταφορείς που εκτελούν πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I κατώτερων προτύπων, προσεγγίσεις με τη χρήση EVS και πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II εκτός προτύπων.

- 1) Οι αερομεταφορείς που εκτελούν πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I κατώτερων προτύπων πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του προσαρτήματος 1 της OPS 1.450 — Πτητική λειτουργία χαμηλής ορατότητας — εκπαίδευση και προσόντα — οι οποίες ισχύουν για τις πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων που αφορούν HUDLS (όπου ενδείκνυται). Ο αερομεταφορέας επιτρέπεται να συνδυάζει τις εν λόγω πρόσθετες απαιτήσεις, όπου ενδείκνυται, εφόσον οι επιχειρησιακές διαδικασίες είναι συμβατές. Ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων που απαιτείται κατά τη διάρκεια της μετεκπαίδευσης δεν είναι επιπρόσθετος του απαιτούμενου βάσει της OPS τμήμα ΙΔ, υπό τον όρο ότι η εκπαίδευση διενεργείται με την μικρότερη εφαρμοστέα ορατότητα διαδρόμου. Στο πλαίσιο της περιοδικής εκπαίδευσης και δοκιμασίας ελέγχου, επιτρέπεται στον αερομεταφορέα να συνδυάζει επίσης τις ιδιαίτερες απαιτήσεις, εφόσον τηρείται η ανωτέρω αναφερόμενη απαίτηση συμβατότητας των επιχειρησιακών διαδικασιών, υπό τον όρο ότι τουλάχιστον μία φορά ανά 18 μήνες εκτελείται τουλάχιστον μία προσέγγιση εφαρμόζοντας τα ελάχιστα για κατηγορία I κατώτερων προτύπων.
- 2) Οι αερομεταφορείς που εκτελούν πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II εκτός προτύπων πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του προσαρτήματος της OPS 1.450 — Πτητική λειτουργία χαμηλής ορατότητας — εκπαίδευση και προσόντα — οι οποίες ισχύουν για τις πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων που αφορούν HUDLS (όπου ενδείκνυται). Ο αερομεταφορέας επιτρέπεται να συνδυάζει τις εν λόγω πρόσθετες απαιτήσεις, όπου ενδείκνυται, εφόσον οι επιχειρησιακές διαδικασίες είναι συμβατές. Ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων που απαιτείται κατά τη διάρκεια της μετεκπαίδευσης πρέπει να μην είναι μικρότερος του απαιτούμενου για την ολοκλήρωση εκπαίδευσης στην κατηγορία II με χρήση HUD/HUDLS. Στο πλαίσιο της περιοδικής εκπαίδευσης και δοκιμασίας ελέγχου, επιτρέπεται στον αερομεταφορέα να συνδυάζει επίσης τις ιδιαίτερες απαιτήσεις, εφόσον τηρείται η ανωτέρω αναφερόμενη απαίτηση συμβατότητας των επιχειρησιακών διαδικασιών, υπό τον όρο ότι τουλάχιστον μία φορά ανά 18 μήνες εκτελείται τουλάχιστον μία προσέγγιση εφαρμόζοντας τα ελάχιστα για κατηγορία II εκτός προτύπων.
- 3) Οι αερομεταφορείς που εκτελούν πτητικές λειτουργίες προσέγγισης χρησιμοποιώντας EVS με ορατότητα διαδρόμου 800m ή μικρότερη πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του προσαρτήματος της OPS 1.450 — Πτητική λειτουργία χαμηλής ορατότητας — εκπαίδευση και προσόντα — οι οποίες ισχύουν για τις πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων που αφορούν HUD (όπου ενδείκνυται). Ο αερομεταφορέας επιτρέπεται να συνδυάζει τις εν λόγω πρόσθετες απαιτήσεις, όπου ενδείκνυται, εφόσον οι επιχειρησιακές διαδικασίες είναι συμβατές. Ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων που απαιτείται κατά τη διάρκεια της μετεκπαίδευσης πρέπει να μην είναι μικρότερος του απαιτούμενου για την ολοκλήρωση εκπαίδευσης στην κατηγορία II με χρήση HUD. Στο πλαίσιο της περιοδικής εκπαίδευσης και δοκιμασίας, επιτρέπεται στον αερομεταφορέα να συνδυάζει επίσης τις ιδιαίτερες απαιτήσεις, εφόσον τηρείται η ανωτέρω αναφερόμενη απαίτηση συμβατότητας των επιχειρησιακών διαδικασιών, υπό τον όρο ότι τουλάχιστον μία φορά ανά 12 μήνες εκτελείται τουλάχιστον μία προσέγγιση με χρήση EVS.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.455

Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας — Επιχειρησιακές διαδικασίες

- α) Γενικά. Οι πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας περιλαμβάνουν:
- 1) χειροκίνητη απογείωση (με ή χωρίς ηλεκτρονικά συστήματα καθοδήγησης η HUDLS/σε υβριδική λειτουργία HUD/HUDLS)·
 - 2) αυτόματη προσέγγιση μέχρι σε ύψος χαμηλότερο από το σχετικό ύψος απόφασης, με ελεγχόμενη από το χειριστή οριζοντίωση πριν από την προσγείωση, προσγείωση, τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση·
 - 3) προσέγγιση με την χρήση HUDLS/σε υβριδική λειτουργία HUD/HUDLS ή/και EVS)·
 - 4) αυτόματη προσέγγιση, την οποία ακολουθεί αυτόματη οριζοντίωση πριν από την προσγείωση, αυτόματη προσγείωση, ελεγχόμενη από το χειριστή τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση και
 - 5) αυτόματη προσέγγιση, την οποία ακολουθεί αυτόματη οριζοντίωση πριν από την προσγείωση, αυτόματη προσγείωση και αυτόματη τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση, όταν η ισχύουσα ορατότητα διαδρόμου είναι μικρότερη από 400 m.
- Σημείωση 1: Υβριδικό σύστημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί με οποιαδήποτε από τις εν λόγω πτητικές λειτουργίες.
Σημείωση 2: Μπορεί να δοθεί άδεια και έγκριση και για άλλου τύπου συστήματα ή απεικονίσεις.
- β) Διαδικασίες και επιχειρησιακές οδηγίες
- 1) Ο ακριβής χαρακτήρας και το πεδίο εφαρμογής των διαδικασιών και των οδηγιών που δίνονται εξαρτώνται από τον εναέριο εξοπλισμό που χρησιμοποιείται και τις διαδικασίες θαλάμου διακυβέρνησης που τηρούνται. Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει με σαφήνεια στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) τα καθήκοντα των μελών πληρώματος πτήσης κατά τη διάρκεια απογείωσης, προσέγγισης, οριζοντίωσης πριν από την προσγείωση, τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και αποτυχημένης προσέγγισης. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δίνεται στις ευθύνες του πληρώματος πτήσης κατά τη διάρκεια μετάβασης από συνθήκες μη οπτικής επαφής σε συνθήκες οπτικής επαφής και στις διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιούνται όταν περιορίζεται η ορατότητα ή όταν παρουσιάζονται βλάβες. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην κατανομή των καθηκόντων θαλάμου διακυβέρνησης έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο φόρτος εργασίας του χειριστή που αποφασίζει να προσγειωθεί ή να πραγματοποιήσει αποτυχημένη προσέγγιση, του επιτρέπει να αφοσιωθεί στη διαδικασία της επίβλεψης και της λήψης αποφάσεων.
 - 2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τις λεπτομερείς επιχειρησιακές διαδικασίες και οδηγίες στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM). Οι οδηγίες πρέπει να είναι συμβατές με τους περιορισμούς και τις υποχρεωτικές διαδικασίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου και να καλύπτουν ειδικότερα τα ακόλουθα σημεία:
 - i) τους ελέγχους για την ικανοποιητική λειτουργία του εξοπλισμού του αεροπλάνου, τόσο πριν την αναχώρηση όσο και κατά την πτήση·
 - ii) την επίπτωση στα ελάχιστα που είναι αποτέλεσμα μεταβολών στην κατάσταση των εγκαταστάσεων εδάφους και του εναέριου εξοπλισμού·
 - iii) τις διαδικασίες για την απογείωση, την προσέγγιση, την οριζοντίωση πριν από την προσγείωση, την προσγείωση, την τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση και την αποτυχημένη προσέγγιση·
 - iv) τις διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται σε περίπτωση βλαβών, προειδοποιήσεων (συμπεριλαμβανομένων των HUD/HUDLS/EVS) και μη φυσιολογικών καταστάσεων·
 - v) την απαιτούμενη αναφορά ελάχιστης οπτικής επαφής·
 - vi) τη σπουδαιότητα του ορθού τρόπου καθίσματος και θέσης των οφθαλμών·
 - vii) τις ενέργειες που ενδέχεται να είναι απαραίτητο να αναληφθούν ως συνέπεια του περιορισμού της αναφοράς οπτικής επαφής·
 - viii) την κατανομή των καθηκόντων πληρώματος σε συνάρτηση με την εκτέλεση των διαδικασιών σύμφωνα με τις διατάξεις των σημείων i) έως iv) και vi) ανωτέρω, ώστε ο/η κυβερνήτης να μπορεί να αφοσιωθεί κυρίως στην επίβλεψη και τη λήψη αποφάσεων·
 - ix) την απαίτηση για όλες τις αιτήσεις για σχετικό ύψος κάτω από 200 ft πρέπει να βασίζεται στο ραδιούψόμετρο και ότι ένας χειριστής να συνεχίσει να παρακολουθεί τα όργανα του αεροπλάνου έως ότου ολοκληρωθεί η προσγείωση·
 - x) την απαίτηση για προστασία της ευαίσθητης περιοχής ίχνους ευθυγράμμισης του διαδρόμου προσγείωσης·
 - xi) τη χρήση πληροφοριών που αφορούν την ταχύτητα αέρα, τη διάτμηση αέρα, τις αναταράξεις, τη ρύπανση διαδρόμου και τη χρήση πολλαπλών εκτιμήσεων ορατότητας διαδρόμου·

- xii) διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιούνται για:
- A) πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I κατώτερων προτύπων·
 - B) πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II εκτός προτύπων·
 - Γ) προσεγγίσεις με τη χρήση EVS και
 - Δ) πρακτική εξάσκηση σε προσεγγίσεις και προσγείωση σε διαδρόμους στους οποίους δεν ισχύουν οι πλήρεις διαδικασίες αεροδρομίου κατηγορίας II ή κατηγορίας III·
- xiii) τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που απορρέουν από την πιστοποίηση πτητικής ικανότητας και
- xiv) πληροφορίες για τη μέγιστη επιτρεπτή παρέκκλιση από το ίχνος κατολίσθησης του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή/και του εντοπιστή.
-

Προσάρτημα 1 της OPS 1.465

Ελάχιστες τιμές ορατότητας για πτητικές λειτουργίες πτήσης εξ όψεως (VFR)

Κατηγορία εναέριου χώρου	A B C D E (Σημ. 1)	F G
		Τουλάχιστον 900 m (3 000 ft) υπεράνω της μέσης στάθμης της θάλασσας (AMSL) ή τουλάχιστον 300 m (1 000 ft) υπεράνω του εδάφους, ανάλογα ποια είναι η υψηλότερη τιμή
		Ίση ή μικρότερη από 900 m (3 000 ft) υπεράνω της μέσης στάθμης της θάλασσας (AMSL) ή 300 m (1 000 ft) υπεράνω του εδάφους, ανάλογα ποια είναι η υψηλότερη τιμή
Απόσταση από νέφη	1 500 m οριζοντίως 300 m (1 000 ft) κατακορύφως	Χωρίς νέφη και με ορατή την επιφάνεια του εδάφους
Ορατότητα πτήσης	8 km σε ύψος 3 050 m και περισσότερο (10 000 ft) υπεράνω της μέσης στάθμης της θάλασσας (AMSL) (σημείωση 2), 5 km σε ύψος κάτω από 3 050 m (10 000 ft) υπεράνω της μέσης στάθμης της θάλασσας (AMSL)	5 km (σημείωση 3)

Σημείωση 1: Οι ελάχιστες VMC (μετεωρολογικές συνθήκες για πτήσεις εξ όψεως) για εναέριο χώρο κατηγορίας A περιλαμβάνονται ως κατευθυντήριες γραμμές, αλλά δεν συνεπάγονται αποδοχή πτήσεων VFR σε εναέριο χώρο κατηγορίας A.

Σημείωση 2: Όταν η τιμή του μεταβατικού απόλυτου ύψους είναι μικρότερο από 3 050 m υπεράνω της μέσης στάθμης της θάλασσας (AMSL), πρέπει να χρησιμοποιείται επίπεδο πτήσης (FL) 100 αντί για 10 000 ft.

Σημείωση 3: Η ορατότητα πτήσης αεροπλάνων των κατηγοριών A και B επιτρέπεται να μειώνεται στα 3 000 m, υπό την προϋπόθεση ότι η αρμόδια Αρχή για τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (Air Traffic Service, ATS) επιτρέπει τη χρήση ορατότητας πτήσης μικρότερης από 5 km και οι συνθήκες είναι τέτοιες ώστε να είναι μικρό το ενδεχόμενο το αεροπλάνο να έρθει αντιμέτωπο με άλλα και η ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα (Indicated Air Speed, IAS) είναι 140 kt ή μικρότερη.

ΤΜΗΜΑ ΣΤ

ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

OPS 1.470

Εφαρμογή

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία πολυκινητήριων αεροπλάνων με ελικοστροβιλοκινητήρες, τα οποία διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερους από εννέα επιβάτες ή μέγιστη μάζα απογείωσης η οποία υπερβαίνει τα 5 700 kg, καθώς και όλων των πολυκινητήριων αεροπλάνων με στροβιλοκινητήρες, εκτελείται σύμφωνα με το τμήμα Z (κατηγορία επιδόσεων Α).
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία ελικοφόρων αεροπλάνων που διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για εννέα επιβάτες ή λιγότερους και μέγιστη μάζα απογείωσης 5 700 kg ή μικρότερη, εκτελείται σύμφωνα με το τμήμα Η (κατηγορία επιδόσεων Β).
- γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία αεροπλάνων με παλινδρομικούς κινητήρες, που διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερους από εννέα επιβάτες ή μέγιστη μάζα απογείωσης η οποία υπερβαίνει τα 5 700 kg, εκτελείται σύμφωνα με το τμήμα Θ (κατηγορία επιδόσεων Γ).
- δ) Εφόσον δεν είναι δυνατή η πλήρης συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος εξαιτίας συγκεκριμένων χαρακτηριστικών σχεδιασμού (π.χ. στην περίπτωση υπερηχητικών αεροπλάνων ή υδροπλάνων), ο αερομεταφορέας εφαρμόζει εγκεκριμένα πρότυπα επιδόσεων που διασφαλίζουν ένα επίπεδο ασφάλειας αντίστοιχο προς εκείνο του σχετικού τμήματος.

OPS 1.475

Γενικά

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα του αεροπλάνου:
- 1) στην αρχή της απογείωσης ή σε περίπτωση επανασχεδιασμού κατά τη διάρκεια της πτήσης·
 - 2) στο σημείο το οποίο ξεκινά η εφαρμογή του αναθεωρημένου επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης, δεν υπερβαίνει τη μάζα η οποία καθιστά εφικτή τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος σε συνάρτηση με την πτήση που πρόκειται να εκτελεσθεί, επιτρέποντας αναμενόμενες μειώσεις της μάζας καθώς εξελίσσεται η πτήση και την απόρριψη των καυσίμων που προβλέπεται στη συγκεκριμένη απαίτηση.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων, που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου, χρησιμοποιούνται προκειμένου να προσδιοριστεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος και συμπληρώνονται, όπως απαιτείται, με άλλα δεδομένα αποδεκτά από την Αρχή, όπως καθορίζεται στο αντίστοιχο τμήμα. Σε περίπτωση εφαρμογής συντελεστών που καθορίζονται στο αντίστοιχο τμήμα, μπορούν να ληφθούν υπόψη οι λειτουργικοί συντελεστές που έχουν ήδη περιληφθεί στα δεδομένα επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης αεροπλάνου ώστε να αποφευχθεί η διπλή εφαρμογή συντελεστών.
- γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος, πρέπει να λαμβάνεται δεόντως υπόψη η διαμόρφωση του αεροπλάνου, οι συνθήκες περιβάλλοντος και η λειτουργία συστημάτων που έχουν δυσμενή αντίκτυπο στις επιδόσεις.
- δ) Για σκοπούς επιδόσεων, ο υγρός διάδρομος, εκτός του διαδρόμου από χορτοτάπητα, μπορεί να θεωρείται ως ξηρός διάδρομος.
- ε) Κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις απογείωσης του σχετικού τμήματος, ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη την ακρίβεια της χαρτογράφησης.

OPS 1.480

Ορολογία

- α) Οι ακόλουθοι όροι που χρησιμοποιούνται στα τμήματα ΣΤ, Ζ, Η, Θ και Ι, έχουν την ακόλουθη έννοια:
- 1) “Διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης/ακινητοποίησης (ASDA)”: Το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης αθροϊζόμενο στο μήκος της προέκτασης διαδρόμου για ματαίωση αυτής, εφόσον η εν λόγω προέκταση διαδρόμου για ματαίωση απογείωσης κηρύσσεται διαθέσιμη από την αρμόδια Αρχή και είναι ικανή να φέρει τη μάζα του αεροπλάνου υπό τις επικρατούσες επιχειρησιακές συνθήκες.

- 2) “Διάδρομος με ρύπανση”: Ένας διάδρομος θεωρείται ότι έχει υποστεί ρύπανση όταν πάνω από το 25 % της επιφάνειας του διαδρόμου (είτε σε μεμονωμένες περιοχές είτε όχι), εντός του απαιτούμενου μήκους και πλάτους που χρησιμοποιείται, καλύπτεται από τα ακόλουθα:
- i) επιφανειακά ύδατα με βάθος άνω των 3 mm (0,125 ίντσες), ή από λάσπη χιονιού, ή υγροποιημένο χιόνι, το οποίο ισούται με περισσότερο από 3 mm (0,125 ίντσες) ύδατος·
 - ii) χιόνι το οποίο έχει συμπυκνωθεί σε στερεή μάζα η οποία ανθίσταται σε περαιτέρω συμπύκνωση και η οποία εάν ανασηκωθεί παραμένει συμπαγής ή σπάζει σε κομμάτια (συμπυκνωμένο χιόνι), ή
 - iii) πάγος, συμπεριλαμβανομένου του υγρού πάγου.
- 3) “Υγρός διάδρομος”: Ένας διάδρομος θεωρείται υγρός όταν η επιφάνεια δεν είναι ξηρή, καθώς και όταν η υγρασία πάνω σε αυτή δεν του προσδίδει γυαλιστερή εμφάνιση.
- 4) “Ξηρός διάδρομος”: Ξηρός είναι ο διάδρομος που δεν είναι ούτε υγρός ούτε έχει ρύπανση και ο οποίος περιλαμβάνει επιστρωμένους διαδρόμους οι οποίοι έχουν κατασκευαστεί ειδικά με αυλάκια ή πορώδες οδόστρωμα και συντηρείται έτσι ώστε να διατηρεί “αποτελεσματικά ξηρή” δράση πέδησης ακόμα και όταν υπάρχει υγρασία.
- 5) “Διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης”: Το μήκος του διαδρόμου που δηλώνεται ως διαθέσιμο από την αρμόδια Αρχή και είναι κατάλληλο για την τροχοδρόμηση ενός αεροπλάνου που προσγειώνεται.
- 6) “Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών”: Η μέγιστη χωρητικότητα θέσεων επιβατών ενός μεμονωμένου αεροπλάνου, εξαιρουμένων των θέσεων του χειριστή των θέσεων στο θάλαμο διακυβέρνησης και των θέσεων του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κατά περίπτωση, η οποία χρησιμοποιείται από τον αερομεταφορέα, εγκρίνεται από την Αρχή και καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (ΟΜ).
- 7) “Διαθέσιμη απόσταση απογείωσης” (TODA): Το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης αθροιζόμενο με το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής η οποία είναι ελεύθερη από εμπόδια.
- 8) Ως μάζα απογείωσης του αεροπλάνου θεωρείται η μάζα του, στην οποία περιλαμβάνεται κάθε αντικείμενο και κάθε πρόσωπο που μεταφέρεται κατά την έναρξη της διαδρομής απογείωσης.
- 9) “Διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης” (TORA): Το μήκος του διαδρόμου που δηλώνεται διαθέσιμο από την αρμόδια Αρχή και είναι κατάλληλο για την τροχοδρόμηση ενός αεροπλάνου που απογειώνεται.
- 10) “Υγρός διάδρομος”: Ένας διάδρομος θεωρείται υγρός όταν η επιφάνεια του διαδρόμου καλύπτεται από νερό, ή κάτι συναφές, εκτός αυτών που καθορίζονται στο σημείο α) 2, ή όταν υπάρχει αρκετή υγρασία στην επιφάνεια του διαδρόμου ώστε να προκαλεί αντανάκλασεις, χωρίς ωστόσο σημαντικές περιοχές να καλύπτονται από στάσιμα ύδατα.
- β) Οι όροι “απόσταση επιτάχυνσης/ακινητοποίησης”, “απόσταση απογείωσης”, “διαδρομή απογείωσης”, “καθαρό ίχνος πτήσης απογείωσης”, “καθαρό ίχνος πτήσης διαδρομής με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας” και “καθαρό ίχνος πτήσης διαδρομής με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας” σε συνάρτηση με το αεροπλάνο έχουν την έννοια που καθορίζεται στις απαιτήσεις πλοϊμότητας σύμφωνα με τις οποίες πιστοποιήθηκε το αεροπλάνο, ή όπως καθορίζεται από την Αρχή εάν αυτή κρίνει τον ορισμό ανεπαρκή προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τους επιχειρησιακούς περιορισμούς επιδόσεων.

ΤΜΗΜΑ Ζ

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Α

OPS 1.485

Γενικά

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, προκειμένου να προσδιοριστεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος, τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου συμπληρώνονται, εφόσον είναι αναγκαίο, από άλλα δεδομένα αποδεκτά από την Αρχή, σε περίπτωση που τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης αεροπλάνου είναι ανεπαρκή ως προς τα παρακάτω σημεία:
- 1) συνυπολογισμός των λογικά αναμενόμενων αντίξων συνθηκών πτητικής λειτουργίας, όπως απογείωση και προσγείωση σε διαδρόμους με ρύπανση και
 - 2) συνυπολογισμός βλάβης κινητήρα κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων πτήσης.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, σε περίπτωση υγρού διαδρόμου και διαδρόμου με ρύπανση, χρησιμοποιούνται δεδομένα επιδόσεων που καθορίζονται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις για την πιστοποίηση μεγάλων αεροπλάνων ή ισοδύναμα, τα οποία είναι αποδεκτά από την Αρχή.

OPS 1.490

Απογείωση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου για το ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο που πραγματοποιείται η απογείωση.
- β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί τις ακόλουθες απαιτήσεις κατά τον προσδιορισμό της μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας απογείωσης:
- 1) η απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης·
 - 2) η απόσταση απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, με απόσταση προέκτασης διαδρόμου για απογείωση η οποία δεν υπερβαίνει το ήμισυ της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης·
 - 3) η διαδρομή απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης·
 - 4) η συμμόρφωση με το παρόν σημείο πρέπει να αποδεικνύεται χρησιμοποιώντας μια απλή τιμή της ταχύτητας V1 για τη μαιταιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση και
 - 5) σε υγρό διάδρομο ή διάδρομο με ρύπανση, η μάζα απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την επιτρεπόμενη μάζα για απογείωση σε ξηρό διάδρομο κάτω από τις ίδιες συνθήκες.
- γ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του σημείου β) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
- 1) το απόλυτο ύψος πίεσεως στο αεροδρόμιο·
 - 2) τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο·
 - 3) την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και τον τύπο της επιφάνειας του διαδρόμου·
 - 4) την κλίση του διαδρόμου στη διεύθυνση της απογείωσης·
 - 5) το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστον το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί και
 - 6) την ενδεχόμενη απώλεια μήκους διαδρόμου που οφείλεται στην ευθυγράμμιση του αεροπλάνου πριν από την απογείωση.

OPS 1.495

Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση είναι ελεύθερο από κάθε εμπόδιο σε κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον 35 ft ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90 m συν $0,125 \times D$, όπου D η οριζόντια απόσταση την οποία έχει διανύσει το αεροπλάνο από το τέλος του διαθέσιμου μήκους διαδρομής απογείωσης ή το τέλος της απόστασης απογείωσης εάν έχει προγραμματιστεί στροφή πριν το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης. Για αεροπλάνα με εκπέτασμα πτέρυγας μικρότερο από 60 m μπορεί να χρησιμοποιείται οριζόντια απόσταση ελεύθερη από εμπόδια, η οποία είναι ίση με το ήμισυ του εκπετάσματος της πτέρυγας του αεροπλάνου συν $60 \text{ m} + 0,125 \times D$.
- β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του σημείου α), ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
- 1) τη μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης·
 - 2) το απόλυτο ύψος πίεσεως στο αεροδρόμιο·
 - 3) τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο και
 - 4) το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.
- γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του σημείου α), ανωτέρω:
- 1) δεν επιτρέπονται αλλαγές ίχνους έως το όπου το καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση έχει επιτύχει ύψος ίσο με το ήμισυ του εκπετάσματος πτέρυγας, αλλά όχι μικρότερο των 50 ft πάνω από το υψόμετρο του τέλους του διαθέσιμου διαδρόμου απογείωσης. Από το αυτό και μέχρι το ύψος των 400 ft, η κλίση του αεροπλάνου δέον να μην υπερβαίνει τις 15°. Είναι δυνατός ο προγραμματισμός γωνιών κλίσεως μεγαλύτερων των 15°, αλλά όχι μεγαλύτερων των 25°, μετά το ύψος των 400 ft·
 - 2) κάθε τμήμα του καθαρού ίχνους πτήσης απογείωσης στο οποίο το αεροσκάφος λαμβάνει κλίση μεγαλύτερη των 15° πρέπει να είναι ελεύθερο από οιοδήποτε εμπόδιο εντός των οριζοντίων αποστάσεων, που καθορίζονται στα σημεία α), δ) και ε) της παρούσας παραγράφου, σε κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον 50 ft και
 - 3) ο αερομεταφορέας πρέπει να ακολουθεί ειδικές διαδικασίες, υποκείμενες στην έγκριση της Αρχής, για την εφαρμογή αυξημένων γωνιών κλίσης οι οποίες δεν υπερβαίνουν τις 20°, σε ύψος μεταξύ 200 ft και 400 ft, ή τις 30° σε ύψος άνω των 400 ft (βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.495, σημείο γ) 3)).
 - 4) Πρέπει να συνυπολογίζεται επαρκής ανοχή για την επίδραση της γωνίας κλίσης στις επιχειρησιακές ταχύτητες και στο ίχνος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των αυξήσεων της απόστασης που προκύπτουν από τις αυξανόμενες επιχειρησιακές ταχύτητες.
- δ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του σημείου α), ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λάβει υπόψη εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:
- 1) 300 m εφόσον ο χειριστής δύναται να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλοήγησης εντός της περιοχής συνυπολογισμού του εμποδίου, ή
 - 2) 600 m για πτήσεις υπό οποιοσδήποτε άλλες συνθήκες.
- ε) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του σημείου α), ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λάβει υπόψη εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:
- 1) 600 m εφόσον ο χειριστής δύναται να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλοήγησης εντός της περιοχής συνυπολογισμού του εμποδίου, ή
 - 2) 900 m για πτήσεις υπό οποιοσδήποτε άλλες συνθήκες.
- στ) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της OPS 1.495 και οι οποίες εξασφαλίζουν ασφαλή πορεία, με παράκαμψη των εμποδίων, ώστε το αεροσκάφος είτε να πληροί τις προϋποθέσεις πορείας της OPS 1.500, είτε να μπορεί να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο αναχώρησης ή σε άλλο αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης.

OPS 1.500

Κατά τη διαδρομή — Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης (κατά τη διαδρομή), η οποία εκτελείται με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, που παρουσιάζονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου και είναι κατάλληλα για τις μετεωρολογικές συνθήκες που αναμένονται κατά την πτήση, είναι σε συμφωνία με όλα τα σημεία β) ή γ), καθ' όλη τη διαδρομή. Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να έχει θετική βαθμίδα σε ύψος 1 500 ft πάνω από το αεροδρόμιο, όπου ενδεχομένως θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση σε περίπτωση βλάβης του κινητήρα. Σε μετεωρολογικές συνθήκες που απαιτούν τη λειτουργία αντιπαγωγικών συστημάτων, οι επιπτώσεις της χρήσης αυτών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στο καθαρό ίχνος πτήσης.

- β) Η βαθμίδα του καθαρού ίχνους πτήσης πρέπει να είναι θετική τουλάχιστον σε ύψος 1 000 ft πάνω από έδαφος οιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια κατά τη διαδρομή και εντός απόστασης 9,3 km (5 ναυτικά μίλια) σε αμφότερες τις πλευρές της προγραμματιζόμενης πορείας.
- γ) Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να καθιστά δυνατή τη συνέχιση της πτήσης του αεροπλάνου από το ύψος ταξιδιού προς αεροδρόμιο όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί προσγείωση με βάση την OPS 1.515 ή 1.520, κατά περίπτωση, με το καθαρό ίχνος πτήσης να διαθέτει κατακόρυφο χώρο ελεύθερο εμποδίων τουλάχιστον 2 000 ft πάνω από έδαφος οιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια κατά την διαδρομή, εντός απόστασης 9,3 km (5 ναυτικά μίλια) σε αμφότερες τις πλευρές της προγραμματιζόμενης πορείας με βάση τα σημεία 1 έως 4 κατωτέρω:
- 1) ο κινητήρας θεωρείται ότι θα υποστεί βλάβη στο πλέον κρίσιμο της πορείας·
 - 2) συνυπολογίζεται η επίδραση των ανέμων στο ίχνος πτήσης·
 - 3) η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνουσα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας και
 - 4) το αεροδρόμιο, στο οποίο θεωρείται πιθανό ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση του αεροπλάνου μετά από μηχανική βλάβη, πρέπει να πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:
 - i) να πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που αντιστοιχούν στην αναμενόμενη μάζα προσγείωσης και
 - ii) τα δελτία ή οι προγνώσεις καιρού, ή ο συνδυασμός αυτών, καθώς και οι αναφορές κατάστασης αεροδρομίου να δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης είναι δυνατή η πραγματοποίηση ασφαλούς προσγείωσης.
- δ) Προκειμένου να αποδειχθεί τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της OPS 1.500, ο αερομεταφορέας πρέπει να αυξάνει τα περιθώρια εύρους που περιέχονται στα σημεία β) και γ) στα 18,5 km (10 ναυτικά μίλια), εφόσον η ακρίβεια πλοήγησης δεν πληροί το 95 % του επιπέδου συγκράτησης.

OPS 1.505

Κατά τη διαδρομή — Αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, δύο εκ των οποίων είναι εκτός λειτουργίας

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κανένα του σχεδιαζόμενου ίχνους πτήσης, αεροπλάνο που διαθέτει τρεις ή περισσότερους κινητήρες δεν θα απέχει περισσότερο από 90 λεπτά, έχοντας ταχύτητα πλεύσης μεγάλης εμβέλειας με πλήρη ισχύ υπό συνθήκες σταθερής θερμοκρασίας και νηνεμίας, από αεροδρόμιο στο οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης, εκτός εάν πληρούνται τα σημεία β) έως στ), κατωτέρω.
- β) Τα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας πρέπει να καθιστούν δυνατή τη συνέχιση της πτήσης του αεροπλάνου, στις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, από το που θεωρείται ότι οι δύο κινητήρες παρουσίασαν βλάβη ταυτόχρονα, έως το αεροδρόμιο όπου είναι δυνατή η προσγείωση και η πλήρης ακινητοποίηση, εφόσον εφαρμόζεται η προκαθορισμένη διαδικασία προσγείωσης με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας. Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να είναι ελεύθερο εμποδίων κατακόρυφα, σε ύψος τουλάχιστον 2 000 ft από έδαφος οιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια, καθ' όλη την πορεία, εντός απόστασης 9,3 km (5 ναυτικά μίλια) σε αμφότερες τις πλευρές της σχεδιαζόμενης πορείας. Σε απόλυτα ύψη και σε μετεωρολογικές συνθήκες που απαιτούν τη χρήση αντιπαγωγικών συστημάτων, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η επίδραση της χρήσης αυτών στα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης. Εάν η ακρίβεια πλοήγησης δεν πληροί το 95 % του επιπέδου συγκράτησης, ο αερομεταφορέας πρέπει να αυξάνει το εν λόγω περιθώριο εύρους στα 18,5 km (10 ναυτικά μίλια).
- γ) Οι δύο κινητήρες θεωρούνται ότι παρουσιάζουν βλάβη στο πλέον κρίσιμο της πορείας όπου το αεροσκάφος βρίσκεται πάνω από 90 λεπτά με ταχύτητα συντηρητικής πλεύσης με όλους τους κινητήρες, υπό κανονικές θερμοκρασίες και νηνεμία, μακριά από το αεροδρόμιο όπου πληρούνται οι προϋποθέσεις απόδοσης που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης.
- δ) Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να έχει θετική βαθμίδα σε ύψος 1 500 ft πάνω από το αεροδρόμιο όπου υποτιθεται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση μετά από βλάβη των δύο κινητήρων.
- ε) η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνουσα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας και
- στ) Η αναμενόμενη μάζα του αεροσκάφους στο όπου θεωρείται ότι δύο κινητήρες παρουσιάζουν βλάβη, δεν πρέπει να είναι μικρότερη από εκείνη που θα περιελάμβανε επαρκή καύσιμα για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο προσγείωσης και για την άφιξη στο εκείνο σε ύψος τουλάχιστον 1 500 ft πάνω ακριβώς από την περιοχή προσγείωσης και κατόπιν για την πραγματοποίηση οριζόντιας πτήσης επί 15 λεπτά.

OPS 1.510

Προσγείωση — Προορισμός και αεροδρόμια εναλλαγής (εναλλακτικά)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που ορίζεται με βάση την OPS 1.475 σημείο α) δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται για το απόλυτο ύψος και την θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και εναλλαγής.
- β) Για ενόργανες προσεγγίσεις με κλίση ανόδου μετά από αποτυχημένη προσέγγιση μεγαλύτερη του 2,5 % ο αερομεταφορέας ελέγχει ότι η αναμενόμενη μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου επιτρέπει αποτυχημένη προσέγγιση με κλίση ανόδου ίση ή μεγαλύτερη από την ισχύουσα κλίση ανόδου αποτυχημένης προσέγγισης σε διάταξη και ταχύτητα με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας (βλέπε ισχύουσες απαιτήσεις για την πιστοποίηση μεγάλων αεροπλάνων). Η χρήση εναλλακτικής λύσης πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή.
- γ) Για ενόργανες προσεγγίσεις σε ύψη απόφασης κάτω των 200 ft, ο αερομεταφορέας πρέπει να επαληθεύει ότι η αναμενόμενη μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου επιτρέπει βαθμίδα ανόδου αποτυχημένης προσέγγισης, με βλάβη στον κρίσιμο κινητήρα και με την ταχύτητα και διάταξη που χρησιμοποιείται σε επανακύκλωση λαμβάνοντας κλίση τουλάχιστον 2,5 %, ή την κλίση που είναι δημοσιευμένη αλλού, ανάλογα με το ποια είναι μεγαλύτερη (βλέπε CS AWO 243). Η χρήση εναλλακτικής λύσης πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή.

OPS 1.515

Προσγείωση — Ξηρός διάδρομος

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου, που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.475 σημείο α), όσον αφορά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο εναλλαγής, καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης σε απόσταση 50 ft πάνω από το κατώφλι:
- 1) για αεροσκάφη με στροβιλοκινητήρες εντός του 60 % της διαθέσιμης διαδρομής προσγείωσης, ή
 - 2) για αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες, εντός του 70 % της διαθέσιμης διαδρομής προσγείωσης·
 - 3) για διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία η Αρχή δύναται να εγκρίνει τη χρήση δεδομένων απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνο με το σημείο α) σημεία 1 και 2, κατά περίπτωση, η οποία βασίζεται σε περιοριστικό ύψος διέλευσης κάτω των 50 ft, αλλά όχι μικρότερο των 35 ft [βλέπε Προσάρτημα 1 για την OPS 1.515 σημείο α) 3].
 - 4) 4. προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του σημείου α) σημεία 1 και 2, ανωτέρω, η Αρχή δύναται να εγκρίνει κατ' εξαίρεση, εάν κρίνει ότι παρίσταται ανάγκη (βλέπε Προσάρτημα 1), την εκτέλεση χειρισμών βραχείας προσγείωσης, σύμφωνα με τα προσαρτήματα 1 και 2, καθώς και με οιοσδήποτε άλλους πρόσθετους όρους που η Αρχή κρίνει αναγκαίους προκειμένου να εξασφαλιστεί ένα αποδεκτό επίπεδο ασφαλείας για την συγκεκριμένη περίπτωση.
- β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του σημείου α), ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
- 1) το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο·
 - 2) το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου και
 - 3) την κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση προσγείωσης εφόσον είναι μεγαλύτερη από ± 2 %.
- γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του σημείου α), ανωτέρω, πρέπει να θεωρείται ότι:
- 1) η προσγείωση του αεροπλάνου πραγματοποιείται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, σε συνθήκες νηνεμίας και
 - 2) το αεροπλάνο προσγειώνεται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, αφού υπολογισθεί η πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου και ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου στο έδαφος, καθώς και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και έδαφος.
- δ) Εάν ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις του σημείου γ) 1, ανωτέρω, σχετικά με αεροδρόμιο προορισμού που διαθέτει έναν και μόνο διάδρομο, όπου η προσγείωση εξαρτάται από συγκεκριμένη συνιστώσα ανέμου, τότε το αεροπλάνο συνεχίζει την πορεία του εφόσον υποδεικνύονται δύο αεροδρόμια εναλλαγής που καθιστούν δυνατή την τήρηση των διατάξεων των σημείων α), β) και γ). Πριν ξεκινήσει η προσέγγιση προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού, ο κυβερνήτης θα πρέπει να είναι βέβαιος ότι η προσγείωση μπορεί να πραγματοποιηθεί σε πλήρη συμμόρφωση προς την OPS 1.510 και τα σημεία α) και β), ανωτέρω.

- ε) Σε περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης του αερομεταφορέα με το σημείο γ) 2), σχετικά με το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροπλάνο ενδέχεται να σταλεί προς άλλη κατεύθυνση, εφόσον οριστεί αεροδρόμιο εναλλαγής, στο οποίο είναι εφικτή η πλήρης συμμόρφωση με τις διατάξεις των σημείων α), β) και γ), ανωτέρω.

OPS 1.520

Προσγείωση — Υγροί διάδρομοι και διάδρομοι με ρύπανση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι υγρός, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απαιτούμενης απόστασης προσγείωσης, σύμφωνα με την OPS 1.515.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης στο διάδρομο ενδέχεται να υπάρχει ρύπανση, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με την απόσταση προσγείωσης, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο α), ανωτέρω, ή τουλάχιστον με το 115 % της απόστασης προσγείωσης που καθορίζεται με βάση τα δεδομένα εγκεκριμένης απόστασης προσγείωσης που έχει υποστεί ρύπανση, ή με βάση άλλα δεδομένα, εγκεκριμένα από την Αρχή, ανάλογα με το ποια απόσταση είναι μεγαλύτερη.
- γ) Είναι δυνατή η χρησιμοποίηση απόστασης προσγείωσης σε υγρό διάδρομο μικρότερης από αυτή που προβλέπεται στο σημείο α), ανωτέρω, όχι όμως μικρότερης από αυτή που απαιτείται από την OPS 1.550 σημείο α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου περιλαμβάνει πρόσθετες ειδικές πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε υγρούς διαδρόμους.
- δ) Είναι δυνατή η χρησιμοποίηση απόστασης προσγείωσης σε ειδικά προετοιμασμένο διάδρομο που έχει υποστεί ρύπανση μικρότερης από αυτήν που προβλέπεται στο σημείο α), ανωτέρω, όχι όμως μικρότερης από αυτή που απαιτείται από την OPS 1.515 σημείο α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου περιλαμβάνει συγκεκριμένες πρόσθετες πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε διαδρόμους με ρύπανση.
- ε) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις των σημείων β), γ) και δ), ανωτέρω, τα κριτήρια της OPS 1.515 ισχύουν ανάλογα, εκτός από την περίπτωση της OPS 1.515 σημείο α) σημεία 1 και 2, η οποία δεν εφαρμόζεται στο σημείο β), ανωτέρω.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.495 σημείο γ) 3)

Έγκριση για αυξημένες γωνίες κλίσης

- α) Για τη χρήση αυξημένων γωνιών κλίσης που απαιτούν ειδική έγκριση, πρέπει να πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:
- 1) Το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου πρέπει να περιλαμβάνει εγκεκριμένα δεδομένα για την απαιτούμενη αύξηση ταχύτητας πτητικής λειτουργίας, καθώς και δεδομένα που καθιστούν δυνατό το σχεδιασμό του ίχνους πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις αυξημένες γωνίες κλίσης και ταχύτητες.
 - 2) Πρέπει να είναι δυνατή η χρήση οπτικής καθοδήγησης για την ακρίβεια πλοήγησης.
 - 3) Τα μετεωρολογικά ελάχιστα και οι περιορισμοί σε συνάρτηση με τον άνεμο πρέπει να προσδιορίζονται για κάθε διάδρομο και να εγκρίνονται από την Αρχή.
 - 4) Εκπαίδευση σύμφωνα με την OPS 1.975.
-

Προσάρτημα 1 της OPS 1.515 σημείο α) 3)

Διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία

- α) Η Αρχή δύναται να εγκρίνει την εφαρμογή διαδικασιών προσέγγισης με μεγάλη γωνία χρησιμοποιώντας γωνίες ίχνους κατολίθισης 4,5°, ή μεγαλύτερες και περιοριστικά ύψη διέλευσης 50 ft κατ' ανώτατο όριο, αλλά όχι κάτω των 35 ft, εφόσον πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:
- 1) το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου πρέπει να μνημονεύει τη μέγιστη επιτρεπτή γωνία ίχνους κατολίθισης, κάθε άλλο περιορισμό, τις κανονικές ή μη κανονικές διαδικασίες, ή τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης σχετικά με προσέγγιση μεγάλης γωνίας, καθώς και τις τροποποιήσεις στα δεδομένα μήκους διαδρόμου, εφόσον χρησιμοποιούνται κριτήρια προσέγγισης μεγάλης γωνίας·
 - 2) κάθε αεροδρόμιο στο οποίο πρόκειται να εφαρμοστούν διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία πρέπει να διαθέτει κατάλληλο σύστημα αναφοράς ίχνους κατολίθισης, το οποίο να περιλαμβάνει τουλάχιστον σύστημα οπτικής ένδειξης ίχνους κατολίθισης και
 - i) η κατάσταση εμποδίων·
 - ii) ο τύπος της αναφοράς ίχνους κατολίθισης και καθοδήγησης διαδρόμου, όπως οπτικά βοηθήματα, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB·
 - iii) η ελάχιστη οπτική αναφορά που απαιτείται σε DH και MDA·
 - iv) ο διαθέσιμος αερομεταφερόμενος εξοπλισμός·
 - v) τα προσόντα χειριστή και η ειδική εξοικείωσή του με το εκάστοτε αεροδρόμιο·
 - vi) τους περιορισμούς και τις διαδικασίες που προβλέπει το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου και
 - vii) τα κριτήρια αποτυχημένης προσέγγισης.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.515 σημείο α) 4)

Χειρισμοί βραχείας προσγείωσης

- α) Για τους σκοπούς του πίνακα 1: α) Για τους σκοπούς της OPS 1.550 σημείο α) 4, η απόσταση που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της επιτρεπτής μάζας προσγείωσης δύναται να αποτελείται από το χρήσιμο μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής αθροϊζόμενο με τη διαθέσιμη δηλωθείσα απόσταση προσγείωσης. Η Αρχή εγκρίνει τους χειρισμούς αυτούς σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:
- 1) Απόδειξη της ανάγκης για την διενέργεια χειρισμών βραχείας προσγείωσης. Πρέπει να υφίσταται σαφές κοινό συμφέρον και ανάγκη που υπαγορεύεται από λόγους επιχειρησιακής φύσεως για την εκτέλεση της πτητικής λειτουργίας, είτε λόγω της απομακρυσμένης θέσης του αεροδρομίου είτε λόγω των φυσικών περιορισμών σχετικά με την επέκταση του διαδρόμου.
 - 2) Κριτήρια σχετικά με το αεροπλάνο και την πτητική λειτουργία.
 - i) Χειρισμοί βραχείας προσγείωσης εγκρίνονται μόνο για αεροπλάνα στα οποία η κατακόρυφη απόσταση μεταξύ του ίχνους του ματιού του χειριστή και του ίχνους του χαμηλότερου υ των τροχών και με το αεροπλάνο να βρίσκεται σε κανονικό ίχνος καθόδου, δεν υπερβαίνει τα 3 m.
 - ii) Στο πλαίσιο του καθορισμού επιχειρησιακών ελάχιστων αεροδρομίου, η ορατότητα/ο δεν πρέπει να είναι μικρότερη του 1,5 km. Επιπλέον, οι περιορισμοί ανέμου πρέπει να προσδιορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM).
 - iii) Η ελάχιστη πείρα του χειριστή, οι απαιτήσεις εκπαίδευσης και η εξοικείωση με το αεροδρόμιο, πρέπει να προσδιορίζονται για παρόμοιες επιχειρήσεις στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM).
 - 3) Γίνεται δεκτό ότι το ύψος διασταύρωσης πάνω από το έναρξης του προς χρήση μήκους της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής είναι 50 ft.
 - 4) Πρόσθετα κριτήρια. Η Αρχή δύναται να επιβάλει πρόσθετες απαιτήσεις οι οποίες κρίνονται αναγκαίες για την ασφαλή πτητική λειτουργία, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του τύπου του αεροπλάνου, τα ορογραφικά χαρακτηριστικά στην περιοχή προσέγγισης, τα διαθέσιμα βοηθήματα προσέγγισης, καθώς και τις πιθανότητες αποτυχημένης προσέγγισης/ματαιωθείσας προσγείωσης. Για παράδειγμα, τέτοιου είδους πρόσθετη απαίτηση συνιστά η προϋπόθεση για σύστημα οπτικής ένδειξης καθόδου τύπου VASI (οπτική ένδειξη ίχνους κατολίθησης)/PAPI (ενδεικτής ίχνους προσέγγισης ακριβείας).

Προσάρτημα 2 της OPS 1.515 σημείο α) 4

Κριτήρια σχετικά με το αεροδρόμιο για χειρισμούς βραχείας προσγείωσης

- α) Η χρήση της περιοχής ασφαλείας πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή του αεροδρομίου.
- β) Το ωφέλιμο μήκος της δηλωθείσας περιοχής ασφαλείας, σύμφωνα με τις διατάξεις της 1.515 σημείο α) 4 και του παρόντος προσαρτήματος, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 90 m.
- γ) Το πλάτος της δηλωθείσας περιοχής ασφαλείας ισούται τουλάχιστον με το διπλάσιο του πλάτους του διαδρόμου ή το διπλάσιο του εκπετάσματος πτέρυγας, ανάλογα ποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο, ενώ το κέντρο της περιοχής αυτής είναι τοποθετημένο στην ίδια ευθεία με την επεκταμένη κεντρική γραμμή του διαδρόμου.
- δ) η δηλωθείσα ασφαλής περιοχή πρέπει να είναι απαλλαγμένη από τα εμπόδια ή τις υποπίεσεις που θα μπορούσαν να διακινδυνεύσουν μια προσγείωση "κοντός", ενώ κανένα κινητό αντικείμενο δεν επιτρέπεται εντός της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής όταν ο διάδρομος χρησιμοποιείται για χειρισμούς βραχείας προσγείωσης.
- ε) Η κλίση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει το 5 % στην ανοδική κλίση και το 2 % στην καθοδική κλίση προς την κατεύθυνση της προσγείωσης.
- στ) για τους σκοπούς της πτητικής αυτής λειτουργίας, δεν είναι αναγκαία η εφαρμογή της απαίτησης έντασης διόπτευσης της OPS 1.480 σημείο α) 5 στη δηλωθείσα περιοχή ασφαλείας.

ΤΜΗΜΑ Η

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β

OPS 1.525

Γενικά

- α) Δεν επιτρέπεται η εκμετάλλευση μονοκινητήριου αεροπλάνου από τον αερομεταφορέα:
- 1) τη νύχτα, ή
 - 2) σε μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης, εκτός εάν εκτελείται ειδική πτήση με κανόνες εξ όψεως.
- Σημείωση: Οι περιορισμοί στην πτητική λειτουργία μονοκινητήριων αεροπλάνων διέπονται από την OPS 1.240 σημείο α) 6.
- β) Αεροπλάνα με δύο κινητήρες, τα οποία δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις ανόδου του παραρτήματος 1 της OPS 1.525 σημείο β), χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα ως μονοκινητήρια αεροπλάνα.

OPS 1.530

Απογείωση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου για το ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο που πραγματοποιείται η απογείωση.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η απόσταση απογείωσης χωρίς συντελεστή, όπως καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, δεν υπερβαίνει:
- 1) πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,25, το διαθέσιμο μήκος διαδρόμου για απογείωση, ή
 - 2) εφόσον διατίθεται προέκταση διαδρόμου για ματαίωση απογείωσης ή/και προέκταση διαδρόμου για απογείωση, τα ακόλουθα:
 - i) το διαθέσιμο μήκος διαδρόμου για απογείωση·
 - ii) πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,15, τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης και
 - iii) πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,3, τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης- ακινητοποίησης.
- γ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του σημείου β) ανωτέρω, λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
- 1) τη μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης·
 - 2) το απόλυτο ύψος πίεσης στο αεροδρόμιο·
 - 3) τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο·
 - 4) την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και το είδος της επιφάνειας του διαδρόμου·
 - 5) την κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση απογείωσης και
 - 6) το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

OPS 1.535

Αποφυγή εμποδίων απογείωσης — Πολυκινητήρια αεροπλάνα

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ώστε το ίχνος πτήσης απογείωσης αεροπλάνων που διαθέτουν δύο ή περισσότερους κινητήρες, όπως καθορίζεται στο παρόν σημείο, να είναι ελεύθερο από κάθε εμπόδιο σε κατακόρυφο περιώριο 50 ft τουλάχιστον, ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90 m συν $0,125 \times D$, όπου D η οριζόντια απόσταση που διανύει ένα αεροπλάνο από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης ή το τέλος της απόστασης απογείωσης, εφόσον προβλέπεται στροφή πριν το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης, με την επιφύλαξη των σημείων β) και γ), κατωτέρω. Για αεροπλάνα με εκπέτασμα πτέρυγας μικρότερο από 60 m μπορεί να χρησιμοποιείται οριζόντια απόσταση ελεύθερη από εμπόδια, η οποία είναι ίση με το ήμισυ του εκπέτασματος της πτέρυγας του αεροπλάνου συν $60 \text{ m} + 0,125 \times D$. γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του σημείου α), ανωτέρω, πρέπει να θεωρείται ότι:
- 1) το ίχνος πτήσης απογείωσης ξεκινά σε ύψος 50 ft πάνω από την επιφάνεια στο τέλος της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης σύμφωνα με την OPS 1.530 σημείο β) και τελειώνει σε ύψος 1 500 ft πάνω από την επιφάνεια·
 - 2) το αεροπλάνο δεν παίρνει κλίση πριν φτάσει στο ύψος των 50 ft πάνω από την επιφάνεια και, στη συνέχεια, η γωνία κλίσης δεν υπερβαίνει τις 15°·
 - 3) η βλάβη του κρίσιμου κινητήρα εμφανίζεται στο ίχνος πτήσης απογείωσης με συνθήκες πλήρους ισχύος, τη στιγμή κατά την οποία αναμένεται απώλεια αναφοράς οπτικής επαφής σε συνάρτηση με την αποφυγή εμποδίων·
 - 4) η βαθμίδα του ίχνους πτήσης απογείωσης από τα 50 ft έως το καθ' ύποθεση ύψος βλάβης του κινητήρα ισούται με τη μέση βαθμίδα με πλήρη ισχύ κατά την άνοδο και τη μετάβαση στη διαμόρφωση κανονικής πορείας, πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 0,77 και
 - 5) η βαθμίδα του ίχνους πτήσης απογείωσης από το ύψος που έχει επιτευχθεί σύμφωνα με το 4, ανωτέρω, έως το τέλος του ίχνους πτήσης απογείωσης ισούται με τη βαθμίδα ανόδου σε κανονική πορεία αεροπλάνου με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, όπως παρουσιάζεται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου.
- β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του σημείου α), ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λάβει υπόψη εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:
- 1) 300 m εφόσον η πτήση εκτελείται υπό συνθήκες που επιτρέπουν πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας, ή εφόσον διατίθενται βοήθημα πλοήγησης τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα στο χειριστή να διατηρεί το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης με την ίδια ακρίβεια (βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.535 σημείο β) 1) και σημείο γ) 1)), ή
 - 2) 600 m για πτήσεις υπό οποιοδήποτε άλλες συνθήκες.
- γ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του σημείου α), ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη των:
- 1) 600 m για πτήσεις που εκτελούνται υπό συνθήκες που επιτρέπουν την πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας (βλέπε προσάρτημα 1 της OPS 1.535 σημείο β) 1) και σημείο γ) 1))·
 - 2) 900 m για πτήσεις υπό οποιοδήποτε άλλες συνθήκες.
- δ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις των σημείων α), β) και γ), ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τα ακόλουθα:
- 1) τη μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης·
 - 2) το απόλυτο ύψος πίεσεως στο αεροδρόμιο·
 - 3) τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο και
 - 4) το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

OPS 1.540

Κανονική πορεία — Πολυκινητήρια αεροπλάνα

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο, στις αναμενόμενες για την πτήση μετεωρολογικές συνθήκες και σε περίπτωση βλάβης ενός κινητήρα και με τους υπόλοιπους κινητήρες να λειτουργούν εντός των προβλεπόμενων συνθηκών μέγιστης συν-εχούς ισχύος, επιτρέπεται να συνεχίζει την πτήση στο σχετικό ή πάνω από το απόλυτο ελάχιστο ύψος για την επίτευξη ασφαλούς πτήσης, όπως σημειώνεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM), έως ύψος 1 0000 ft πάνω από αεροδρόμιο όπου μπορούν να επιτευχθούν οι απαιτήσεις επίδοσης.

- β) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του σημείου α), ανωτέρω:
- 1) το αεροπλάνο δεν πρέπει να ίπταται σε απόλυτο ύψος το οποίο υπερβαίνει εκείνο του οποίου ο ρυθμός ανόδου ισούται με 300 ft ανά λεπτό, με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν εντός των καθορισμένων συνθηκών μέγιστης συνεχούς ισχύος και
 - 2) η καθ' υπόθεση βαθμίδα κανονικής πορείας με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας είναι η μέγιστη βαθμίδα ανόδου ή καθόδου, ανάλογα με την περίπτωση, αντίστοιχα αυξημένη κατά 0,5 % ή μειωμένη κατά 0,5 %.

OPS 1.542

Κανονική πορεία — Μονοκινητήρια αεροπλάνα

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο, στις αναμενόμενες για την πτήση μετεωρολογικές συνθήκες και σε περίπτωση βλάβης κινητήρα, μπορεί να φθάσει σε τόπο όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση. Όσον αφορά τα χερσαία αεροπλάνα, απαιτείται χερσαία έκταση, εκτός εάν οι αρχές ορίσουν διαφορετικά.
- β) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του σημείου α), ανωτέρω:
- 1) το αεροπλάνο δεν πρέπει να ίπταται, ενώ ο κινητήρας λειτουργεί μέσα στις καθοριζόμενες συνθήκες μέγιστης συνεχούς ισχύος, σε απόλυτο ύψος που υπερβαίνει εκείνο του οποίου ο ρυθμός ανόδου ισούται με 300 ft ανά λεπτό και
 - 2) η καθ' υπόθεση βαθμίδα κανονικής πορείας είναι η μέγιστη βαθμίδα καθόδου αυξημένη κατά 0,5 %.

OPS 1.545

Προσγείωση — Προσγείωση-Προορισμός και αεροδρόμια εναλλαγής (εναλλακτικά)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που ορίζεται με βάση την OPS 1475 σημείο α) δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται για το απόλυτο ύψος και την θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και εναλλαγής.

OPS 1.550

Προσγείωση — Ξηρός διάδρομος

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που ορίζεται σύμφωνα με την OPS 1 475 σημείο α) για τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης, καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης σε απόσταση 50 ft πάνω από το κατώφλι και μέσα στα πλαίσια του 70 % της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και σε κάθε αεροδρόμιο εναλλαγής.
- 1) οι αρχές δύνανται να εγκρίνουν τη χρήση δεδομένων απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με το παρόν σημείο, η οποία βασίζεται σε περιοριστικό ύψος διέλευσης κάτω των 50 ft, αλλά όχι μικρότερο των 35 ft [βλέπε παράρτημα 1 της OPS 1.550 σημείο α)],
 - 2) οι αρχές δύνανται να εγκρίνουν τους χειρισμούς βραχείας προσγείωσης, σύμφωνα με τα κριτήρια του παραρτήματος 2 της OPS 1.550 σημείο α).
- β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του σημείου α) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τα ακόλουθα:
- 1) το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο·
 - 2) το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή τουλάχιστον το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου·
 - 3) την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και τον τύπο της επιφάνειας του διαδρόμου και
 - 4) την κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση της προσγείωσης.
- γ) Για την αποστολή αεροσκάφους σε διαφορετικό τόπο, σύμφωνα με το σημείο α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:
- 1) η προσγείωση του αεροπλάνου πραγματοποιείται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, σε συνθήκες νηνεμίας και
 - 2) το αεροπλάνο προσγειώνεται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, αφού υπολογισθεί η πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου και ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου στο έδαφος, καθώς και άλλες συνθήκες όπως βοήθημα προσγείωσης και έδαφος.

- δ) Σε περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης του αερομεταφορέα με το σημείο γ) 2), σχετικά με το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροπλάνο ενδέχεται να σταλεί προς άλλη κατεύθυνση, εφόσον οριστεί αεροδρόμιο εναλλαγής, στο οποίο είναι εφικτή η πλήρης συμμόρφωση με τις διατάξεις των σημείων α), β) και γ), ανωτέρω.

OPS 1.555

Προσγείωση — Υγροί διάδρομοι και διάδρομοι με ρύπανση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι υγρός, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης είναι ίση ή υπερβαίνει την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.595, πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,15.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης στο διάδρομο ενδέχεται να υπάρχει ρύπανση, η απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται χρησιμοποιώντας στοιχεία αποδεκτά από την Αρχή για αυτές τις συνθήκες, δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης.
- γ) Είναι δυνατή η χρησιμοποίηση απόστασης προσγείωσης σε υγρό διάδρομο μικρότερης από αυτή που προβλέπεται στο σημείο α), ανωτέρω, όχι όμως μικρότερης από αυτή που απαιτείται από την OPS 1.550 σημείο α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου περιλαμβάνει πρόσθετες ειδικές πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε υγρούς διαδρόμους.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.525 σημείο β)

Γενικά — Άνοδος απογείωσης και προσγείωσης

- α) Απογείωση
- 1) Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία
- i) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου μετά την απογείωση πρέπει να είναι τουλάχιστον 4 % με:
- A) ισχύ απογείωσης σε κάθε κινητήρα·
- B) το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης εκτός εάν το σύστημα προσγείωσης μπορεί να ανασυρθεί σε χρόνο μικρότερο των 7 δευτερολέπτων, οπότε θεωρείται ως ανασυρμένο·
- Γ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση(-εις) απογείωσης και
- Δ) ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη από τη μέγιστη τιμή των 1,1 VMC και 1,2 VS1.
- 2) Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας
- i) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου σε απόλυτο ύψος 400 ft πάνω από την επιφάνεια απογείωσης πρέπει να είναι μετρήσιμα θετική με:
- A) τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας·
- B) τον εναπομείναντα κινητήρα σε ισχύ απογείωσης·
- Γ) το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο·
- Δ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση(-εις) απογείωσης και
- E) ταχύτητα ανόδου ίση με αυτήν που επιτεύχθηκε στα 50 ft.
- ii) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου δεν πρέπει να είναι μικρότερη του 0,75 % σε απόλυτο ύψος 1 500 ft πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης με:
- A) τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας·
- B) τον εναπομείναντα κινητήρα να μην υπερβαίνει τη μέγιστη συνεχή ισχύ·
- Γ) το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο·
- Δ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης ανασυρμένα· και
- E) ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη του 1,2 VS1.
- β) Άνοδος προσγείωσης·
- 1) Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία
- i) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου πρέπει να είναι τουλάχιστον 2,5 % με:
- A) ισχύ ή ώση που δεν υπερβαίνει την αντίστοιχη ισχύ ή ώση που αναπτύσσεται 8 δευτερόλεπτα μετά την εκκίνηση των συστημάτων ελέγχου ισχύος από την ελάχιστη θέση βραδείας πτήσης·
- B) το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο·
- Γ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση προσγείωσης και
- Δ) ταχύτητα ανόδου ίση με VREF·

- 2) Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας
- i) Ο σταθερός λόγος ανόδου δεν πρέπει να είναι μικρότερος του 0,75 % σε απόλυτο ύψος 1 500 ft πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης με:
- A) τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας·
 - B) τον εναπομείναντα κινητήρα να μην υπερβαίνει τη μέγιστη συνεχή ισχύ·
 - Γ) το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο·
 - Δ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης ανασυρμένα· και
 - Ε) ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη του 1,2 VS1.
-

Προσάρτημα 1 της OPS 1.535 σημείο β) 1) και σημείο γ) 1)

Ίχνος πτήσης απογείωσης — Πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας

Προκειμένου να καταστεί εφικτή η πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν το χρόνο πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης της οροφής και της ορατότητας, είναι τέτοιες ώστε να καθιστούν τα εμπόδια ή/και τα σημεία αναφοράς στο έδαφος ορατά και αναγνωρίσιμα. Το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) πρέπει να καθορίζει για το εκάστοτε αεροδρόμιο τις ελάχιστες καιρικές συνθήκες οι οποίες επιτρέπουν στο πλήρωμα πτήσης να προσδιορίζει και να διατηρεί κατά τρόπο συνεχή το ορθό ίχνος πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τα σημεία αναφοράς του εδάφους, προκειμένου να παρέχεται άδεια ασφαλούς πτήσης με γνώμονα τα εμπόδια και τη μορφολογία του εδάφους ως ακολούθως:

- α) Η διαδικασία πρέπει να είναι σαφώς προσδιορισμένη σε συνάρτηση με τα σημεία αναφοράς στο έδαφος προκειμένου να καταστεί εφικτή η ανάλυση του ίχνους που πρέπει να ακολουθηθεί ως προς τις απαιτήσεις απελευθέρωσης από εμπόδια.
- β) Η διαδικασία πρέπει να εντάσσεται στα πλαίσια των ικανοτήτων του αεροπλάνου όσον αφορά την ταχύτητα προς τα εμπρός, τη γωνία κλίσης και τις επιπτώσεις του ανέμου.
- γ) Το πλήρωμα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με περιγραφή της διαδικασίας σε γραπτή εικονογραφική μορφή για δική του χρήση και
- δ) Πρέπει να διευκρινίζονται οι περιοριστικές περιβαλλοντικές συνθήκες (π.χ. άνεμος, νέφωση, ορατότητα, συνθήκες νύχτας/ημέρας, φωτισμός περιβάλλοντα χώρου, φωτισμός εμποδίων).

Προσάρτημα 1 της OPS 1.550 σημείο α)

Διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία

- α) Η Αρχή δύναται να εγκρίνει την εφαρμογή των διαδικασιών προσέγγισης με μεγάλη γωνία χρησιμοποιώντας γωνίες ίχνους κατολίθησης 4,5° ή μεγαλύτερες και περιοριστικά ύψη διελεύσης 50 ft κατ' ανώτατο όριο, αλλά όχι κάτω των 35 ft, εφόσον πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:
- 1) το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου πρέπει να μνημονεύει τη μέγιστη επιτρεπτή γωνία ίχνους κατολίθησης, κάθε άλλο περιορισμό, τις κανονικές ή μη κανονικές διαδικασίες, ή τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης σχετικά με προσέγγιση μεγάλης γωνίας, καθώς και τις τροποποιήσεις στα δεδομένα μήκους διαδρόμου, εφόσον χρησιμοποιούνται κριτήρια προσέγγισης μεγάλης γωνίας·
 - 2) κάθε αεροδρόμιο στο οποίο πρόκειται να εφαρμοστούν διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία πρέπει να διαθέτει κατάλληλο σύστημα αναφοράς ίχνους κατολίθησης, το οποίο να περιλαμβάνει τουλάχιστον σύστημα οπτικής ένδειξης ίχνους κατολίθησης και
 - i) η κατάσταση εμποδίων·
 - ii) ο τύπος της αναφοράς ίχνους κατολίθησης και καθοδήγησης διαδρόμου, όπως οπτικά βοηθήματα, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB·
 - iii) η ελάχιστη οπτική αναφορά που απαιτείται σε DH και MDA·
 - iv) ο διαθέσιμος αερομεταφερόμενος εξοπλισμός·
 - v) τα προσόντα χειριστή και η ειδική εξοικείωσή του με το εκάστοτε αεροδρόμιο·
 - vi) οι περιορισμοί και οι διαδικασίες που προβλέπονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου (AFM) και
 - vii) τα κριτήρια αποτυχημένης προσέγγισης.

Προσάρτημα 2 της OPS 1.550 σημείο α)

Χειρισμοί βραχείας προσγείωσης

- α) Για τους σκοπούς της OPS 1.550 σημείο α) 2), η απόσταση που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της επιτρεπόμενης μάζας προσγείωσης δύναται να αποτελείται από το χρήσιμο μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής αθροίζόμενο με τη διαθέσιμη δηλωθείσα απόσταση προσγείωσης. Η Αρχή εγκρίνει τους χειρισμούς αυτούς σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:
- 1) οι αρχές του αεροδρομίου πρέπει να εγκρίνουν τη χρήση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής·
 - 2) η δηλωθείσα ασφαλής περιοχή πρέπει να είναι απαλλαγμένη από τα εμπόδια ή τις υποπίεσεις που θα μπορούσαν να διακινδυνεύουν μια προσγείωση “κοντός”, ενώ κανένα κινητό αντικείμενο δεν επιτρέπεται εντός της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής όταν ο διάδρομος χρησιμοποιείται για χειρισμούς βραχείας προσγείωσης·
 - 3) η κλίση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει το 5 % στην ανοδική κλίση ούτε το 2 % στην καθοδική κλίση προς την κατεύθυνση της προσγείωσης·
 - 4) το προς χρήση μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 90 m, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος παραρτήματος·
 - 5) το πλάτος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το διπλάσιο του πλάτους του διαδρόμου, ενώ το κέντρο της περιοχής αυτής είναι τοποθετημένο στην ίδια ευθεία με την επεκταμένη κεντρική γραμμή διαδρόμου·
 - 6) γίνεται δεκτό ότι το ύψος διασταύρωσης πάνω από το έναρξης του προς χρήση μήκους της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής είναι τουλάχιστον 50 ft·
 - 7) για τους σκοπούς της πτητικής αυτής λειτουργίας, δεν είναι αναγκαία η εφαρμογή της απαιτήσης έντασης διόπτευσης της OPS 1.480 σημείο α) 5 στη δηλωθείσα περιοχή ασφαλείας·
 - 8) τα μετεωρολογικά ελάχιστα πρέπει να προσδιορίζονται και να εγκρίνονται για κάθε διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, ενώ δεν πρέπει να είναι κατώτερα από τη μέγιστη τιμή του VFR ή τα ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας·
 - 9) πρέπει να προσδιορίζονται οι απαιτήσεις που αφορούν το χειριστή [μνεία στην OPS 1.975 σημείο α)]·
 - 10) οι αρχές δύνανται να επιβάλλουν πρόσθετες απαιτήσεις τις οποίες θεωρούν αναγκαίες για τον ασφαλή χειρισμό, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του τύπου του αεροπλάνου, τα βοηθήματα προσέγγισης και τις πιθανότητες αποτυχημένης προσέγγισης/ματαιωθείσας προσγείωσης.

ΤΜΗΜΑ Θ

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Γ

OPS 1.560

Γενικά

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος, τα εγκεκριμένα στοιχεία επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης του αεροπλάνου έχουν συμπληρωθεί με άλλα στοιχεία αποδεκτά από την Αρχή, εάν τα εγκεκριμένα στοιχεία επιδόσεων στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου είναι ανεπαρκή.

OPS 1.565

Απογείωση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου για το ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο που πραγματοποιείται η απογείωση.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι για αεροπλάνα, στα στοιχεία των οποίων σχετικά με το μήκος του πεδίου απογείωσης που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου δεν συνυπολογίζεται η βλάβη (κράτηση) κινητήρα, η απόσταση που απαιτείται για να ανέλθει το αεροπλάνο, από την έναρξη της τροχοδρόμησης απογείωσης, σε ύψος 50 ft πάνω από την επιφάνεια, με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν στις καθορισμένες συνθήκες μέγιστης ισχύος απογείωσης, όταν πολλαπλασιάζεται με έναν από τους εξής συντελεστές:
- 1) 1,33 για αεροπλάνα με δύο κινητήρες, ή
 - 2) 1,25 για αεροπλάνα με τρεις κινητήρες, ή
 - 3) 1,18 για αεροπλάνα με τέσσερις κινητήρες.
- δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης του αεροδρομίου στο οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθεί η απογείωση.
- γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι για αεροπλάνα, στα στοιχεία των οποίων σχετικά με το μήκος του πεδίου απογείωσης που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου συνυπολογίζεται η βλάβη (κράτηση) κινητήρα, πληρούνται, σύμφωνα με τις προδιαγραφές στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, οι ακόλουθες απαιτήσεις:
- 1) η απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης·
 - 2) η απόσταση απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, με απόσταση προέκτασης διαδρόμου για απογείωση η οποία δεν υπερβαίνει το ήμισυ της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης·
 - 3) η διαδρομή απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης·
 - 4) η συμμόρφωση με το παρόν σημείο πρέπει να αποδεικνύεται χρησιμοποιώντας μια απλή τιμή της ταχύτητας V1 για τη μεταωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση και
 - 5) σε υγρό διάδρομο ή διάδρομο με ρύπανση, η μάζα απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνη που επιτρέπεται για απογείωση σε ένα στεγνό διάδρομο κάτω από τις ίδιες συνθήκες.
- δ) Ο αερομεταφορέας, συμμορφούμενος με τα παραπάνω σημεία β) και γ), πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
- 1) το απόλυτο ύψος πίεσεως στο αεροδρόμιο·
 - 2) τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο·
 - 3) την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και τον τύπο της επιφάνειας του διαδρόμου·
 - 4) την κλίση του διαδρόμου στη διεύθυνση της απογείωσης·
 - 5) το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας του ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί και
 - 6) την ενδεχόμενη απώλεια μήκους διαδρόμου που οφείλεται στην ευθυγράμμιση του αεροπλάνου πριν από την απογείωση.

OPS 1.570

Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το ίχνος πτήσης κατά την απογείωση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας αποφεύγει όλα τα εμπόδια σε κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον $50 \text{ ft} + 0,01 \times D$, ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον $90 \text{ m} + 0,125 \times D$, όπου D είναι η οριζόντια απόσταση που το αεροπλάνο έχει διανύσει από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης. Για αεροπλάνα με εκπέτασμα πτέρυγας μικρότερο από 60 m μπορεί να χρησιμοποιείται οριζόντια απόσταση ελεύθερη από εμπόδια, η οποία είναι ίση με το ήμισυ του εκπετάσματος της πτέρυγας του αεροπλάνου συν $60 \text{ m} + 0,125 \times D$.
- β) Το ίχνος πτήσης απογείωσης πρέπει να αρχίζει σε ύψος 50 ft πάνω από την επιφάνεια στο τέλος της απόστασης απογείωσης που απαιτείται κατά OPS 1.565 σημείο β) ή γ), κατά περίπτωση και να τερματίζει σε ύψος 1 500 ft πάνω από την επιφάνεια.
- γ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του σημείου α), ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
- 1) τη μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης·
 - 2) το απόλυτο ύψος πίεσεως στο αεροδρόμιο·
 - 3) τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο και
 - 4) το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.
- δ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του παραπάνω σημείο υ α), δεν επιτρέπονται αλλαγές του ίχνους μέχρι το του ίχνους πτήσης απογείωσης που βρίσκεται σε ύψος 50 ft πάνω από την επιφάνεια. Από το αυτό και μέχρι το ύψος των 400 ft, η κλίση του αεροπλάνου δέον να μην υπερβαίνει τις 15°. Πάνω από το ύψος των 400 ft μπορούν να σχεδιασθούν γωνίες κλίσης μεγαλύτερες από τις 15°, χωρίς, όμως, να υπερβαίνουν τις 25°. Πρέπει να συνυπολογίζεται επαρκής ανοχή για την επίδραση της γωνίας κλίσης στις επιχειρησιακές ταχύτητες και στο ίχνος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των αυξήσεων της απόστασης που προκύπτουν από τις αυξανόμενες επιχειρησιακές ταχύτητες.
- ε) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του με τις διατάξεις του παραπάνω σημείο υ α) και για εκείνες τις περιπτώσεις οι οποίες απαιτούν αλλαγές του ίχνους μεγαλύτερες από 15°, δεν είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη εκείνα τα εμπόδια τα οποία βρίσκονται σε πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:
- 1) 300 m εφόσον ο χειριστής δύναται να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλοήγησης εντός της περιοχής συνυπολογισμού του εμποδίου, ή
 - 2) 600 m για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.
- στ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του με τις διατάξεις του παραπάνω σημείο υ α) και για εκείνες τις περιπτώσεις οι οποίες απαιτούν αλλαγές του ίχνους μεγαλύτερες από 15°, δεν είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη εκείνα τα εμπόδια τα οποία βρίσκονται σε πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:
- 1) 600 m εφόσον ο χειριστής δύναται να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλοήγησης εντός της περιοχής συνυπολογισμού του εμποδίου, ή
 - 2) 900 m για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.
- ζ) στ) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της OPS 1.495 και οι οποίες εξασφαλίζουν ασφαλή πορεία, με παράκαμψη των εμποδίων, ώστε το αεροσκάφος είτε να πληροί τις προϋποθέσεις πορείας της OPS 1.500, είτε να μπορεί να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο αναχώρησης ή σε άλλο αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης.

OPS 1.575

Κατά τη διαδρομή — Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο μπορεί, κάτω από τις αναμενόμενες στην πτήση μετεωρολογικές συνθήκες, σε οποιοδήποτε της διαδρομής του ή σε κάθε προγραμματισμένη παρέκκλιση από αυτή, να ανέρχεται με ελάχιστο βαθμό ανόδου 300 ft ανά λεπτό με όλους του κινητήρες να λειτουργούν σε συνθήκες μέγιστης συνεχούς ισχύος που καθορίζονται για:
- 1) τα ελάχιστα απόλυτα ύψη για ασφαλή πτήση σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδρομής που γίνεται η πτήση ή σε κάθε σχεδιασμένη απόκλιση από αυτήν, που καθορίζονται στο σχετικό με το αεροπλάνο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) ή υπολογίζονται με βάση τις πληροφορίες που αυτό περιέχει και
 - 2) τα απαραίτητα ελάχιστα απόλυτα ύψη για τη συμμόρφωση με τους όρους που προβλέπονται, κατά περίπτωση, στην OPS 1.580 και 1.585.

OPS 1.580

Κατά τη διαδρομή — Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο μπορεί, κάτω από τις αναμενόμενες στην πτήση μετεωρολογικές συνθήκες, σε περίπτωση που οποιοσδήποτε κινητήρας τεθεί εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε της διαδρομής του ή σε μία προγραμματισμένη απόκλιση από τη διαδρομή και με τον άλλο κινητήρα ή κινητήρες να λειτουργούν στις καθορισμένες συνθήκες μέγιστης συνεχούς ισχύος, να συνεχίσει την πτήση από το ύψος ταξιδιού μέχρι αεροδρόμιο όπου η προσγείωση μπορεί να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με την OPS 1.595 ή την OPS 1.600, κατά περίπτωση, αποφεύγοντας τα εμπόδια εντός 9,3 km (5 ναυτικά μίλια) εκατέρωθεν του σχεδιασμένου ίχνους σε απόσταση, κατακόρυφα, τουλάχιστον:
- 1) 1 000 ft όταν ο βαθμός ανόδου είναι μηδέν ή μεγαλύτερος, ή
 - 2) 2 000 ft όταν ο βαθμός ανόδου είναι μικρότερος από μηδέν.
- β) Το ίχνος πτήσης πρέπει να έχει θετική κλίση σε απόλυτο ύψος 450 m (1 500 ft) πάνω από το αεροδρόμιο στο οποίο υποτίθεται ότι θα γίνει η προσγείωση μετά τη βλάβη (κράτηση) ενός κινητήρα.
- γ) Για τους σκοπούς του παρόντος σημείο υ, ο διαθέσιμος βαθμός ανόδου του αεροπλάνου θεωρείται ότι είναι 150 ft ανά λεπτό μικρότερος από τον καθορισμένο ολικό βαθμό ανόδου.
- δ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να συμμορφωθεί με τις διατάξεις του παρόντος σημείο υ, πρέπει να αυξήσει τα όρια εύρους του παραπάνω σημείο υ α) στα 18,5 km (10 ναυτικά μίλια) αν η ακρίβεια πλεύσης δεν πληροί το 95 % του επιπέδου συγκράτησης.
- ε) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνασα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας και

OPS 1.585

Κατά τη διαδρομή — Αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι αεροπλάνο που διαθέτει τρεις ή περισσότερους κινητήρες δεν απέχει, σε κανένα κατά μήκος του σχεδιασμένου ίχνους, πάνω από 90 λεπτά, με ταχύτητα πλεύσης μεγάλης εμβέλειας με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία, υπό σταθερή θερμοκρασία και με νηνεμία, από αεροδρόμιο για το οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης, εκτός αν πληροί τις διατάξεις των παρακάτω εδαφίων β) έως ε).
- β) Το ίχνος πτήσης που παρουσιάζεται με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας, πρέπει να επιτρέπει στο αεροπλάνο να συνεχίσει την πτήση, κάτω από τις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, αποφεύγοντας όλα τα εμπόδια εντός 9,3 km (5 ναυτικά μίλια) εκατέρωθεν του σχεδιασμένου ίχνους σε απόσταση, κατακόρυφα, τουλάχιστον 2 000 ft, σε ένα αεροδρόμιο για το οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης.
- γ) Οι δύο κινητήρες θεωρούνται ότι παρουσιάζουν βλάβη στο πλέον κρίσιμο της πορείας όπου το αεροσκάφος βρίσκεται πάνω από 90 λεπτά με ταχύτητα συντηρητικής πλεύσης με όλους τους κινητήρες, υπό κανονικές θερμοκρασίες και νηνεμία, μακριά από το αεροδρόμιο όπου πληρούνται οι προϋποθέσεις απόδοσης που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης.
- δ) Η αναμενόμενη μάζα του αεροπλάνου στο όπου θεωρείται ότι υπάρχει κράτηση των δύο κινητήρων, δεν πρέπει να είναι μικρότερη από εκείνη η οποία συμπεριλαμβάνει επαρκή καύσιμα για να προσεγγίσει στο αεροδρόμιο στο οποίο θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση και να αφιχθεί εκεί σε απόλυτο ύψος τουλάχιστον 450 m (1 500 ft) πάνω ακριβώς από την περιοχή προσγείωσης και στη συνέχεια να εκτελέσει οριζόντια πτήση 15 λεπτών.
- ε) Για τους σκοπούς του παρόντος σημείο υ, ο διαθέσιμος βαθμός ανόδου του αεροπλάνου θεωρείται ότι είναι κατά 150 ft ανά λεπτό μικρότερος από τον προκαθορισμένο.
- στ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να συμμορφωθεί με τις διατάξεις του παρόντος σημείο υ, πρέπει να αυξήσει τα όρια εύρους του παραπάνω σημείο υ α) στα 18,5 km (10 ναυτικά μίλια) αν η ακρίβεια πλεύσης δεν πληροί το 95 % του επιπέδου συγκράτησης.
- ζ) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνασα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας και

OPS 1.590

Προσγείωση — Αεροδρόμιο προορισμού και αεροδρόμια εναλλαγής

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που ορίζεται με βάση την OPS 1.475 σημείο α) δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου για το απόλυτο ύψος και, εάν συνυπολογίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου, τη θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και εναλλαγής.

OPS 1.595

Προσγείωση — Ξηρός διάδρομος

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου, που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.475 σημείο α) για τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης, επιτρέπει προσγείωση για πλήρη ακινητοποίηση στο αεροδρόμιο προορισμού ή σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο εναλλαγής, εντός του 70 % της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης από που βρίσκεται 50 ft πάνω από το κατώφλι.
- β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του σημείου α), ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
- 1) το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο·
 - 2) το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας του ούριου ανέμου·
 - 3) το είδος της επιφάνειας του διαδρόμου και
 - 4) την κλίση του διαδρόμου στη διεύθυνση της προσγείωσης.
- γ) Για την αποστολή αεροσκάφους σε διαφορετικό τόπο, σύμφωνα με το σημείο α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:
- 1) το αεροπλάνο προσγειώνεται με νηνεμία στον πλέον ευνοϊκό διάδρομο και
 - 2) το αεροπλάνο προσγειώνεται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, αφού υπολογισθεί η πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου και ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου στο έδαφος, καθώς και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και έδαφος.
- δ) Σε περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης του αερομεταφορέα με το σημείο γ) 2), σχετικά με το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροπλάνο ενδέχεται να σταλεί προς άλλη κατεύθυνση, εφόσον οριστεί αεροδρόμιο εναλλαγής, στο οποίο είναι εφικτή η πλήρης συμμόρφωση με τις διατάξεις των σημείων α), β) και γ), ανωτέρω.

OPS 1.600

Προσγείωση — Υγροί διάδρομοι και διάδρομοι με ρύπανση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι υγρός, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης είναι ίση ή υπερβαίνει την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.595, πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,15.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης στο διάδρομο ενδέχεται να υπάρχει ρύπανση, η απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται χρησιμοποιώντας σημεία αποδεκτά από την Αρχή για αυτές τις συνθήκες, δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης.

ΤΜΗΜΑ Ι

ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ

OPS 1.605

Γενικά

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.605)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η φόρτωση, η μάζα και το κέντρο βάρους του αεροπλάνου, κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας, συμμορφώνονται προς τους περιορισμούς που καθορίζονται στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου, ή στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (ΟΜ), εφόσον αυτό θέτει αυστηρότερους περιορισμούς.
- β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα και το κέντρο βάρους οποιουδήποτε αεροπλάνου μετά από πραγματική ζύγιση του αεροπλάνου πριν από την αρχική πτητική εκμετάλλευσή του, καθώς και μετά από αυτήν, ανά τέσσερα έτη όταν χρησιμοποιούνται μάζες μεμονωμένων αεροπλάνων και ανά εννέα έτη όταν χρησιμοποιούνται μάζες στόλου αεροπλάνων. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα των τροποποιήσεων και των επισκευών πάνω στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και να τεκμηριώνονται κατάλληλα. Επιπλέον, τα αεροπλάνα πρέπει να ζυγίζονται εκ νέου, εφόσον τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων πάνω στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση δεν είναι επακριβώς γνωστά.
- γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα όλων των εξαρτημάτων πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου καθώς και των μελών του πληρώματος που περιλαμβάνονται στη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας, με ζύγιση ή τη χρήση σταθερών μαζών. Πρέπει να καθορίζεται η επίδραση της θέσης τους πάνω στο κέντρο βάρους του αεροπλάνου.
- δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου, συμπεριλαμβανομένου του έρματος, με πραγματική ζύγιση του αεροπλάνου ή να καθορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου σύμφωνα με τις σταθερές μάζες επιβατών και αποσκευών, όπως ορίζονται στην OPS 1.620.
- ε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα του φορτίου καυσίμων, χρησιμοποιώντας την πραγματική πυκνότητα, ή, αν αυτή δεν είναι γνωστή, την πυκνότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που προδιαγράφεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (ΟΜ).

OPS 1.607

Ορολογία

- α) Η συνολική μάζα του αεροπλάνου, όταν αυτό πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για ένα καθορισμένο τύπο πτητικής λειτουργίας, αφού αφαιρεθεί το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί και το ωφέλιμο φορτίο. Η ανωτέρω μάζα αποτελείται από τα εξής επιμέρους στοιχεία:
- 1) το πλήρωμα και τις αποσκευές πληρώματος·
 - 2) τον εξοπλισμό τροφοδοσίας και τον αφαιρούμενο εξοπλισμό εξυπηρέτησης επιβατών και
 - 3) το πόσιμο νερό και τις χημικές ουσίες αποχωρητηρίων.
- β) Η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του αεροπλάνου χωρίς το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί. Η μάζα καυσίμων που περιέχεται σε συγκεκριμένες δεξαμενές καυσίμων πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στη μάζα χωρίς καύσιμο του αεροπλάνου, εφόσον αυτό σημειώνεται ρητά στους περιορισμούς του εγχειριδίου πτήσης αεροπλάνου.
- γ) Η μέγιστη επιτρεπόμενη συνολική μάζα του αεροπλάνου κατά τη προσγείωση, κάτω από κανονικές συνθήκες.
- δ) Η μέγιστη επιτρεπόμενη συνολική μάζα του αεροπλάνου κατά την έναρξη της διαδρομής απογείωσης.
- ε) Passenger classification.
- 1) Ως ενήλικες, άρρενες και θήλειες, νοούνται τα πρόσωπα ηλικίας 12 ετών και άνω.
 - 2) Ως παιδιά νοούνται τα πρόσωπα ηλικίας 2 ετών και άνω, τα οποία όμως είναι μικρότερα των 12 ετών.
 - 3) Ως βρέφη/νήπια νοούνται τα πρόσωπα ηλικίας μικρότερης των 2 ετών.
- στ) Ωφέλιμο φορτίο. Η συνολική μάζα επιβατών, αποσκευών και φορτίου, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε μη εμπορικού φορτίου.

OPS 1.610

Φόρτωση, μάζα και ζυγοστάθμιση

Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) τις αρχές και τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται στη φόρτωση και στο σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις της OPS 1.605. Το σύστημα αυτό πρέπει να καλύπτει όλους τους τύπους των πτητικών λειτουργιών που πρόκειται να εκτελούνται.

OPS 1.615

Τιμές μάζας για το πλήρωμα

- α) Ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί τις ακόλουθες τιμές μάζας για να καθορίζει τη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας:
- 1) τις πραγματικές μάζες, συμπεριλαμβανομένων των αποσκευών του πληρώματος, ή
 - 2) τις σταθερές μάζες, συμπεριλαμβανομένων των χειραποσκευών, ή 85 kg για τα μέλη του πληρώματος πτήσης και 75 kg, για τα μέλη του πληρώματος θιάλαμου, ή
 - 3) άλλες σταθερές μάζες, με τιμές αποδεκτές από την Αρχή.
- β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσαρμόζει τη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας για να λαμβάνεται υπόψη η μάζα πρόσθετων αποσκευών. Η θέση των ανωτέρω πρόσθετων αποσκευών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον προσδιορισμό του κέντρου βάρους του αεροπλάνου.

OPS 1.620

Τιμές μάζας για επιβάτες και αποσκευές

- α) Ο αερομεταφορέας υπολογίζει τη μάζα των επιβατών και των ελεγμένων αποσκευών, χρησιμοποιώντας είτε την πραγματική μάζα κάθε επιβάτη και την πραγματική μάζα των αποσκευών, οι οποίες προκύπτουν από πραγματική ζύγιση, είτε τις σταθερές τιμές μάζας που καθορίζονται κατωτέρω, στους πίνακες 1 έως 3, εκτός από την περίπτωση που οι θέσεις επιβατών που διαθέτει το αεροπλάνο είναι λιγότερες από 10. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η μάζα των επιβατών μπορεί να καθοριστεί με προφορική δήλωση κάθε επιβάτη, προσωπική εξ ονόματός του, προσθέτοντας σε αυτή μια προκαθορισμένη σταθερά ώστε να συνυπολογίζονται οι χειραποσκευές και ο ρουχισμός. (Η διαδικασία που καθορίζει τις περιπτώσεις επιλογής των πραγματικών ή των σταθερών μαζών, καθώς και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί όταν χρησιμοποιούνται προφορικές δηλώσεις πρέπει να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM)).
- β) Στην περίπτωση καθορισμού της πραγματικής μάζας με ζύγιση, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι συμπεριλαμβάνονται τα προσωπικά αντικείμενα και οι χειραποσκευές των επιβατών. Η ζύγιση αυτή πρέπει να πραγματοποιείται αμέσως πριν από την επιβίβαση στο αεροπλάνο και σε γειτονική με το αεροπλάνο θέση.
- γ) Στην περίπτωση καθορισμού της μάζας των επιβατών με τη χρήση σταθερών τιμών μάζας, πρέπει να χρησιμοποιούνται οι σταθερές τιμές μάζας που παρατίθενται στους πίνακες 1 και 2 κατωτέρω. Οι σταθερές μάζες περιλαμβάνουν τις χειραποσκευές και κάθε βρέφος/νήπιο κάτω των 2 ετών το οποίο μεταφέρεται από ενήλικα σε θέση επιβάτη. Τα βρέφη/νήπια που καταλαμβάνουν χωριστές θέσεις επιβατών πρέπει να θεωρούνται ως παιδιά για τους σκοπούς αυτού του σημείου υ.
- δ) Τιμές μάζας για επιβάτες — 20 ή περισσότερες θέσεις
- 1) Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται στο αεροπλάνο είναι 20 ή περισσότερες, εφαρμόζονται οι σταθερές μάζες αρρένων και θηλέων του πίνακα 1. Εναλλακτικά, σε περιπτώσεις όπου ο συνολικός αριθμός των διατιθέμενων θέσεων επιβατών είναι 30 ή περισσότερες, εφαρμόζονται οι τιμές μάζας "όλοι ενήλικες" του πίνακα 1.
 - 2) Για τους σκοπούς του πίνακα 1, ναυλωμένη πτήση για διακοπές σημαίνει έκτακτη πτήση με ενοίκιο, της οποίας ο μόνος σκοπός είναι να αποτελεί μέρος πακέτου ταξιδιού διακοπών. Οι τιμές μάζας της ναυλωμένης πτήσης για διακοπές εφαρμόζονται υπό τον όρο ότι δεν χρησιμοποιείται πάνω από το 5 % των θέσεων επιβατών που υπάρχουν στο αεροπλάνο για μη εμπορική μεταφορά ορισμένων κατηγοριών επιβατών.

Πίνακας 1

Θέσεις επιβατών:	20 και άνω		30 και άνω
	Άρρενες	Θήλειες	Όλοι ενήλικες
Όλες οι πτήσεις εκτός από ναυλωμένες πτήσεις για διακοπές	88 kg	70 kg	84 kg
Ναυλωμένες πτήσεις για διακοπές	83 kg	69 kg	76 kg
Παιδιά	35 kg	35 kg	35 kg

- ε) Τιμές μάζας για επιβάτες — 19 ή λιγότερες θέσεις
- 1) Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διαθέτει το αεροπλάνο είναι 19 ή λιγότερες, ισχύουν οι σταθερές μάζες του πίνακα 2.

Πίνακας 2

Θέσεις επιβατών	1-5	6-9	10-19
Άρρενες	104 kg	96 kg	92 kg
Θήλειες	86 kg	78 kg	74 kg
Παιδιά	35 kg	35 kg	35 kg

- 2) Σε πτήσεις όπου δεν μεταφέρονται χειραποσκευές στον θάλαμο επιβατών ή όπου οι χειραποσκευές υπολογίζονται ξεχωριστά, μπορούν να αφαιρεθούν 6 kg από τις ανωτέρω μάζες αρρένων και θηλέων. Είδη, όπως ένα πανωφόρι, μία ομπρέλα, μία μικρή χειραποσκευή ένα πορτοφόλι, διάφορα έντυπα ανάγνωσης ή μία μικρή φωτογραφική μηχανή δεν θεωρούνται χειραποσκευές για τους σκοπούς του παρόντος υ.
- στ) Τιμές μάζας για το πλήρωμα
- 1) Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται στο αεροπλάνο είναι 20 και άνω, εφαρμόζονται οι σταθερές τιμές μάζας που δίνονται στον πίνακα 3 για κάθε τεμάχιο ελεγμένων αποσκευών. Για αεροπλάνα με 19 θέσεις επιβατών ή λιγότερες, πρέπει να χρησιμοποιείται η πραγματική μάζα των ελεγμένων αποσκευών, όπως αυτή προσδιορίζεται με ζύγιση.

- 2) Για τους σκοπούς του πίνακα 3:

- i) πτήση εσωτερικού ορίζεται η πτήση με προέλευση και προορισμό εντός των συνόρων ενός κράτους·
- ii) πτήσεις εντός του ευρωπαϊκού χώρου ορίζονται οι πτήσεις, εκτός των πτήσεων εσωτερικού, των οποίων η προέλευση και ο προορισμός είναι εντός της περιοχής που καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 στην OPS 1 620 σημείο στ) και
- iii) ως διεθνής πτήση, εκτός των πτήσεων εντός του ευρωπαϊκού χώρου, ορίζεται η πτήση με προέλευση και προορισμό σε διαφορετικές ηπείρους.

Πίνακας 3

20 ή περισσότερες θέσεις

Τύπος πτήσης	Σταθερή μάζα αποσκευών
Εσωτερικού	11 kg
Εντός του ευρωπαϊκού χώρου	13 kg
Διεθνής	15 kg
Όλες οι υπόλοιπες	13 kg

- ζ) Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας επιθυμεί να χρησιμοποιήσει σταθερές τιμές μάζας που είναι διαφορετικές από αυτές που περιέχονται στους κατωτέρω πίνακες 1 έως 3, πρέπει να ενημερώνει την Αρχή για τους λόγους που επικαλείται και να λαμβάνει προκαταβολικά την έγκρισή της. Πρέπει επίσης να υποβάλει για έγκριση λεπτομερές σχέδιο ελέγχου βάρους και να εφαρμόσει τη μέθοδο στατιστικής ανάλυσης του παραρτήματος 1 της OPS 1.620 σημείο ζ). Αφού η Αρχή εξακριβώσει και εγκρίνει τα αποτελέσματα του ελέγχου βάρους, οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας εφαρμόζονται μόνο για το συγκεκριμένο αερομεταφορέα. Οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο σε συνθήκες που είναι συμβατές με εκείνες κάτω από τις οποίες διεξήχθη ο έλεγχος. Όπου οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας υπερβαίνουν εκείνες των πινάκων 1 έως 3, τότε πρέπει να χρησιμοποιούνται οι εν λόγω μεγαλύτερες τιμές.
- η) Σε κάθε πτήση που πιστοποιείται ότι μεταφέρει σημαντικό αριθμό επιβατών, των οποίων οι μάζες, συμπεριλαμβανομένων των χειραποσκευών, αναμένεται να υπερβαίνουν τη σταθερή μάζα επιβατών, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει την πραγματική μάζα αυτών των επιβατών με ζύγιση ή με την προσθήκη επαρκούς επιπλέον μάζας.
- θ) Σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται σταθερές τιμές μάζας για τις ελεγμένες αποσκευές και σημαντικός αριθμός επιβατών παραδίδουν στον έλεγχο αποσκευές που αναμένεται να υπερβαίνουν τη σταθερή μάζα αποσκευών, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει την πραγματική μάζα αυτών των αποσκευών με ζύγιση ή με την προσθήκη επαρκούς επιπλέον μάζας.
- ι) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο κυβερνήτης ενημερώνεται όταν έχει χρησιμοποιηθεί μέθοδος με μη σταθερές τιμές μάζας για τον προσδιορισμό της μάζας του φορτίου και ότι η μέθοδος αυτή σημειώνεται στην έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης.

OPS 1.625

Έγγραφο τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.625)

- α) Ο αερομεταφορέας τεκμηριώνει εγγράφως τη μάζα και τη ζυγοστάθμιση, πριν από κάθε πτήση, καθορίζοντας το φορτίο και την κατανομή του. Τα έγγραφα τεκμηρίωσης της μάζας και της ζυγοστάθμισης πρέπει να παρέχουν στον κυβερνήτη τη δυνατότητα να μπορεί να αποφασίσει κατά πόσο το φορτίο και η κατανομή του είναι τέτοια ώστε δεν γίνεται υπέρβαση των ορίων μάζας και ζυγοστάθμισης του αεροπλάνου. Το όνομα του προσώπου που συντάξε την έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης πρέπει να μνημονεύεται στο έγγραφο. Το όνομα του προσώπου που συντάξε την έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης πρέπει να μνημονεύεται στο έγγραφο. Το πρόσωπο που επέβλεπε τη φόρτωση του αεροπλάνου πρέπει να βεβαιώνει ενυπόγραφα ότι το φορτίο και η κατανομή του συμφωνούν με την έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης. Το έγγραφο αυτό πρέπει να είναι αποδεκτό από τον κυβερνήτη, ο οποίος βεβαιώνει την αποδοχή του συνυπογράφοντας ή με άλλον ισοδύναμο τρόπο [βλέπε επίσης OPS 1.1055 σημείο α) 12].
- β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίσει διαδικασίες για τις αλλαγές της τελευταίας στιγμής στο φορτίο.
- γ) Ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιήσει εναλλακτικές διαδικασίες, αντί των διαδικασιών που απαιτούνται στα σημεία α) και β), ανωτέρω, υπό τον όρο της έγκρισης από την Αρχή.
-

Προσάρτημα 1 της OPS 1.605

Μάζα και ζυγοστάθμιση — Γενικά

(βλέπε OPS 1.605)

- α) Καθορισμός της συνολικής μάζας πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου
- 1) Ζύγιση του αεροπλάνου
- i) Κανονικά, τα καινούργια αεροπλάνα ζυγίζονται στο εργοστάσιο και μπορούν να τεθούν σε πτητική λειτουργία, χωρίς να ζυγίζονται εκ νέου, εφόσον οι καταχωρίσεις μάζας και ζυγοστάθμισης έχουν διευθετηθεί έτσι ώστε να περιλαμβάνουν τις μεταβολές και τις μετατροπές του αεροπλάνου. Τα αεροπλάνα που μεταβιβάζονται από αερομεταφορέα με εγκεκριμένο πρόγραμμα ελέγχου μάζας σε άλλον αερομεταφορέα με εγκεκριμένο πρόγραμμα, δεν χρειάζεται να ζυγίζονται εκ νέου από τον παραλαμβάνοντα αερομεταφορέα πριν αρχίσουν να χρησιμοποιούνται σε πτητική λειτουργία, εκτός αν έχουν περάσει περισσότερα από τέσσερα έτη από την τελευταία ζύγιση.
- ii) Η συγκεκριμένη μάζα και η συγκεκριμένη θέση του κέντρου βάρους (KB) κάθε αεροπλάνου επαναπροσδιορίζονται σε περιοδικά χρονικά διαστήματα. Το μέγιστο διάστημα μεταξύ δύο ζυγίσεων πρέπει να καθορίζεται από τον αερομεταφορέα και πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις της OPS 1.605 σημείο β). Επιπρόσθετα, η μάζα και το KB κάθε αεροπλάνου επαναπροσδιορίζονται είτε με:
- A) ζύγιση ή
- B) υπολογισμό, αν ο αερομεταφορέας είναι σε θέση να παράσχει την αναγκαία τεκμηρίωση, ώστε να αποδείξει την εγκυρότητα της μεθόδου υπολογισμού που επέλεξε, σε περίπτωση που οι αθροιστικές αλλαγές στη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας υπερβαίνουν το $\pm 0,5\%$ της μέγιστης μάζας προσγείωσης ή η αθροιστική αλλαγή της θέσης του KB υπερβαίνει το $0,5\%$ της μέσης αεροδυναμικής χορδής.
- 2) Μάζα στόλου και θέση του KB
- i) Για στόλο ή ομάδα αεροπλάνων του ίδιου τύπου και διαμόρφωσης, μπορεί να χρησιμοποιηθεί η μέση συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας ως μάζα στόλου και η μέση θέση του KB ως θέση του KB του στόλου, υπό την προϋπόθεση ότι οι συνολικές μάζες πτητικής λειτουργίας και οι θέσεις του KB των μεμονωμένων αεροπλάνων πληρούν τις ανοχές που καθορίζονται στο σημείο ii) κατωτέρω. Επιπλέον, εφαρμόζονται τα κριτήρια που καθορίζονται στα σημεία iii), iv) και α) 3), κατωτέρω.
- ii) Ανοχές
- A) Αν η συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας μετά τη ζύγιση του αεροπλάνου ή η υπολογισμένη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας οποιαδήποτε αεροπλάνου του στόλου παρουσιάζει απόκλιση μεγαλύτερη από $\pm 0,5\%$ της μέγιστης δομικής μάζας προσγείωσης σε συνάρτηση με την καθορισμένη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας του στόλου ή αν η θέση του KB παρουσιάζει απόκλιση μεγαλύτερη από $\pm 0,5\%$ της μέσης αεροδυναμικής χορδής από το KB του στόλου, τότε το αεροπλάνο αυτό εξαιρείται από το συγκεκριμένο στόλο. Μπορούν να καθορίζονται διαφορετικοί στόλοι με διαφορετική μέση μάζα στόλου ο καθένας.
- B) Στις περιπτώσεις που η μάζα του αεροπλάνου είναι εντός των ορίων ανοχής της συνολικής μάζας πτητικής λειτουργίας του στόλου, αλλά η θέση του KB του βρίσκεται εκτός της επιτρεπόμενης ανοχής του στόλου, το αεροπλάνο μπορεί να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας σύμφωνα με την ισχύουσα συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας του στόλου, χρησιμοποιώντας, ωστόσο, τη θέση KB του συγκεκριμένου αεροπλάνου.
- Γ) Αν ένα συγκεκριμένο αεροπλάνο παρουσιάζει, συγκρινόμενο με άλλα αεροπλάνα του στόλου, φυσική διαφορά που μπορεί να περιγραφεί με σαφήνεια (π.χ. στην κουζίνα ή στη διαμόρφωση των θέσεων), η οποία έχει ως αποτέλεσμα υπέρβαση των ορίων ανοχών του στόλου, τότε το αεροπλάνο αυτό μπορεί να παραμείνει στο στόλο, υπό την προϋπόθεση ότι πραγματοποιούνται κατάλληλες διορθώσεις στη μάζα ή/και στη θέση του KB του συγκεκριμένου αεροπλάνου.
- Δ) Τα αεροπλάνα για τα οποία δεν έχει δημοσιευθεί επίσημα μέση αεροδυναμική χορδή πρέπει να χρησιμοποιούνται με τις ατομικές τους τιμές μάζας και θέσης KB ή πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ειδικής μελέτης και έγκρισης.
- iii) Χρήση των τιμών στόλου
- A) Μετά από τη ζύγιση του αεροπλάνου, ή σε περίπτωση που επέλθει οποιαδήποτε αλλαγή στον εξοπλισμό ή στη διαμόρφωση του αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ότι το αεροπλάνο αυτό εμπίπτει εντός των ορίων ανοχών που καθορίζονται στο σημείο 2 ii) ανωτέρω.
- B) Τα αεροπλάνα που δεν έχουν ζυγιστεί μετά από τον τελευταίο προσδιορισμό μάζας του στόλου μπορούν να εξακολουθούν να ανήκουν σε ένα στόλο, ο οποίος εκτελεί πτητικές λειτουργίες με τιμές στόλου, υπό την προϋπόθεση ότι οι ατομικές τιμές έχουν αναθεωρηθεί βάσει υπολογισμών και παραμένουν μέσα στα όρια ανοχών που καθορίζονται στο σημείο 2 ii), ανωτέρω. Αν οι ατομικές τιμές αυτές δεν εμπίπτουν πλέον εντός των επιτρεπόμενων ανοχών, ο αερομεταφορέας πρέπει είτε να καθορίσει νέες τιμές στόλου, οι οποίες να πληρούν τους όρους των σημείων i) και ii), ανωτέρω, είτε να χρησιμοποιήσει τα αεροπλάνα που δεν εμπίπτουν στα όρια με τις ατομικές τους τιμές.

Γ) Για να προστεθεί ένα αεροπλάνο σε ένα στόλο, ο οποίος εκτελεί πτητικές λειτουργίες με τιμές στόλου, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει, με ζύγιση ή με υπολογισμό, ότι οι πραγματικές τιμές του αεροπλάνου εμπίπτουν στα όρια ανοχών που καθορίζονται στο σημείο ii) ανωτέρω.

iv) Για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του σημείου 2) i) ανωτέρω, οι τιμές του στόλου πρέπει να ενημερώνονται τουλάχιστον στο τέλος κάθε διαδικασίας προσδιορισμού της μάζας του στόλου.

3) Αριθμός αεροπλάνων που πρέπει να ζυγίζονται για τον προσδιορισμό των τιμών στόλου

i) Αν "ν" είναι ο αριθμός των αεροπλάνων σε ένα στόλο, τα οποία χρησιμοποιούν τιμές στόλου, τότε ο αερομεταφορέας πρέπει να ζυγίζει, στο διάστημα μεταξύ δύο προσδιορισμών μάζας του στόλου, ορισμένο αριθμό αεροπλάνων, όπως καθορίζεται στον παρακάτω πίνακα:

Αριθμός αεροπλάνων στο στόλο	Ελάχιστος αριθμός ζυγίσεων
2 ή 3	N
4 έως 9	$(n + 3)/2$
10 και άνω	$(n + 51)/10$

ii) Κατά την επιλογή των αεροπλάνων που πρόκειται να ζυγιστούν, πρέπει να επιλέγονται τα αεροπλάνα του στόλου που δεν έχουν ζυγιστεί για το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

iii) Το χρονικό διάστημα μεταξύ δύο προσδιορισμών τιμών μάζας του στόλου δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 48 μήνες.

4) Διαδικασία ζύγισης

i) Η ζύγιση πρέπει να πραγματοποιείται είτε από τον κατασκευαστή είτε από εγκεκριμένο οργανισμό συντήρησης.

ii) Πρέπει να λαμβάνονται οι συνήθεις προφυλάξεις που είναι σύμφωνες με την ορθή πρακτική, όπως:

A) να πραγματοποιείται έλεγχος της πληρότητας του αεροπλάνου και του εξοπλισμού·

B) να καθορίζεται ότι έχουν υπολογισθεί κατάλληλα τα υγρά που φέρει το αεροπλάνο·

Γ) να εξασφαλίζεται ότι το αεροπλάνο είναι καθαρό και

Δ) να εξασφαλίζεται ότι η ζύγιση πραγματοποιείται σε κλειστό χώρο.

iii) Κάθε εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για ζύγιση πρέπει να βαθμονομείται, να μηδενίζεται και να χρησιμοποιείται κατάλληλα, σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Κάθε ζυγός πρέπει, κάθε δύο έτη ή εντός χρονικού διαστήματος που καθορίζεται από τον κατασκευαστή του εξοπλισμού ζύγισης, όποιο από τα δύο διαστήματα είναι μικρότερο, να βαθμονομείται είτε από τον κατασκευαστή, είτε από την Εθνική Υπηρεσία Μέτρων και Σταθμών, είτε από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο οργανισμό. Ο εξοπλισμός πρέπει να επιτρέπει τον ακριβή προσδιορισμό της μάζας του αεροπλάνου.

β) Ειδικές σταθερές μάζες για το ωφέλιμο φορτίο. Εκτός από τις σταθερές μάζες για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές, ο αερομεταφορέας μπορεί να υποβάλλει για έγκριση από την Αρχή σταθερές μάζες και για άλλα στοιχεία του φορτίου.

γ) Φόρτωση αεροπλάνου

1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίσει ότι η φόρτωση των αεροπλάνων του διεξάγεται υπό την επίβλεψη προσωπικού το οποίο έχει τα κατάλληλα προσόντα.

2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η φόρτωση του φορτίου πραγματοποιείται σύμφωνα με τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό της μάζας και της ζυγοστάθμισης του αεροπλάνου.

3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τα πρόσθετα δομικά όρια, όπως οι περιορισμοί αντοχής δαπέδου, το μέγιστο φορτίο ανά τρέχον μέτρο, τη μέγιστη μάζα ανά διαμέρισμα εμπορευμάτων ή/και τα μέγιστα όρια καθισμάτων.

δ) Όρια κέντρου βαρύτητας

- 1) Φάκελος πτητικής λειτουργίας ΚΒ. Πρέπει να εφαρμόζονται περιθώρια πτητικής λειτουργίας στο φάκελο πτήσης του πιστοποιημένου κέντρου βάρους, εκτός εάν εφαρμόζεται η πρακτική της κατανομής καδισμάτων και λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη στον υπολογισμό της ζυγοστάθμισης οι επιδράσεις του αριθμού επιβατών ανά σειρά καδισμάτων, των εμπορευμάτων σε ανεξάρτητα διαμερίσματα εμπορευμάτων και των καυσίμων σε ανεξάρτητες δεξαμενές. Για τον καθορισμό των περιθωρίων του ΚΒ, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές αποκλίσεις από την υποτιθέμενη κατανομή βάρους. Εάν εφαρμόζεται η πρακτική της ελεύθερης επιλογής καδισμάτων, ο αερομεταφορέας πρέπει να εισάγει διαδικασίες για τις απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες από το πλήρωμα πτήσης ή το πλήρωμα θαλάμου, στην περίπτωση που η διαμήκης επιλογή καδίσματος είναι άκρως μονόπλευρη. Τα περιθώρια του ΚΒ καθώς και οι σχετικές διαδικασίες πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των υποθέσεων σχετικά με τον τρόπο που κáθονται οι επιβάτες, πρέπει να είναι αποδεκτά από την Αρχή.
- 2) Κέντρο βαρύτητας κατά την πτήση. Επιπρόσθετα στις διατάξεις του σημείου δ) 1), ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ότι οι διαδικασίες λαμβάνουν πλήρως υπόψη τη μέγιστη μεταβολή του ΚΒ κατά την πτήση, η οποία προκαλείται από τις κινήσεις των επιβατών ή του πληρώματος, καθώς και από την κατανάλωση ή τη μεταφορά καυσίμων.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.620 σημείο στ)

Ορισμός της περιοχής για πτήσεις εντός του ευρωπαϊκού χώρου

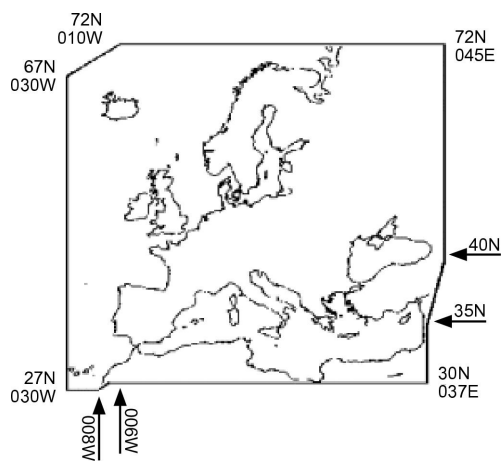
Για τους σκοπούς της OPS 1.620 σημείο στ), πτήσεις εντός του ευρωπαϊκού χώρου, εκτός από τις εσωτερικές πτήσεις, είναι οι πτήσεις που εκτελούνται εντός της περιοχής που περικλείεται από λοξοδρομικές γραμμές μεταξύ των ακόλουθων σημείων:

— B7200	A04500
— B4000	A04500
— B3500	A03700
— B3000	A03700
— B3000	Δ00600
— B2700	Δ00900
— B2700	Δ03000
— B6700	Δ03000
— B7200	Δ01000
— B7200	A04500

όπως απεικονίζονται στο σχεδιάγραμμα 1 κατωτέρω:

Σχεδιάγραμμα 1

Ευρωπαϊκός χώρος



Προσάρτημα 1 της OPS 1.620 ζ)

Διαδικασία για τον καθορισμό αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας για επιβάτες και αποσκευές

- α) Επιδάτες
- 1) Μέθοδος δειγματοληψίας βαρών. Η μέση μάζα των επιβατών και των χειραποσκευών τους πρέπει να καθορίζεται με τυχαία δειγματοληψία. Η επιλογή των τυχαίων δειγμάτων πρέπει, από τη φύση της και το εύρος της, να είναι αντιπροσωπευτική του όγκου των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, τη συχνότητα των πτήσεων σε διάφορες διαδρομές, τις εισερχόμενες και εξερχόμενες πτήσεις, την εποχή εφαρμογής και τον αριθμό θέσεων του αεροπλάνου. 2.
 - 2) Μέγεθος δείγματος. Το σχέδιο ελέγχου πρέπει να καλύπτει τη ζύγιση τουλάχιστον του μεγαλύτερου από τα παρακάτω:
 - i) του αριθμού επιβατών που υπολογίζεται σύμφωνα με προκαταρκτικό δείγμα, με τη χρησιμοποίηση συνήθων διαδικασιών στατιστικής ανάλυσης και με βάση εύρος σχετικής αξιοπιστίας (ακρίβειας) για μέσες μάζες: 1 % για την περίπτωση “όλοι ενήλικες” και 2 % για ξεχωριστές ομάδες “άρρνες” και “θήλεις” και
 - ii) για αεροπλάνα:
 - A) με αριθμό θέσεων επιβατών 40 και άνω ενός συνόλου 2 000 επιβατών· ή
 - B) με αριθμό θέσεων επιβατών μικρότερο από 40, συνολικού αριθμού $50 \times$ (τον αριθμό των θέσεων επιβατών).
 - 3) Μάζες επιβατών. Οι μάζες των επιβατών πρέπει να περιλαμβάνουν τη μάζα των προσωπικών αντικειμένων που κρατούν οι επιβάτες όταν εισέρχονται στο αεροπλάνο. Όταν λαμβάνονται τυχαία δείγματα των μαζών των επιβατών, τα βρέφη/νήπια πρέπει να ζυγίζονται μαζί με τον ενήλικα που τα συνοδεύει [βλέπε επίσης OPS 1.620 σημεία γ), δ) και ε)].
 - 4) Τόπος ζύγισης. Ο τόπος ζύγισης των επιβατών επιλέγεται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο αεροπλάνο, σε ένα όπου είναι απίθανο να επέλθει αλλαγή της μάζας των επιβατών, με την εγκατάλειψη ή την ανάληψη περισσότερων προσωπικών αντικειμένων από αυτούς, πριν από την επιβίβασή τους στο αεροπλάνο.
 - 5) Μηχανή ζύγισης. Η μηχανή ζύγισης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για ζύγιση των επιβατών πρέπει να έχει ικανότητα τουλάχιστον 150 kg. Η μάζα επιδεικνύεται με ελάχιστη υποδιαίρεση 500 g. Η μηχανή ζύγισης πρέπει να είναι ακριβής μέχρι τη μεγαλύτερη από τις ακόλουθες τιμές: 0,5 % ή 200 g.
 - 6) Καταγραφή των τιμών μαζών. Για κάθε πτήση πρέπει να καταγράφεται η μάζα των επιβατών, η αντίστοιχη κατηγορία επιβατών (π.χ. άρρνες/θήλεις/παιδιά) και ο αριθμός πτήσης.
- β) Ελεγμένες αποσκευές. Η στατιστική μέθοδος για τον καθορισμό των αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας των αποσκευών που βασίζεται στις μέσες μάζες των αποσκευών του ελάχιστου απαιτούμενου μεγέθους δείγματος είναι βασικά ίδια με την αντίστοιχη μέθοδο για επιβάτες, όπως καθορίζεται στο σημείο α) 1. Για αποσκευές, το σχετικό εύρος αξιοπιστίας (ακρίβεια) ανέρχεται σε 1 %. Πρέπει να ζυγιστούν τουλάχιστον 2 000 τεμάχια ελεγμένων αποσκευών.
- γ) Καθορισμός των αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές
- 1) Σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές, αντί των πραγματικών μαζών που προκύπτουν από ζύγιση, πρέπει να πραγματοποιείται στατιστική ανάλυση για να εξασφαλίζεται ότι αυτές δεν επηρεάζουν δυσμενώς την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας. Από την ανάλυση αυτή θα προκύπτουν μέσες τιμές μάζας για επιβάτες και αποσκευές, καθώς και άλλα στοιχεία.
 - 2) Σε αεροπλάνα με 20 ή περισσότερες θέσεις επιβατών, οι ανωτέρω μέσες τιμές εφαρμόζονται ως αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας για άρρνες και θήλεις.
 - 3) Για μικρότερα αεροπλάνα, οι ακόλουθες αυξήσεις πρέπει να προστίθενται στη μέση μάζα επιβατών για να προκύψουν οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας:

Αριθμός θέσεων επιβατών	Απαιτούμενη επιπλέον μάζα
1 έως και 5	16 kg
6 έως και 9	8 kg
10 έως και 19	4 kg

Εναλλακτικά, για αεροσκάφη με 30 ή περισσότερες θέσεις επιβατών, μπορούν να εφαρμοστούν οι αναθεωρημένες σταθερές (μέσες) τιμές μάζας που ισχύουν για την περίπτωση “όλοι ενήλικες”. Οι αναθεωρημένες σταθερές (μέσες) τιμές μάζας αποσκευών ισχύουν για αεροπλάνα με 20 ή περισσότερες θέσεις επιβατών.

- 4) Οι αερομεταφορείς έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν λεπτομερές σχέδιο ελέγχου στην Αρχή για έγκριση και συνεπώς για απόκλιση από την αναθεωρημένη σταθερή τιμή μάζας, υπό την προϋπόθεση ότι η αποκλίνουσα αυτή τιμή καθορίζεται μετά από χρήση της διαδικασίας που ερμηνεύεται στο παρόν προσάρτημα. Οι αποκλίσεις αυτές πρέπει να αναθεωρούνται σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη.
- 5) Οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας για την περίπτωση “όλοι ενήλικες” πρέπει να βασίζονται σε αναλογία αρρένων/θηλέων 80/20, όσον αφορά “όλες τις πτήσεις”, εκτός από την περίπτωση “μισθωμένων πτήσεων για διακοπές” όπου η αναλογία είναι 50/50. Αν ο αερομεταφορέας επιθυμεί να λάβει έγκριση για χρήση διαφορετικής αναλογίας για συγκεκριμένες διαδρομές ή πτήσεις, τότε πρέπει να υποβάλλει στοιχεία στην Αρχή, με τα οποία αποδεικνύεται ότι η εναλλακτική αναλογία αρρένων/θηλέων είναι συντηρητική και καλύπτει τουλάχιστον το 84 % των πραγματικών αναλογιών αρρένων/θηλέων σε δείγμα τουλάχιστον 100 αντιπροσωπευτικών πτήσεων.
- 6) Οι μέσες τιμές μάζας που προκύπτουν στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό σε kg. Οι τιμές μάζας των ελεγμένων αποσκευών στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο αριθμό 0,5 kg, ανάλογα με την περίπτωση.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.625

Έγγραφο τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης

- α) Έγγραφο τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης
- 1) Περιεχόμενα
- i) Τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με:
- A) τη νηολόγηση και τον τύπο του αεροπλάνου·
 - B) τον διακριτικό αριθμό πτήσης και την ημερομηνία·
 - Γ) τα στοιχεία ταυτότητας του κυβερνήτη·
 - Δ) τα στοιχεία ταυτότητας του προσώπου που συντάσσει το έγγραφο·
 - E) τη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας και το αντίστοιχο KB του αεροπλάνου·
 - ΣΤ) τη μάζα καυσίμων κατά την απογείωση και τη μάζα καυσίμων του ταξιδιού·
 - Z) τη μάζα των αναλώσιμων, εκτός από το καύσιμο·
 - H) τις συνιστώσες του φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών, των αποσκευών, του φορτίου ναύλου και του έρματος·
 - Θ) τη μάζα απογείωσης, τη μάζα προσγείωσης και τη μάζα χωρίς καύσιμο·
 - I) την κατανομή φορτίου·
 - ΙΑ) τις εφαρμοζόμενες θέσεις KB του αεροπλάνου και
 - ΙΒ) τις οριακές τιμές μάζας και KB.
- ii) Ο αερομεταφορέας μπορεί να παραλείψει ορισμένα από τα ανωτέρω στοιχεία από την έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης, εφόσον έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από την Αρχή.
- 2) Αλλαγή τελευταίας στιγμής. Οποιαδήποτε αλλαγή τελευταίας στιγμής μετά από τη συμπλήρωση της γραπτής τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης πρέπει να ανακοινώνεται στον κυβερνήτη και να καταγράφεται στα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης. Η μέγιστη επιτρεπόμενη αλλαγή του αριθμού των επιβατών ή του φορτίου χειρός, που είναι αποδεκτές ως αλλαγές τελευταίας στιγμής, πρέπει να καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM). Αν γίνει υπέρβαση αυτού του αριθμού, πρέπει να συντάσσονται νέα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης.
- β) Μηχανογραφικά συστήματα. Στις περιπτώσεις όπου τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης παράγονται μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστικού συστήματος, ο αερομεταφορέας πρέπει να επαληθεύει την ορθότητα των παραγόμενων στοιχείων. Πρέπει να δημιουργήσει σύστημα για να ελέγχει ότι οι τροποποιήσεις στα δεδομένα τροφοδοσίας του συστήματος, ενσωματώνονται κατάλληλα στο σύστημα και ότι το σύστημα λειτουργεί σωστά σε συνεχή βάση, επαληθεύοντας τα παραγόμενα στοιχεία ανά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους έξι μήνες.
- γ) Συστήματα υπολογισμού μάζας και ζυγοστάθμισης επί του αεροπλάνου. Ο αερομεταφορέας πρέπει να λάβει έγκριση της Αρχής, αν επιθυμεί να χρησιμοποιήσει ηλεκτρονικό σύστημα υπολογισμού μάζας και ζυγοστάθμισης, το οποίο βρίσκεται επί του αεροπλάνου, ως κύρια πηγή διεκπεραίωσης του υπολογισμού.
- δ) Ζεύξη δεδομένων (DataLink). Όταν τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης διαβιβάζονται στα αεροπλάνα με ηλεκτρονική μορφή, πρέπει να υπάρχει στο έδαφος ένα αντίγραφο του τελικού εγγράφου τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης, όπως αυτό έγινε δεκτό από τον κυβερνήτη.

ΤΜΗΜΑ ΙΑ

ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

OPS 1.630

Γενική εισαγωγή

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ουδεμία πτήση εκτελείται, εκτός εάν τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται, σύμφωνα με το παρόν τμήμα:
- 1) είναι εγκεκριμένα, εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στο σημείο γ) και έχουν εγκατασταθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικά απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων και των ελάχιστων προτύπων επιδόσεων και των απαιτήσεων πτητικής λειτουργίας και πτητικής ικανότητας και
 - 2) βρίσκονται σε κατάσταση συνεχούς επιχειρησιακής ετοιμότητας για το είδος της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται, με την επιφύλαξη των όσων ορίζονται στον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (ΠΕΕ) (παραπομπή στην OPS 1.030).
- β) Τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων των οργάνων και του εξοπλισμού είναι εκείνα που καθορίζονται στις ισχύουσες ευρωπαϊκές οδηγίες τεχνικών προτύπων [ΕΟΤΠ (ETSO)], όπως παρατίθενται στις ισχύουσες προδιαγραφές για τις ευρωπαϊκές οδηγίες τεχνικών προτύπων (CS-TSO), εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους κώδικες πτητικής λειτουργίας ή πτητικής ικανότητας. Όργανα και εξοπλισμός τα οποία, κατά την ημερομηνία εφαρμογής της OPS, συμμορφώνονται με διαφορετικές προδιαγραφές σχεδιασμού και επιδόσεων από εκείνες των [ΕΟΤΠ (ETSO)], μπορούν να παραμείνουν σε χρήση, ή να εγκατασταθούν, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν τμήμα. Τα όργανα και ο εξοπλισμός που έχουν ήδη εγκριθεί δεν απαιτείται να συμμορφώνονται με αναθεωρημένη [ΕΟΤΠ (ETSO)] ή αναθεωρημένη προδιαγραφή, η οποία είναι διαφορετική από μια [ΕΟΤΠ (ETSO)], εκτός εάν καθορίζεται απαίτηση με αναδρομική ισχύ.
- γ) Για τα ακόλουθα είδη δεν απαιτείται έγκριση εξοπλισμού:
- 1) ηλεκτρικές ασφάλειες κατά την OPS 1.635·
 - 2) ηλεκτρικοί φανοί κατά την OPS 1.640, σημείο α) 4·
 - 3) ακριβές ρολόι, κατά την OPS 1.650 σημείο β) και OPS 1.652 σημείο β)·
 - 4) υποδοχή χάρτη, κατά την OPS 1.652 σημείο ιδ)·
 - 5) κιβώτια πρώτων βοηθειών, κατά την OPS 1.745·
 - 6) κυτίο με ιατρικά είδη έκτακτης ανάγκης, κατά την OPS 1.755·
 - 7) μεγάφωνα, κατά την OPS 1.810·
 - 8) σωστικά μέσα και σήματα με φωτοβολίδες, κατά την OPS 1.835 σημεία α) και γ) και
 - 9) άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης, αγκυροβόλησης ή ελιγμών υδροπλάνων και αμφιβίων αεροπλάνων στο νερό, κατά την OPS 1.840·και
 - 10) μηχανισμοί συγκράτησης για παιδιά, κατά την OPS 1.730 σημείο α) 3).
- δ) Εάν μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει, κατά τη διάρκεια της πτήσης και από τη θέση του, να χρησιμοποιήσει τον εξοπλισμό, πρέπει να είναι εύκολος ο χειρισμός του από αυτή τη θέση. Όταν περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να χειρίζονται μονάδα του εξοπλισμού, η μονάδα αυτή πρέπει να είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να είναι εύκολη η λειτουργία του εξοπλισμού από κάθε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός του.
- ε) Τα όργανα που χρησιμοποιούνται από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης είναι τοποθετημένα με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτρέπουν στο μέλος του πληρώματος πτήσης να βλέπει με ευκολία τις ενδείξεις από τη θέση του, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική γραμμή που κανονικά έχει, όταν κοιτά προς τα εμπρός, κατά μήκος του ίχνους πτήσης. Όταν απαιτείται η λειτουργία ενός μόνο οργάνου σε αεροπλάνο, του οποίου η πτητική λειτουργία εκτελείται από περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος πτήσης, αυτό πρέπει να τοποθετείται έτσι ώστε το όργανο να είναι ορατό από κάθε ενδεδειγμένη θέση του πληρώματος πτήσης.

OPS 1.635

Μηχανισμοί προστασίας κυκλώματος

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου στο οποίο χρησιμοποιούνται ηλεκτρικές ασφάλειες, εκτός εάν υπάρχουν εφεδρικές ασφάλειες, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατά την πτήση, ο αριθμός των οποίων είναι τουλάχιστον ίσος με το 10 % του αριθμού των ασφαλειών κάθε κατηγορίας ή τρεις ασφάλειες από κάθε κατηγορία, ανάλογα ποιος από τους δύο είναι μεγαλύτερος.

OPS 1.640

Φώτα πτητικής λειτουργίας αεροπλάνου

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με:

- α) Για πτήση ημέρας:
 - 1) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης·
 - 2) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου·
 - 3) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών και
 - 4) ηλεκτρικό φανό για κάθε απαιτούμενο μέλος πληρώματος, ο οποίος είναι εύκολα προσιτός από τα μέλη του πληρώματος, όταν αυτά κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους.
- β) Για νυκτερινή πτήση, εκτός του εξοπλισμού που καθορίζεται στο ανωτέρω σημείο α):
 - 1) φώτα πλοήγησης/θέσης και
 - 2) δύο φώτα προσγείωσης ή ένα μόνο φως με δύο χωριστά ενεργοποιούμενα νημάτια και
 - 3) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το αεροπλάνο είναι υδροπλάνο ή αμφίβιο αεροπλάνο.

OPS 1.645

Καθαριστήρες αλεξήνεμου

Απαγορεύεται η εκμετάλλευση αεροπλάνου με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με καθαριστήρα αλεξήνεμου σε κάθε θέση χειριστή με αντίστοιχο μέσο, ώστε να διατηρείται καθαρό από υετό μέρος του αλεξήνεμου.

OPS 1.650

“Πτήσεις εξ όψεως” (VFR) κατά την ημέρα — Όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνου κατά τη διάρκεια της ημέρας, σύμφωνα με τους κανόνες “πτήσεων εξ όψεως” (VFR), εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με τα όργανα πτήσης και πλοήγησης και τον σχετικό εξοπλισμό και, κατά περίπτωση, πληρούνται οι εξής συνθήκες:

- α) μαγνητική πυξίδα·
- β) ακριβές ρολόι που δείχνει τον χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα·
- γ) υψόμετρο ευαίσθητο στην πίεση, βαθμονομημένο σε ft, με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε hectopascals/millibars, το οποίο είναι ρυθμιζόμενο για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να επικρατήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης·
- δ) ενδεικτική ταχύτητας αέρα, βαθμονομημένο σε κόμβους (knots)·
- ε) δείκτη κατακόρυφης ταχύτητας·

- στ) ενδείκτη στροφών και κλίσεων ή συντονιστή στροφών με ενσωματωμένο ενδείκτη κλίσεων·
- ζ) δείκτη στάσης και
- η) σταθεροποιημένο ενδείκτη κατεύθυνσης και
- θ) μέσο ένδειξης, στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης, της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρα, βαθμονομημένο σε βαθμούς Κελσίου·
- ι) για πτήσεις που δεν υπερβαίνουν τα 60 λεπτά σε διάρκεια, οι οποίες απογειώνονται και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο και οι οποίες παραμένουν εντός 50 ναυτικών μιλίων από αυτό το αεροδρόμιο, όλα τα όργανα που καθορίζονται στα σημεία στ), ζ) και η), ανωτέρω και στο σημείο ια) 4, σημείο ια) 5 και σημείο ια) 6, κατωτέρω, μπορούν να αντικατασταθούν είτε από ενδείκτη στροφών και κλίσεων, είτε από συντονιστή στροφών με ενσωματωμένο ενδείκτη κλίσεων, είτε από έναν ενδείκτη στάσης και έναν ενδείκτη κλίσεων·
- ια) οποτεδήποτε απαιτούνται δύο χειριστές, η θέση του δεύτερου χειριστή πρέπει να διαθέτει τα ακόλουθα ξεχωριστά όργανα:
- 1) υψόμετρο ευαίσθητο στην πίεση, βαθμονομημένο σε ft, με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε hectopascals/millibars, το οποίο είναι ρυθμιζόμενο για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να επικρατήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης·
 - 2) ενδείκτη ταχύτητας αέρα, βαθμονομημένο σε κόμβους (knots)·
 - 3) δείκτη κατακόρυφης ταχύτητας·
 - 4) ενδείκτη στροφών και κλίσεων ή συντονιστή στροφών με ενσωματωμένο ενδείκτη κλίσεων·
 - 5) δείκτη στάσης και
 - 6) σταθεροποιημένο δείκτη κατεύθυνσης·
- ιβ) κάθε σύστημα ένδειξης ταχύτητας αέρα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή με ισοδύναμο μέσο, για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω συμπύκνωσης ή λόγω παγοποίησης για:
- 1) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών για περισσότερες από εννέα θέσεις·
 - 2) αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την 1η Απριλίου 1999 ή αργότερα·
- ιγ) στις περιπτώσεις που απαιτούνται διπλά όργανα, η απαίτηση περιλαμβάνει ξεχωριστές ενδείξεις για κάθε χειριστή και ξεχωριστούς επιλογείς ή άλλο σχετικό εξοπλισμό, όπου είναι απαραίτητο·
- ιδ) όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μέσα που δείχνουν πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα απαιτούμενα όργανα πτήσης και
- ιε) όλα τα αεροπλάνα με περιορισμούς συμπίεσότητας, που δεν γίνονται εμφανείς με άλλο τρόπο από τους απαιτούμενους ενδείκτες ταχύτητας αέρα, είναι εφοδιασμένα με έναν ενδείκτη αριθμού Mach σε κάθε θέση χειριστή·
- ιστ) ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί λειτουργίες VFR την ημέρα, εκτός εάν το αεροπλάνο είναι εξοπλισμένο με διάταξη ακουστικών κεφαλών και μικροφώνου τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης.

OPS 1.652

“Ενόργανες Πτήσεις” (IFR) ή νυκτερινές πτήσεις — Όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου σύμφωνα με τους κανόνες “ενόργανων πτήσεων” (IFR) ή κατά τη νύχτα, σύμφωνα με τους κανόνες “πτήσεων εξ όψεως” (VFR), εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με τα όργανα πτήσης και πλοήγησης και τον σχετικό εξοπλισμό και, κατά περίπτωση, με τις εξής συνθήκες:

- α) μαγνητική πυξίδα·
- β) ακριβές ρολόι που δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα·
- γ) δύο υψόμετρα ευαίσθητα στην πίεση, βαθμονομημένα σε ft, με ρυθμίσεις υποκλίμακας, βαθμονομημένες σε hectopascals/millibars, τα οποία είναι ρυθμιζόμενα για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να επικρατήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης. Τα εν λόγω υψόμετρα πρέπει να έχουν μετρητή με ψηφιακή ένδειξη και με δείκτη, ή ισοδύναμη παρουσίαση.

- δ) σύστημα ένδειξης ταχύτητας του αέρα με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή άλλο ισοδύναμο μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω συμπύκνωσης ή πάγου, συμπεριλαμβανομένου και προειδοποιητικού δείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot. Η απαίτηση για προειδοποιητικό δείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot δεν εφαρμόζεται για εκείνα τα αεροπλάνα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για εννέα ή λιγότερες θέσεις επιβατών ή με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5 700 kg ή μικρότερη και για τα οποία έχει εκδοθεί ιδιαίτερο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1998.
- ε) δείκτη κατακόρυφης ταχύτητας·
- στ) δείκτη στροφών και κλίσεων·
- ζ) δείκτη στάσης και
- η) σταθεροποιημένο ενδείκτη κατεύθυνσης·
- θ) μέσο ένδειξης, στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης, της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρα, βαθμονομημένο σε βαθμούς Κελσίου και
- ι) δύο ανεξάρτητα συστήματα στατικής πίεσης, εκτός της περίπτωσης ελικοφόρων αεροσκαφών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5 700 kg ή μικρότερη, όπου επιτρέπεται ένα σύστημα στατικής πίεσης και μία εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης·
- ια) οποτεδήποτε απαιτούνται δύο χειριστές, η θέση του δευτέρου χειριστή πρέπει να διαθέτει τα ακόλουθα ξεχωριστά όργανα:
- 1) υψόμετρο ευαίσθητο στην πίεση, βαθμονομημένο σε ft, με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε hectopascals/millibars, το οποίο είναι ρυθμιζόμενο για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να επικρατήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης και μπορεί να είναι ένα από τα δύο υψόμετρα που απαιτούνται βάσει του σημείου γ) ανωτέρω. Τα εν λόγω υψόμετρα πρέπει να έχουν μετρητή με ψηφιακή ένδειξη και με δείκτη, ή ισοδύναμη παρουσίαση.
 - 2) σύστημα ένδειξης ταχύτητας του αέρα με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή άλλο ισοδύναμο μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω συμπύκνωσης ή πάγου, συμπεριλαμβανομένου και προειδοποιητικού δείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot. Η απαίτηση για προειδοποιητικό δείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot δεν εφαρμόζεται για εκείνα τα αεροπλάνα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για εννέα ή λιγότερες θέσεις επιβατών ή με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5 700 kg ή μικρότερη και για τα οποία έχει εκδοθεί ιδιαίτερο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1998.
 - 3) δείκτη κατακόρυφης ταχύτητας·
 - 4) δείκτη στροφών και κλίσεων·
 - 5) δείκτη στάσης και
 - 6) σταθεροποιημένο δείκτη κατεύθυνσης·
- ιβ) τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών πρέπει να είναι εξοπλισμένα με πρόσθετο δείκτη στάσης σε αναμονή (τεχνητό οριζόντα), που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί από οποιαδήποτε θέση χειριστή, ο οποίος:
- 1) τροφοδοτείται συνεχώς με ηλεκτρικό ρεύμα κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας και, μετά από ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, τροφοδοτείται από πηγή που είναι ανεξάρτητη από το κανονικό σύστημα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος·
 - 2) λειτουργεί με αξιοπιστία για τουλάχιστον 30 λεπτά μετά από την ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, λαμβάνοντας υπόψη και άλλα φορτία στην παροχή ισχύος έκτακτης ανάγκης, καθώς και τις επιχειρησιακές διαδικασίες·
 - 3) λειτουργεί ανεξάρτητα από οποιοδήποτε άλλο σύστημα ένδειξης στάσης·
 - 4) τίθεται αυτόματα σε λειτουργία, αμέσως μετά την ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος και
 - 5) φωτίζεται κατάλληλα κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτητικής λειτουργίας, εκτός της περίπτωσης αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5 700 kg ή μικρότερη, που είναι ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος την 1η Απριλίου 1995 και είναι εφοδιασμένα με ενδείκτη στάσης σε αναμονή στο αριστερό τμήμα του πίνακα οργάνων·
- ιγ) για τη συμμόρφωση με το σημείο ιβ) ανωτέρω, πρέπει να καθίσταται με σαφήνεια εμφανές στο πλήρωμα πτήσης πότε ο ενδείκτης στάσης σε αναμονή, που απαιτείται από τις διατάξεις του εν λόγω σημείου υ, λειτουργεί τροφοδοτούμενος από την ισχύ έκτακτης ανάγκης. Όπου ο ενδείκτης στάσης σε αναμονή έχει τη δική του ιδιαίτερη παροχή, πρέπει να υπάρχει σχετική ένδειξη, είτε στο ίδιο το όργανο είτε στον πίνακα οργάνων, για το πότε χρησιμοποιείται η παροχή αυτή,
- ιδ) υποδοχή χάρτη, σε θέση που επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και η οποία μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών επιχειρήσεων·

- ιε) εάν το σύστημα ένδειξης στάσης σε αναμονή είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με τις CS 25.1303 σημείο β) 4) ή ισοδύναμες διατάξεις, τότε οι ενδείκτες στροφών και κλίσεων μπορούν να αντικατασταθούν από ενδείκτες κλίσεων·
- ιστ) όπου απαιτούνται διπλά όργανα, η απαίτηση περιλαμβάνει ξεχωριστές ενδείξεις για κάθε χειριστή και ατομικοί επιλογείς ή άλλο σχετικό εξοπλισμό αναλόγως της περίπτωσης·
- ιζ) όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μέσα που δείχνουν πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα απαιτούμενα όργανα πτήσης και
- ιη) όλα τα αεροπλάνα με περιορισμούς συμπίεσότητας, που δεν γίνονται εμφανείς με άλλο τρόπο από τους απαιτούμενους ενδείκτες ταχύτητας αέρα, είναι εφοδιασμένα με έναν ενδείκτη αριθμού Mach σε κάθε θέση χειριστή·
- ιθ) ο αερομεταφορέας εκτελεί ενόργανη πτήση ή πτητικές λειτουργίες κατά τη διάρκεια της νύχτας μόνον εφόσον το αεροπλάνο είναι εξοπλισμένο με διάταξη ακουστικών κεφαλής και μικροφώνου τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης και με διακόπτη μετάδοσης στα χειριστήρια πτήσης για κάθε απαιτούμενο χειριστή.

OPS 1.655

Πρόσθετος εξοπλισμός για πτητική λειτουργία με ένα χειριστή σε “ενόργανη πτήση” (IFR) ή κατά τη νύχτα

Ο αερομεταφορέας απαγορεύεται να εκτελεί πτητική λειτουργία με ένα χειριστή σε “ενόργανη πτήση” (IFR), εκτός εάν το αεροπλάνο είναι εφοδιασμένο με αυτόματο πιλότο, που έχει τουλάχιστον τρόπο κράτησης του ύψους και της πορείας.

OPS 1.660

Σύστημα προειδοποίησης ύψους

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου, που έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών, ή αεροπλάνου με στροβιλοκινητήρες αντίδρασης, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα συναγερμού ύψους, ικανό:
 - 1) να προειδοποιεί το πλήρωμα πτήσης για την προσέγγιση σε προεπιλεγμένο ύψος και
 - 2) να προειδοποιεί το πλήρωμα πτήσης, τουλάχιστον με ένα ακουστικό σήμα, για την παρέκκλιση άνω ή κάτω από προεπιλεγμένο ύψος·

εκτός της περίπτωσης αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5 700 kg ή μικρότερη, τα οποία έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών και για τα οποία έχει εκδοθεί για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1972 και είναι ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος την 1η Απριλίου 1995.

OPS 1.665

Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους και σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους

- α) Ο αερομεταφορέας θέτει σε λειτουργία στροβιλοκίνητο αεροπλάνο με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών, μόνο εάν είναι εξοπλισμένο με σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους που να περιλαμβάνει λειτουργία πρόβλεψης και προειδοποίησης για κίνδυνο στο έδαφος (σύστημα εντοπισμού εδάφους και προειδοποίησης — TAWS).
- β) Το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, πρέπει αυτόματα να προειδοποιεί έγκαιρα και με σαφή τρόπο, μέσω ακουστικών σημάτων, τα οποία μπορούν να συμπληρωθούν με οπτικά σήματα, το πλήρωμα πτήσης για το βαθμό βύθισης, την προσέγγιση του εδάφους, την απώλεια ύψους μετά την απογείωση ή την επανακύκλωση, τη λανθασμένη διαμόρφωση προσγείωσης και την παρέκκλιση ίχνους κατολίθησης προς τα κάτω.
- γ) Το σύστημα εντοπισμού εδάφους και προειδοποίησης πρέπει να προειδοποιεί αυτόματα το πλήρωμα πτήσης, με οπτικά και ακουστικά σήματα και σε οθόνη εντοπισμού εδάφους, κατά τρόπον ώστε να του παρέχεται επαρκής χρόνος προκειμένου να αποφεύγει περιστατικά πρόσκρουσης στο έδαφος ελεγχόμενης πτήσης και να έχει δυνατότητα ανίχνευσης προς τα εμπρός και κατώτατου ύψους ασφαλείας από το έδαφος.

OPS 1.668

Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)

Ο αερομεταφορέας θέτει σε λειτουργία στροβιλοκίνητο αεροπλάνο με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, μόνο εάν είναι εξοπλισμένο με εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης, με ελάχιστο επίπεδο επιδόσεων τουλάχιστον ACAS II.

OPS 1.670

Εναέριος εξοπλισμός ραντάρ καιρού

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση από τον αερομεταφορέα:
- 1) αεροπλάνου με θάλαμο συμπίεσης, ή
 - 2) αεροπλάνου χωρίς θάλαμο συμπίεσης, το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg, ή
 - 3) αεροπλάνου χωρίς θάλαμο συμπίεσης με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με εναέριο εξοπλισμό ραντάρ καιρού οποτεδήποτε το αεροπλάνο εκτελεί πτητική λειτουργία τη νύχτα ή σε ενόργανες μετεωρολογικές συνθήκες σε περιοχές όπου μπορούν να αναμένονται κατά την πορεία καταγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από το εναέριο ραντάρ καιρού.
- β) Για τα ελικοφόρα αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης, που έχουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μικρότερη από 5 700 kg με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για λιγότερες από εννέα θέσεις επιβατών, ο εναέριος εξοπλισμός ραντάρ καιρού μπορεί να αντικατασταθεί από άλλου είδους εξοπλισμό, που είναι ικανός να ανιχνεύει καταγίδες και άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον εναέριο εξοπλισμό ραντάρ καιρού, υπό την προϋπόθεση της έγκρισης από την Αρχή.

OPS 1.675

Εξοπλισμός για πτητική εκμετάλλευση σε συνθήκες παγοποίησης

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης, εκτός εάν αυτό είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να λειτουργεί σε συνθήκες παγοποίησης.
- β) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου. Ο φωτισμός που χρησιμοποιείται πρέπει να είναι τέτοιου τύπου ώστε να μην προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεραίνει τα μέλη του πληρώματος κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

OPS 1.680

Εξοπλισμός ανίχνευσης κοσμικής ακτινοβολίας

- α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνου από τον αερομεταφορέα σε ύψη άνω των 15 000 m (49 000 ft), εκτός εάν:
- 1) το αεροπλάνο είναι εξοπλισμένο με όργανο μέτρησης και συνεχούς ένδειξης της αναλογίας δόσης της συνολικής κοσμικής ακτινοβολίας που δέχεται (δηλαδή του συνόλου της ακτινοβολίας λόγω ιονισμού και νετρονίων γαλαξιακής και ηλιακής προέλευσης) και της αθροιστικής δόσης για κάθε πτήση, ή
 - 2) στο αεροπλάνο είναι εγκατεστημένο αποδεκτό από την Αρχή σύστημα δειγματοληψίας της ακτινοβολίας επί του αεροπλάνου ανά τρίμηνο.

OPS 1.685

Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης

Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, το οποίο απαιτεί πλήρωμα πτήσης με περισσότερα από ένα μέλη, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, που δεν είναι του τύπου που κρατούνται με το χέρι, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

OPS 1.690

Σύστημα ενδοεπικοινωνίας μελών πληρώματος

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 15 000 kg ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος, με εξαίρεση τα αεροπλάνα για τα οποία είχε εκδοθεί για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1965 και τα οποία ήταν ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος την 1η Απριλίου 1995.
- β) Το σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος που απαιτείται σύμφωνα με το παρόν σημείο πρέπει να:
- 1) λειτουργεί ανεξάρτητα από το σύστημα αναγγελιών κοινού, εκτός από τις συσκευές χειρός, τα ακουστικά, τα μικρόφωνα, τους διακόπτες επιλογής και τις συσκευές σημάτων·
 - 2) παρέχει τρόπο αμφίδρομης επικοινωνίας μεταξύ του θαλάμου πληρώματος πτήσης και:
 - i) κάθε διαμερίσματος επιβατών·
 - ii) κάθε χώρου εστίασεως (κουζίνας) που δεν βρίσκεται στο επίπεδο των θαλάμων των επιβατών και
 - iii) κάθε απομακρυσμένου θαλάμου πληρώματος που δεν βρίσκεται στο θάλαμο επιβατών και δεν είναι εύκολα προσπελάσιμος από το θάλαμο επιβατών·
 - 3) είναι εύκολα προσιτός για χρήση από κάθε απαιτούμενη θέση πληρώματος πτήσης στο θάλαμο πληρώματος πτήσης·
 - 4) είναι εύκολα προσιτός για χρήση στις απαιτούμενες θέσεις των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κοντά σε κάθε μεμονωμένο ή σε κάθε ζεύγος εξόδων κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου·
 - 5) διαθέτει σύστημα προειδοποίησης με ενσωματωμένα ηχητικά ή οπτικά σήματα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος πτήσης για την προειδοποίηση του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για χρήση από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών για την προειδοποίηση του πληρώματος πτήσης·
 - 6) διαθέτει κατάλληλο σύστημα, ώστε ο καλούμενος να μπορεί να προσδιορίσει εάν πρόκειται για κανονική κλήση ή για κλήση έκτακτης ανάγκης και
 - 7) παρέχει στο έδαφος σύστημα αμφίδρομης επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού εδάφους και τουλάχιστον δύο μελών του πληρώματος πτήσης.

OPS 1.695

Σύστημα αναγγελιών κοινού

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εγκαταστημένο σύστημα αναγγελιών κοινού.
- β) Το σύστημα αναγγελιών κοινού, που απαιτείται σύμφωνα με το παρόν σημείο, πρέπει να:
- 1) λειτουργεί ανεξάρτητα από τα συστήματα ενδοεπικοινωνίας, εκτός από τις συσκευές χειρός, τα ακουστικά, τα μικρόφωνα, τους διακόπτες επιλογής και τις συσκευές σημάτων·
 - 2) είναι εύκολα προσιτό για άμεση χρήση από κάθε απαιτούμενη θέση μέλους πληρώματος πτήσης·
 - 3) για κάθε απαιτούμενη έξοδο κινδύνου των επιβατών στο επίπεδο του δαπέδου, με προσκείμενο κάθισμα πληρώματος θαλάμου επιβατών, το σύστημα πρέπει να διαθέτει μικρόφωνο που είναι εύκολα προσιτό στο καθημένο μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, εκτός από την περίπτωση που ένα μικρόφωνο ενδέχεται να εξυπηρετεί περισσότερες από μία εξόδους, υπό την προϋπόθεση ότι η προσέγγιση των εξόδων επιτρέπει τη μη υποβοηθούμενη προφορική επικοινωνία μεταξύ των καθημένων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών·
 - 4) μπορεί να τεθεί σε λειτουργία μέσα σε δέκα δευτερόλεπτα από ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών σε καθεμία από τις θέσεις του διαμερίσματος, από τις οποίες η χρήση του είναι προσιτή και
 - 5) ακούγεται ευχερώς και κατανοητά σε όλες τις θέσεις επιβατών, τις τουαλέτες καθώς και τις θέσεις και σταθμούς εργασίας του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

OPS 1.700

Καταγραφείς συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης — 1

- α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ιδιαίτερο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την ή μετά την 1η Απριλίου 1998 και το οποίο:
- 1) είναι πολυκινητήριο στροβιλοφόρο και έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών, ή
 - 2) έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg·
- εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης ο οποίος, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, καταγράφει:
- i) συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο·
 - ii) το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή και των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο με προέκταση και μικρόφωνο εφαρμοσμένο σε προσωπίδα·
 - iii) συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου·
 - iv) ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο και
 - v) συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο.
- β) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των δύο τελευταίων ωρών της λειτουργίας του, εξαιρουμένης της περίπτωσης των αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg, όπου αυτή η περίοδος μπορεί να μειωθεί στα 30 λεπτά.
- γ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να καταγράφει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την εκκίνηση των κινητήρων κατά την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.
- δ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

OPS 1.705

Καταγραφείς συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης — 2

- α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από τον αερομεταφορέα, πολυκινητήριο στροβιλοφόρο αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ιδιαίτερο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας στο διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 1990 έως και την 31η Μαρτίου 1998, το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης ίση ή μικρότερη από 5 700 kg και μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης ο οποίος καταγράφει:
- 1) συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο·
 - 2) το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου του πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων και, όπου είναι πρακτικά δυνατόν και χωρίς διακοπή, των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο ράβδου και μικρόφωνο μάσκας·
 - 3) συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου·
 - 4) ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο και
 - 5) συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο.
- β) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια, τουλάχιστον, των 30 τελευταίων λεπτών της λειτουργίας του.

- γ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα της ηλεκτρικής ισχύος, ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την πτήση ως τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.
- δ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

OPS 1.710

Καταγραφείς συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης — 3

- α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg, για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ιδιαίτερο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1998, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης, ο οποίος καταγράφει:
- 1) συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο·
 - 2) το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου του πληρώματος πτήσης·
 - 3) συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου·
 - 4) ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο και
 - 5) συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο.
- β) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια, τουλάχιστον, των 30 τελευταίων λεπτών της λειτουργίας του.
- γ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.
- δ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

OPS 1.715

Καταγραφείς στοιχείων πτήσης — 1

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.715)

- α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ιδιαίτερο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την ή μετά την 1η Απριλίου 1998 και το οποίο:
- 1) είναι πολυκινητήριο στροβιλοφόρο και έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών, ή
 - 2) έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg,
- εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.
- β) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του, εξαιρουμένης της περίπτωσης των αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg, όπου αυτή η περίοδος μπορεί να μειωθεί στις δύο ώρες.
- γ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, να καταγράφει:
- 1) τις παραμέτρους που περιλαμβάνονται στους πίνακες A1 ή A2 του προσαρτήματος 1 της OPS 1.715, ανάλογα με την περίπτωση·
 - 2) για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27 000 kg, τις πρόσθετες παραμέτρους που περιλαμβάνονται στον πίνακα Β του προσαρτήματος 1 της OPS 1 715·

- 3) για τα αεροπλάνα που καθορίζονται στο σημείο α) ανωτέρω, ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να καταγράφει κάθε ειδική παράμετρο που σχετίζεται με καινοτομία ή μοναδικότητα στο σχεδιασμό ή τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του αεροπλάνου σύμφωνα με τα οριζόμενα από την Αρχή κατά την πιστοποίηση τύπου ή τη συμπληρωματική πιστοποίηση τύπου και
- 4) για τα αεροπλάνα που είναι εξοπλισμένα με ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης, τις παραμέτρους που παρατίθενται στον πίνακα Γ του προσαρτήματος 1 της OPS 1.715, εκτός του ότι, για τα αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ιδιαίτερο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από τις 20 Αυγούστου 2002 εκείνες τις παραμέτρους για τις οποίες:
- i) ο αισθητήρας δεν είναι διαθέσιμος· ή
 - ii) το σύστημα του αεροπλάνου ή ο εξοπλισμός που δημιουργεί τα δεδομένα χρειάζεται τροποποίηση· ή
 - iii) τα σήματα είναι ασύμβατα με το σύστημα καταγραφής·
- δεν χρειάζεται να καταγράφονται εάν αυτό είναι αποδεκτό από την Αρχή.
- δ) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.
- ε) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και πρέπει να σταματά αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.
- στ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.
- ζ) Τα αεροπλάνα για τα οποία έχει εκδοθεί για πρώτη φορά ιδιαίτερο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την 1η Απριλίου 1998 ή μεταγενέστερα, όχι όμως μετά την 1η Απριλίου 2001, επιτρέπεται να μην υποχρεούνται να συμμορφώνονται με την OPS 1.715 σημείο γ) εάν εγκρίνονται από την Αρχή, υπό τον όρο ότι:
- 1) η συμμόρφωση προς την OPS 1.715 σημείο γ) δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς σημαντική τροποποίηση των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροπλάνου και
 - 2) το αεροπλάνο συμμορφούται προς την OPS 1 720 σημείο γ), εκτός του ότι δεν χρειάζεται να καταγράφεται η παράμετρος 15β στον πίνακα Α του προσαρτήματος 1 της OPS 1 720.

OPS 1.720

Καταγραφείς στοιχείων πτήσης — 2

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.720)

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από την 1η Ιουνίου 1990 έως και στις 31 Μαρτίου 1998 και το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.
- β) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του.
- γ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, να καταγράφει:
- 1) τις παραμέτρους που περιλαμβάνονται στον πίνακα Α του προσαρτήματος 1 της OPS 1.720 και
 - 2) για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27 000 kg, τις πρόσθετες παραμέτρους που περιλαμβάνονται στον πίνακα Β του προσαρτήματος 1 της OPS 1.720.
- δ) Για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 27 000 kg ή μικρότερη, εάν το δέχεται η Αρχή, δεν απαιτείται η καταγραφή των παραμέτρων 14 και 15β του πίνακα Α του προσαρτήματος 1 της OPS 1.720, εφόσον πληρούται οιοσδήποτε από τους ακόλουθους όρους:
- 1) ο αισθητήρας δεν είναι άμεσα διαθέσιμος·
 - 2) το σύστημα καταγραφής πτήσης δεν έχει επαρκή χωρητικότητα·
 - 3) απαιτείται τροποποίηση του εξοπλισμού που δημιουργεί τα δεδομένα·

- ε) Για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 27 000 kg ή μικρότερη, εάν το δέχεται η Αρχή, δεν απαιτείται η καταγραφή των ακόλουθων παραμέτρων: 15β του πίνακα Α του προσαρτήματος 1 της OPS 1.720 και 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 και 31 του πίνακα Β του προσαρτήματος 1, εφόσον πληρούνται οιοσδήποτε από τους ακόλουθους όρους:
- 1) ο αισθητήρας δεν είναι άμεσα διαθέσιμος·
 - 2) το σύστημα καταγραφής δεδομένων πτήσης δεν έχει επαρκή χωρητικότητα·
 - 3) απαιτείται τροποποίηση του εξοπλισμού που δημιουργεί τα δεδομένα·
 - 4) για στοιχεία πλοήγησης (επιλογή συχνότητας NAV, απόσταση DME, γεωγραφικό μήκος και πλάτος, ταχύτητα εδάφους και έκπτωση), τα σήματα δεν υπάρχουν σε ψηφιακή μορφή.
- στ) Επιμέρους παράμετροι οι οποίες μπορούν να εξαχθούν με υπολογισμό από άλλες καταγεγραμμένες παραμέτρους, δεν χρειάζεται να καταγράφονται, εφόσον το δέχεται η Αρχή.
- ζ) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.
- η) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και πρέπει να σταματά όταν το αεροπλάνο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.
- θ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

OPS 1.725

Καταγραφείς στοιχείων πτήσης — 3

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.725)

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, στροβιλοφόρου αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν την 1η Ιουνίου 1990 και το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.
- β) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του.
- γ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, να καταγράφει:
- 1) τις παραμέτρους που περιλαμβάνονται στον πίνακα Α του προσαρτήματος 1 της OPS 1.725·
 - 2) για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27 000 kg, που ανήκουν σε τύπο που πιστοποιήθηκε μετά την 30ή Σεπτεμβρίου 1969, τις πρόσθετες παραμέτρους 6 έως 15β του πίνακα Β του προσαρτήματος 1 της OPS 1.725 της παρούσας παραγράφου. Οι παράμετροι που ακολουθούν δεν χρειάζεται να καταγράφονται εάν αυτό είναι αποδεκτό από την Αρχή: 13, 14 και 15β του πίνακα Β του προσαρτήματος 1 της OPS 1.725, εφόσον πληρούνται οιοσδήποτε από τους ακόλουθους όρους:
 - i) ο αισθητήρας δεν είναι άμεσα διαθέσιμος·
 - ii) το σύστημα καταγραφής πτήσης δεν έχει επαρκή χωρητικότητα·
 - iii) απαιτείται τροποποίηση του εξοπλισμού που δημιουργεί τα δεδομένα και
 - 3) όταν το σύστημα καταγραφής πτήσης έχει επαρκή χωρητικότητα, ο αισθητήρας είναι άμεσα διαθέσιμος και δεν απαιτείται τροποποίηση του εξοπλισμού που δημιουργεί τα δεδομένα:
 - i) για αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την 1η Ιανουαρίου 1998 ή μετά από αυτή την ημερομηνία, με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg αλλά όχι μεγαλύτερη των 27 000 kg, οι παράμετροι 6 έως 15β του πίνακα Β του προσαρτήματος 1 της OPS 1.725 και
 - ii) για αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την 1η Ιανουαρίου 1987 ή μετά από αυτή την ημερομηνία, με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 27 000 kg, οι υπόλοιπες παράμετροι του πίνακα Β του προσαρτήματος 1 της OPS 1.725.

- δ) Επιμέρους παράμετροι οι οποίες μπορούν να εξαχθούν με υπολογισμό από άλλες καταγεγραμμένες παραμέτρους, δεν χρειάζεται να καταγράφονται, εφόσον το δέχεται η Αρχή.
- ε) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.
- στ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και πρέπει να σταματά όταν το αεροπλάνο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.
- ζ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

OPS 1.727

Συνδυαστικός καταγραφέας

- α) Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις για καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και για καταγραφέα στοιχείων πτήσης μπορεί να επιτυγχάνεται με:
 - 1) συνδυαστικό καταγραφέα, εάν το αεροπλάνο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης ή με καταγραφέα στοιχείων πτήσης μόνο, ή
 - 2) συνδυαστικό καταγραφέα, εάν το αεροπλάνο με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένο με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και με καταγραφέα στοιχείων πτήσης, ή
 - 3) δύο συνδυαστικούς καταγραφείς, εάν το αεροπλάνο με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένο με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και με καταγραφέα στοιχείων πτήσης.
- β) Συνδυαστικός καταγραφέας είναι ο καταγραφέας πτήσης ο οποίος καταγράφει:
 - 1) τις συνομιλίες και το ακουστικό περιβάλλον που περιλαμβάνονται στο σχετικό με τον καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης σημείο και
 - 2) τις παραμέτρους που περιλαμβάνονται στο σχετικό με τον καταγραφέα στοιχείων πτήσης σημείο, με τους όρους που απαιτούνται βάσει αυτών των παραγράφων.

OPS 1.730

Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, ιμάντες πρόσδεσης και μηχανισμοί συγκράτησης για παιδιά

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με:
 - 1) ένα κάθισμα ή μια θέση-κρεβάτι για κάθε πρόσωπο ηλικίας δύο ετών και άνω·
 - 2) μία ζώνη ασφαλείας, με ή χωρίς διαγώνιο ιμάντα ώμου, ή έναν ιμάντα πρόσδεσης για χρήση σε κάθε κάθισμα επιβάτη για κάθε επιβάτη ηλικίας δύο ετών και άνω·
 - 3) έναν, αποδεκτό από την Αρχή, μηχανισμό συγκράτησης για κάθε βρέφος/νήπιο·
 - 4) εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στο σημείο β), κατωτέρω, μία ζώνη ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου για κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης και για κάθε κάθισμα δίπλα στο κάθισμα του χειριστή, που έχει ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτόματα τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης·
 - 5) εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στο σημείο β), κατωτέρω, μία ζώνη ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου για κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για κάθε κάθισμα παρατηρητή. Ωστόσο, αυτή η απαίτηση δεν αποκλείει τη χρήση των καθισμάτων επιβατών από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται καθ' υπέρβαση του συνολικού αριθμού του απαιτούμενου πληρώματος θαλάμου επιβατών και
 - 6) καθίσματα για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που βρίσκονται κοντά στις απαιτούμενες θύρες εξόδου κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου, με την εξαίρεση ότι είναι αποδεκτές άλλες θέσεις τοποθέτησης, εάν η έκτακτη εκκένωση των επιβατών μπορεί να διευκολύνεται σε περίπτωση που τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών κάθονται αλλού. Οι θέσεις αυτές πρέπει να βλέπουν προς τα εμπρός ή προς τα πίσω εντός γωνίας 15° σε συνάρτηση με τον διαμήκη άξονα του αεροπλάνου.
- β) Όλες οι ζώνες ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου πρέπει να αποσυνδέονται από ένα μόνο.

- γ) Στη θέση μιας ζώνης ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου μπορεί να επιτραπεί, εάν δεν είναι πρακτικώς δυνατή η τοποθέτησή της, μια ζώνη ασφαλείας με διαγώνιο ιμάντα ώμου για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μικρότερη από 5 700 kg ή μία ζώνη ασφαλείας για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μικρότερη από 2 730 kg.

OPS 1.731

Ενδείξεις: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου του οποίου όλες οι θέσεις επιβατών δεν είναι ορατές από το θάλαμο διακυβέρνησης, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με μέσο που υποδεικνύει σε όλους τους επιβάτες και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πότε πρέπει να προσδεθούν οι ζώνες ασφαλείας και πότε δεν επιτρέπεται το κάπνισμα.

OPS 1.735

Εσωτερικές θύρες και κουρτίνες

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν έχει εγκατασταθεί ο ακόλουθος εξοπλισμός:

- α) σε αεροπλάνο με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, μια θύρα μεταξύ του θαλάμου επιβατών και του θαλάμου διακυβέρνησης, με την επιγραφή “Μόνο πλήρωμα” και ένα μηχανισμό κλειδώματος για να εμποδίζεται το άνοιγμά της από τους επιβάτες χωρίς την άδεια ενός μέλους του πληρώματος πτήσης·
- β) μηχανισμός ανοίγματος κάθε θύρας που χωρίζει ένα θάλαμο επιβατών από άλλο θάλαμο στον οποίο υπάρχει έξοδος κινδύνου. Οι διατάξεις ανοίγματος πρέπει να είναι εύκολα προσιτές·
- γ) εάν είναι αναγκαία η διέλευση από μια θύρα ή μια κουρτίνα που χωρίζει το θάλαμο επιβατών από κάποιο άλλο χώρο για την πρόσβαση σε κάθε απαιτούμενη έξοδο κινδύνου από κάθε θέση επιβάτη, η θύρα ή κουρτίνα πρέπει να έχουν ένα μηχανισμό ασφάλισής τους στην ανοικτή θέση·
- δ) επιγραφή σε κάθε εσωτερική θύρα ή δίπλα σε μια κουρτίνα, που παρεμβάλλεται προς μια έξοδο κινδύνου επιβατών, για να δείχνει ότι πρέπει να ασφαλιζονται σε ανοικτή θέση κατά τη διάρκεια της απογείωσης και προσγείωσης· και
- ε) για κάθε μέλος του πληρώματος, ένα μηχανισμό απασφάλισης κάθε θύρας η οποία είναι φυσιολογικά προσβάσιμη από τους επιβάτες και μπορεί να κλειδωθεί από τους επιβάτες.

OPS 1.745

Κιβώτια πρώτων βοηθειών

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με κιβώτια πρώτων βοηθειών, τα οποία είναι εύκολα προσβάσιμα για χρήση, σύμφωνα με την ακόλουθη αναλογία:

Αριθμός εγκαταστημένων θέσεων επιβατών	Αριθμός κιβωτίων πρώτων βοηθειών
0 έως 99	1
100 έως 199	2
200 έως 299	3
300 και άνω	4

- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα κιβώτια πρώτων βοηθειών:
- 1) επιθεωρούνται περιοδικά για την επιβεβαίωση, στο βαθμό που είναι δυνατό, ότι τα περιεχόμενα διατηρούνται στην κατάσταση που επιβάλλεται από την προβλεπόμενη χρήση τους και
 - 2) ανεφοδιάζονται σε κανονικά διαστήματα, σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στις πινακίδες τους, ή όταν το επιβάλουν οι περιστάσεις.

OPS 1.755

Ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 30 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης, εφόσον οποιοδήποτε της προγραμματισμένης πτήσης βρίσκεται περισσότερο από 60 λεπτά χρόνου πτήσης (με κανονική ταχύτητα πλεύσης) από κάποιο αεροδρόμιο, στο οποίο αναμένεται να υπάρχει επαγγελματική ιατρική βοήθεια.
- β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι δεν χορηγούνται φάρμακα, εκτός από επαγγελματίες ιατρούς, νοσοκόμους ή προσωπικό ομοίων επαγγελματικών προσόντων.
- γ) Συνθήκες μεταφοράς
- 1) Το ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης πρέπει να αντέχει σε σκόνη και υγρασία και μεταφέρεται κάτω από συνθήκες ασφαλείας στο θάλαμο διακυβέρνησης, όπου αυτό είναι πρακτικά δυνατό και
 - 2) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα ιατρικά κιβώτια έκτακτης ανάγκης:
 - i) επιθεωρούνται περιοδικά για να επιβεβαιώνεται, στο βαθμό που είναι δυνατό, ότι τα περιεχόμενα διατηρούνται στην κατάσταση που επιβάλλεται από την προβλεπόμενη χρήση τους και
 - ii) ανεφοδιάζονται σε κανονικά διαστήματα, σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στις πινακίδες τους, ή όταν το επιβάλουν οι περιστάσεις.

OPS 1.760

Οξυγόνο πρώτης ανάγκης

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου σε απόλυτα ύψη άνω των 25 000 ft, όταν απαιτείται η παρουσία ενός μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, εκτός εάν το αεροπλάνο είναι εφοδιασμένο με τροφοδοσία αδιάλυτου οξυγόνου για επιβάτες, οι οποίοι μπορεί να χρειαστούν οξυγόνο, για φυσιολογικούς λόγους, μετά από αποσυμπίεση του θαλάμου. Η ποσότητα του οξυγόνου υπολογίζεται χρησιμοποιώντας μέση ταχύτητα ροής τουλάχιστον τριών λίτρων οξυγόνου κανονικής θερμοκρασίας, πίεσης, ξηρού (STPD)/λεπτό/πρόσωπο και επαρκεί για την υπόλοιπη πτήση μετά την αποσυμπίεση του θαλάμου σε απόλυτα ύψη πίεσης θαλάμου μεγαλύτερα των 8 000 ft αλλά μικρότερα των 15 000 ft, τουλάχιστον για το 2 % των μεταφερομένων επιβατών, αλλά σε καμία περίπτωση για λιγότερο από ένα πρόσωπο. Πρέπει να υπάρχει επαρκής αριθμός μονάδων διανομής οξυγόνου, αλλά σε καμία περίπτωση λιγότερες από δύο και να είναι δυνατή η πρόσβαση του πληρώματος θαλάμου επιβατών στο οξυγόνο. Οι μονάδες διανομής οξυγόνου επιτρέπεται να είναι φορητές.
- β) Η ποσότητα του οξυγόνου πρώτης ανάγκης που απαιτείται για μια συγκεκριμένη πτητική λειτουργία καθορίζεται βάσει των απόλυτων υψών πίεσης θαλάμου και της διάρκειας της πτήσης και είναι σύμφωνη με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που καθορίζονται για κάθε πτητική λειτουργία και διαδρομή.
- γ) Ο προβλεπόμενος εξοπλισμός οξυγόνου είναι ικανός να δημιουργεί ροή μάζας τουλάχιστον τεσσάρων λίτρων οξυγόνου κανονικής θερμοκρασίας, πίεσης, ξηρού (STPD) ανά λεπτό, για κάθε χρήστη. Επιτρέπεται η ύπαρξη μέσων για τη μείωση της ροής σε όχι λιγότερο από δύο λίτρα STPD ανά λεπτό, για κάθε ύψος.

OPS 1.770

Συμπληρωματικό οξυγόνο — Αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.770)

- α) Γενικά
- 1) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με θάλαμο συμπίεσης σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft, εκτός εάν προβλέπεται εξοπλισμός συμπληρωματικού οξυγόνου, που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει την ποσότητα οξυγόνου, που απαιτείται σύμφωνα με την παρούσα OPS.
 - 2) Η ποσότητα του απαιτούμενου συμπληρωματικού οξυγόνου καθορίζεται με βάση το ύψος πίεσης του θαλάμου, τη διάρκεια της πτήσης και την υπόθεση ότι μια βλάβη συμπίεσης θαλάμου θα συμβεί στο πιο κρίσιμο ύψος ή της πτήσης, όσον αφορά την ανάγκη για οξυγόνο και ότι, μετά τη βλάβη, το αεροπλάνο θα κατέλθει, σύμφωνα με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM), σε ασφαλές ύψος για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, το οποίο επιτρέπει τη συνέχιση ασφαλούς πτήσης και προσαρμογής.

- 3) Μετά από μια βλάβη συμπίεσης θαλάμου, το ύψος πίεσης θαλάμου θεωρείται το ίδιο με το ύψος πίεσης του αεροπλάνου, εκτός εάν αποδειχθεί στην Αρχή ότι καμία ενδεχόμενη βλάβη του θαλάμου ή του συστήματος συμπίεσης δεν καθιστά το ύψος πίεσης θαλάμου ίσο με το ύψος πίεσης του αεροπλάνου. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, το μέγιστο ύψος πίεσης θαλάμου που έχει αποδειχθεί μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση για τον καθορισμό των αποθεμάτων τροφοδότησης με οξυγόνο.
- β) Απαιτήσεις τροφοδότησης με οξυγόνο και συσκευής οξυγόνου
- 1) Μέλη πληρώματος πτήσης
- i) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στην περίοδο απασχόλησής του στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να τροφοδοτείται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1. Εάν όλοι οι επιβαίνοντες που κάθονται στα καθίσματα του θαλάμου διακυβέρνησης τροφοδοτούνται από την πηγή τροφοδότησης του πληρώματος πτήσης, τότε θεωρούνται μέλη του πληρώματος πτήσης απασχολούμενα στο θάλαμο διακυβέρνησης, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο. Οι επιβαίνοντες που κάθονται στα καθίσματα του θαλάμου διακυβέρνησης, οι οποίοι δεν τροφοδοτούνται από την πηγή τροφοδοσίας του πληρώματος πτήσης, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.
- ii) Τα μέλη του πληρώματος πτήσης, που δεν καλύπτονται από τις διατάξεις του σημείου β) 1 i) ανωτέρω, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδοσίας οξυγόνου.
- iii) Οι μάσκες οξυγόνου τοποθετούνται έτσι ώστε να είναι άμεσα προσιτές από τα μέλη του πληρώματος πτήσης, ενώ αυτά βρίσκονται στις καθορισμένες θέσεις εκτέλεσης των καθηκόντων τους.
- iv) Οι μάσκες οξυγόνου για χρήση από τα μέλη του πληρώματος πτήσης σε αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης, τα οποία πετούν σε ύψος άνω των 25 000 ft, πρέπει να είναι τύπου ταχείας χρήσης και παροχής.
- 2) Μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, πρόσθετα μέλη πληρώματος και επιβάτες
- i) Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών και οι επιβάτες πρέπει να τροφοδοτούνται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1, εκτός της περίπτωσης που εφαρμόζονται οι διατάξεις του σημείου ν) κατωτέρω. Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται επιπρόσθετα στον ελάχιστο αριθμό των απαιτούμενων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, καθώς και πρόσθετα μέλη του πληρώματος, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.
- ii) Τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάξουν σε ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft πρέπει να είναι εφοδιασμένα με επαρκείς επιπρόσθετες εξόδους και μάσκες ή/και επαρκείς φορητές μονάδες οξυγόνου με μάσκες, για χρήση από όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών. Οι επιπρόσθετες εξοδοί ή/και φορητές μονάδες οξυγόνου πρέπει να είναι κατανομήνες ομοιόμορφα σε όλο το θάλαμο για να εξασφαλίζεται άμεση διαθεσιμότητα του οξυγόνου για κάθε απαιτούμενο μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, ανεξάρτητα από τη θέση του τη στιγμή της βλάβης της συμπίεσης θαλάμου.
- iii) Τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάξουν σε ύψη πίεσης υπεράνω των 25 000 ft πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μονάδα διανομής οξυγόνου, η οποία είναι συνδεδεμένη με τους σταθμούς τροφοδότησης οξυγόνου οι οποίοι είναι άμεσα διαθέσιμοι για κάθε επιβαίνοντα, σε όποια θέση και αν κάθεται. Ο συνολικός αριθμός των μονάδων διανομής και των εξόδων οξυγόνου υπερβαίνει τον αριθμό των καθισμάτων κατά 10 % τουλάχιστον. Οι επιπλέον μονάδες πρέπει να κατανέμονται ομοιόμορφα σε όλο το θάλαμο.
- iv) Τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάξουν σε ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft ή εκείνα που όταν πετούν σε ύψος 25 000 ft ή μικρότερο δεν μπορούν να κατέβουν με ασφάλεια εντός τεσσάρων λεπτών στα 13 000 ft και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την ή μετά την 9η Νοεμβρίου 1998, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με αυτόματα αναπτυσσόμενη συσκευή οξυγόνου, η οποία είναι άμεσα διαθέσιμη για κάθε επιβαίνοντα, σε όποια θέση και αν κάθεται. Ο συνολικός αριθμός των μονάδων διανομής και των εξόδων οξυγόνου υπερβαίνει τον αριθμό των καθισμάτων κατά 10 % τουλάχιστον. Οι επιπλέον μονάδες πρέπει να κατανέμονται ομοιόμορφα σε όλο το θάλαμο.
- v) Οι απαιτήσεις τροφοδότησης οξυγόνου, όπως καθορίζονται στο Προσάρτημα 1, για αεροπλάνα που δεν έχουν πιστοποιηθεί για πτήση σε ύψη άνω των 25 000 ft, μπορούν να μειωθούν στο συνολικό χρόνο πτήσης για ύψη πίεσης θαλάμου μεταξύ των 10 000 ft και των 13 000 ft για όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για το 10 % τουλάχιστον των επιβατών, εάν, για όλα τα σημεία κατά μήκος της διαδρομής που πρόκειται να εκτελεστεί, το αεροπλάνο μπορεί να κατέβει με ασφάλεια εντός τεσσάρων λεπτών σε ύψος πίεσης θαλάμου 13 000 ft.

OPS 1.775

Συμπληρωματικό οξυγόνο — Αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.775)

- a) Γενικά
- 1) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου χωρίς θάλαμο συμπίεσης σε απόλυτα ύψη άνω των 10 000 ft, εκτός εάν προβλέπεται εξοπλισμός συμπληρωματικού οξυγόνου, ο οποίος μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει τις απαιτούμενες τροφοδοτήσεις με οξυγόνο.

- 2) Η ποσότητα του απαιτούμενου συμπληρωματικού οξυγόνου για τροφοδότηση, που απαιτείται για μια συγκεκριμένη πτητική λειτουργία, καθορίζεται με βάση τα ύψη πτήσης και τη διάρκεια της πτήσης και είναι σύμφωνη με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που καθορίζονται για κάθε πτητική λειτουργία στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) και με τις διαδρομές που πρόκειται να εκτελεστούν, καθώς και με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM).
 - 3) Αεροπλάνο που πρόκειται να εκτελέσει πτητική λειτουργία σε πίεση απόλυτου ύψους άνω των 10 000 ft πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει τις απαιτούμενες τροφοδοτήσεις οξυγόνου
- β) Απαιτήσεις τροφοδότησης με οξυγόνο
- 1) Μέλη του πληρώματος πτήσης. Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στην περίοδο απασχόλησής του στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να τροφοδοτείται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1. Εάν όλοι οι επιβαίνοντες που κάθονται στα καθίσματα του θαλάμου διακυβέρνησης τροφοδοτούνται από την πηγή τροφοδότησης του πληρώματος πτήσης, τότε θεωρούνται μέλη του πληρώματος πτήσης απασχολούμενα στο θάλαμο διακυβέρνησης, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.
 - 2) Μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, πρόσθετα μέλη πληρώματος και επιβάτες. Τα μέλη του πληρώματος του θαλάμου επιβατών και οι επιβάτες πρέπει να τροφοδοτούνται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1. Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται επιπρόσθετα στον ελάχιστο αριθμό των απαιτούμενων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, καθώς και πρόσθετα μέλη του πληρώματος, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.

OPS 1.780

Συσκευή προστασίας της αναπνοής για το πλήρωμα

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με θάλαμο συμπίεσης ή χωρίς θάλαμο συμπίεσης με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός εάν:
 - 1) διαθέτει εξοπλισμό για την προστασία των οφθαλμών, της μύτης και του στόματος κάθε μέλους του πληρώματος πτήσης ενώ βρίσκεται σε περίοδο απασχόλησης στο θάλαμο διακυβέρνησης και την παροχή οξυγόνου για περίοδο που δεν είναι μικρότερη από 15 λεπτά. Η τροφοδοσία για τη συσκευή προστασίας της αναπνοής (Protective Breathing Equipment, PBE) επιτρέπεται να παρέχεται από το συμπληρωματικό οξυγόνο, που απαιτείται από την JAR-OPS 1.770 σημείο β) 1), ή την OPS 1.775 σημείο β) 1. Επιπλέον, όταν το πλήρωμα πτήσης περιλαμβάνει περισσότερα από ένα μέλη και δεν μεταφέρεται πλήρωμα του θαλάμου επιβατών, πρέπει να υπάρχουν φορητές PBE για να προστατεύουν τους οφθαλμούς, τη μύτη και το στόμα ενός μέλους του πληρώματος πτήσης και να παρέχουν αέριο αναπνοής για περίοδο που δεν είναι μικρότερη από 15 λεπτά και
 - 2) διαθέτει φορητές PBE για να προστατεύουν τους οφθαλμούς, τη μύτη και το στόμα όλων των απαιτούμενων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών και να παρέχουν αέριο αναπνοής για περίοδο που δεν είναι μικρότερη από 15 λεπτά.
- β) Οι PBE που προορίζονται για χρήση από το πλήρωμα πτήσης πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένες στο θάλαμο διακυβέρνησης και να είναι εύκολα προσιτές για άμεση χρήση από κάθε απαιτούμενο μέλος του πληρώματος πτήσης από την καθορισμένη θέση απασχόλησής του.
- γ) Οι PBE που προορίζονται για χρήση από το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πρέπει να είναι τοποθετημένες δίπλα σε κάθε θέση απασχόλησης του απαιτούμενου μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών.
- δ) Πρέπει να προβλέπεται μια πρόσθετη φορητή PBE, η οποία να είναι εύκολα προσιτή και τοποθετημένη στους ή δίπλα στους πυροσβεστήρες χειρός, που απαιτούνται από την OPS 1.790 σημεία γ) και δ), εκτός της περίπτωσης όπου ο πυροσβεστήρας είναι τοποθετημένος εντός ενός διαμερίσματος φορτίου, οπότε η PBE πρέπει να είναι τοποθετημένη εκτός, αλλά δίπλα στην είσοδο αυτού του διαμερίσματος.
- ε) Όταν χρησιμοποιούνται οι PBE δεν επιτρέπεται να εμποδίζουν τις επικοινωνίες, όπου αυτές απαιτούνται από τις OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 και OPS 1.850.

OPS 1.790

Πυροσβεστήρες χειρός

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν διατίθενται πυροσβεστήρες χειρός για χρήση στα διαμερίσματα πληρώματος, επιβατών και, αναλόγως της περίπτωσης, στα διαμερίσματα φορτίου και τις κουζίνες, σύμφωνα με τα ακόλουθα:

- α) ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα σβέσης πρέπει να είναι κατάλληλα για τους τύπους φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθούν στο διαμέρισμα όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και, για τα διαμερίσματα προσωπικού, πρέπει να ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων

- β) τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός, που περιέχει Halon 1211 (βρωμο-χλωρο-διφθορο-μεθάνιο CBrClF_2), ή ισοδύναμο ως παράγοντα σβέσης, πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένος στο θάλαμο διακυβέρνησης για χρήση από το πλήρωμα πτήσης·
- γ) τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός πρέπει να είναι τοποθετημένος, ή να είναι εύκολα προσιτός για χρήση, σε κάθε κουζίνα που δεν βρίσκεται στον κύριο θάλαμο επιβατών·
- δ) τουλάχιστον ένας εύκολα προσιτός πυροσβεστήρας χειρός πρέπει να είναι διαθέσιμος για χρήση σε κάθε διαμέρισμα φορτίου ή αποσκευών κατηγορίας Α ή κατηγορίας Β, καθώς και σε κάθε διαμέρισμα φορτίου κατηγορίας Ε που είναι προσιτό στα μέλη του πληρώματος κατά την πτήση και
- ε) τουλάχιστον ο κατωτέρω αριθμός πυροσβεστήρων χειρός πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένοι στο διαμέρισμα ή τα διαμερίσματα επιβατών:

Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών	Αριθμός πυροσβεστήρων
7 έως 30	1
31 έως 60	2
61 έως 200	3
201 έως 300	4
301 έως 400	5
401 έως 500	6
501 έως 600	7
601 και άνω	8

Όταν απαιτούνται δύο ή περισσότεροι πυροσβεστήρες, αυτοί πρέπει να είναι ομοιόμορφα κατανεμημένοι στο διαμέρισμα των επιβατών.

- στ) τουλάχιστον ένας από τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες που βρίσκονται στο διαμέρισμα των επιβατών ενός αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 31 θέσεις τουλάχιστον και όχι για περισσότερες από 60 θέσεις επιβατών και τουλάχιστον δύο από τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες που βρίσκονται στο θάλαμο των επιβατών ενός αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 61 και άνω θέσεις επιβατών πρέπει να περιέχει Halon 1211 (βρωμο-χλωρο-διφθορο-μεθάνιο CBrClF_2), ή ισοδύναμο ως παράγοντα σβέσης.

OPS 1.795

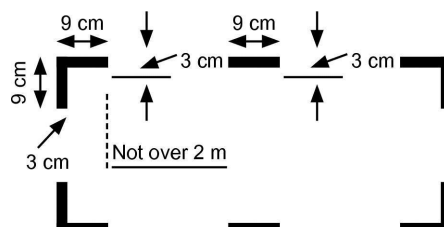
Πέλεκεις καταστροφής και λοστοί

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 kg ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με έναν τουλάχιστον πέλεκυ καταστροφής ή λοστό, που είναι τοποθετημένοι στο θάλαμο διακυβέρνησης. Εάν η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση είναι για περισσότερες από 200 θέσεις επιβατών, τότε πρέπει να μεταφέρεται ένας πρόσθετος πέλεκυ καταστροφής ή λοστός, τοποθετημένος στην περιοχή της κουζίνας που βρίσκεται στο πιο πίσω μέρος του αεροπλάνου ή κοντά σε αυτό.
- β) Οι πέλεκεις καταστροφής και οι λοστοί που βρίσκονται στο διαμέρισμα των επιβατών δεν πρέπει να είναι ορατοί από τους επιβάτες.

OPS 1.800

Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, εάν επισημαίνονται στο αεροπλάνο περιοχές της άτρακτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται παρακάτω. Τα χρώματα της σήμανσης είναι κόκκινα ή κίτρινα και εάν είναι αναγκαίο, το περίγραμμά τους είναι λευκό για να δημιουργείται αντίθεση με το περιβάλλον χρώμα. Εάν οι γωνιακές σημάνσεις απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 2 m, τότε παρεμβάλλονται ενδιάμεσες γραμμές 9 cm × 3 cm έτσι ώστε οι γειτονικές σημάνσεις να μην απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 2 m.



OPS 1.805

Μέσα εκκένωσης έκτακτης ανάγκης

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με ύψη περβαζιού εξόδου κινδύνου επιβατών:
- 1) τα οποία βρίσκονται υψηλότερα από 1,83 m (6 ft) από το έδαφος, όταν το αεροσκάφος βρίσκεται στο έδαφος με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης, ή
 - 2) τα οποία θα βρίσκονταν υψηλότερα από 1,83 m (6 ft) από το έδαφος μετά από την καταστροφή την αστοχία ανάπτυξης ενός ή περισσότερων σκελών του συστήματος προσγείωσης, σε αεροπλάνο για το οποίο υπεβλήθη για πρώτη φορά αίτηση για πιστοποιητικό τύπου την ή μετά την 1η Απριλίου 2000·
- εκτός εάν το αεροπλάνο διαθέτει εξοπλισμό ή συσκευές διαθέσιμες σε κάθε έξοδο, όπου εφαρμόζονται οι διατάξεις των σημείων 1 ή 2, ώστε οι επιβάτες και το πλήρωμα να μπορούν να φθάσουν στο έδαφος με ασφάλεια σε έκτακτη ανάγκη.
- β) Τέτοιου είδους εξοπλισμός ή συσκευές δεν χρειάζεται να προβλέπονται για τα παράθυρα κινδύνου, εάν το καθορισμένο μέρος της δομής του αεροπλάνου, στο οποίο καταλήγει η πορεία διαφυγής, απέχει λιγότερο από 1,83 m (6 ft) από το έδαφος, όταν το αεροπλάνο βρίσκεται στο έδαφος, με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης και τα πτερύγια καμπυλότητας σε θέση απογείωσης ή προσγείωσης, ανάλογα με ποια θέση των πτερυγίων καμπυλότητας βρίσκεται υψηλότερα από το έδαφος.
- γ) Στα αεροπλάνα για τα οποία απαιτείται ξεχωριστή έξοδος κινδύνου για το πλήρωμα πτήσης και:
- 1) για τα οποία το κατώτερο εξόδο κινδύνου βρίσκεται υψηλότερα από 1,83 m (6 ft) από το έδαφος, με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης, ή
 - 2) για τα οποία υπεβλήθη για πρώτη φορά αίτηση για πιστοποιητικό τύπου την ή μετά την 1η Απριλίου 2000 και η έξοδος κινδύνου θα βρισκόταν υψηλότερα από 1,83 m (6 ft) από το έδαφος μετά την καταστροφή την αστοχία ανάπτυξης ενός ή περισσότερων σκελών του συστήματος προσγείωσης·
- πρέπει να υπάρχει διάταξη για να βοηθά όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης να κατέβουν από το αεροπλάνο και να φθάσουν στο έδαφος με ασφάλεια σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

OPS 1.810

Μεγάφωνα

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 60 θέσεις επιβατών και το οποίο μεταφέρει έναν ή περισσότερους επιβάτες, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με φορητά μεγάφωνα με μπαταρίες, τα οποία είναι εύκολα προσβάσιμα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος κατά τη διάρκεια εκκένωσης έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με την ακόλουθη αναλογία:
- 1) για κάθε θάλαμο επιβατών:
- | Διαμόρφωση θέσεων επιβατών | Αριθμός απαιτούμενων μεγαφώνων |
|----------------------------|--------------------------------|
| 61 έως 99 | 1 |
| 100 και άνω | 2 |
- 2) για αεροπλάνα με περισσότερους από ένα θαλάμους επιβατών, σε όλες τις περιπτώσεις που η συνολική διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι για περισσότερες από 60 θέσεις, απαιτείται τουλάχιστον ένα μεγάφωνο.

OPS 1.815

Φωτισμός κινδύνου

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου που μεταφέρει επιβάτες, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα φωτισμού κινδύνου, το οποίο έχει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του αεροπλάνου. Το σύστημα φωτισμού κινδύνου πρέπει να περιλαμβάνει:
- 1) Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών:
 - i) πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών·
 - ii) εσωτερικό φωτισμό στο επίπεδο δαπέδου για τις περιοχές εξόδων κινδύνου και
 - iii) φωτισμένες σημάσεις και σήματα εντοπισμού των εξόδων κινδύνου.

- iv) εξωτερικό φωτισμό κινδύνου σε όλα τα παράθυρα εξόδου και στις εξόδους όπου απαιτούνται μέσα για την υποβοήθηση της καθόδου, για αεροπλάνα για τα οποία η αίτηση για πιστοποιητικό τύπου ή για ισοδύναμο έγγραφο υπεβλήθη πριν από την 1η Μαΐου 1972 και όταν αυτά εκτελούν νυκτερινή πτήση·
 - v) εξωτερικό φωτισμό κινδύνου σε όλες τις εξόδους κινδύνου επιβατών, για αεροπλάνα για τα οποία η αίτηση για πιστοποιητικό τύπου ή για ισοδύναμο έγγραφο υπεβλήθη την και μετά από την 1η Μαΐου 1972 και όταν αυτά εκτελούν νυκτερινή πτήση·
 - vi) σύστημα σήμανσης διαδρόμου διαφυγής σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, στους θαλάμους των επιβατών, για αεροπλάνα για τα οποία πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 1958.
- 2) Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 19 ή λιγότερες θέσεις επιβατών και έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που περιλαμβάνονται στα CS-25 ή CS-23:
- i) πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών·
 - ii) εσωτερικό φωτισμό στις περιοχές εξόδων κινδύνου· και
 - iii) φωτισμένες σημάσεις και σήματα εντοπισμού των εξόδων κινδύνου.
- 3) Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 19 ή λιγότερες θέσεις επιβατών και δεν έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που περιλαμβάνονται στα CS-25 ή CS-23 πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών.
- β) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση κατά τη νύχτα, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου που μεταφέρει επιβάτες, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για εννέα ή λιγότερες θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με μια πηγή γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών, για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του αεροπλάνου. Το σύστημα μπορεί να κάνει χρήση φώτων θόλου ή άλλων πηγών φωτισμού που βρίσκονται ήδη στο αεροπλάνο και τα οποία μπορούν να παραμείνουν σε λειτουργία, μετά τη διακοπή της λειτουργίας του συσσωρευτή του αεροπλάνου.

OPS 1.820

Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης

- a) Ο αερομεταφορέας επιτρέπεται να εκμεταλλεύεται αεροπλάνο για τη μεταφορά περισσότερων των 19 επιβατών μόνον εφόσον είναι εφοδιασμένο με τουλάχιστον:
- 1) έναν αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (Emergency Locator Transmitter, ELT) ή δυο ELT οποιουδήποτε τύπου, ή
 - 2) δυο ELT, εκ των οποίων ο ένας είναι αυτόματος όταν πρόκειται για αεροπλάνο για το οποίο έχει εκδοθεί για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας μετά την 1η Ιουλίου 2008.
- β) Ο αερομεταφορέας επιτρέπεται να εκμεταλλεύεται αεροπλάνο για τη μεταφορά 19 ή λιγότερων επιβατών μόνον εφόσον είναι εφοδιασμένο με τουλάχιστον
- 1) έναν ELT οποιουδήποτε τύπου, ή
 - 2) έναν αυτόματο ELT όταν πρόκειται για αεροπλάνο για το οποίο έχει εκδοθεί για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας μετά την 1η Ιουλίου 2008.
- γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε ELT που φέρει αεροπλάνο ώστε να τηρούνται η ανωτέρω απαιτήσεις λειτουργεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του παραρτήματος 10 του ICAO, τόμος III.

OPS 1.825

Σωσίβια γιλέκα

- a) Αεροπλάνα ξηράς. Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου ξηράς:
- 1) όταν αυτό πετάει πάνω από τη θάλασσα και σε απόσταση μεγαλύτερη από 50 ναυτικά μίλια από την ξηρά, ή
 - 2) όταν αυτό απογειώνεται ή προσγειώνεται σε ένα αεροδρόμιο όπου η πορεία απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένη πάνω από το νερό, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθαλάσωσης.

εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σωσίβια γιλέκα που διαθέτουν φως εντοπισμού επιζώντος, για κάθε πρόσωπο που βρίσκεται στο αεροπλάνο. Κάθε σωσίβιο γιλέκο πρέπει να είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσίτο από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του προσώπου για τη χρήση του οποίου προορίζεται. Τα σωσίβια γιλέκα για βρέφη/νήπια μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα εγκεκριμένα μέσα επίπλευσης, τα οποία είναι εφοδιασμένα με φως εντοπισμού επιζώντος.

- β) Υδροπλάνα και αμφίβια αεροπλάνα. Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, υδροπλάνου ή αμφιβίου αεροπλάνου στο νερό, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με σωσίβια γιλέκα που διαθέτουν φως εντοπισμού επιζώντος, για κάθε πρόσωπο που βρίσκεται στο αεροπλάνο. Κάθε σωσίβιο γιλέκο πρέπει να είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του προσώπου για τη χρήση του οποίου προορίζεται. Τα σωσίβια γιλέκα για βρέφη/νήπια μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα εγκεκριμένα μέσα επίπλευσης, τα οποία είναι εφοδιασμένα με φως εντοπισμού επιζώντος.

OPS 1.830

Σωσίβιες λέμβοι και σωστικοί πομποί εντοπισμού έκτακτης ανάγκης για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από τη θάλασσα

- α) Σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα, απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου μακριά από ξηρά, που είναι κατάλληλη για αναγκαστική προσγείωση, σε απόσταση μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε:
- 1) 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης ή 400 ναυτικά μίλια, όποια είναι μικρότερη, για αεροπλάνα που μπορούν να συνεχίσουν την πτήση σε ένα αεροδρόμιο με την ή τις κρίσιμες μονάδες ισχύος να παύουν να λειτουργούν σε οποιοδήποτε της πορείας ή των προγραμματισμένων παρεκκλίσεων από αυτήν, ή
 - 2) 30 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης ή 100 ναυτικά μίλια, όποια είναι μικρότερη, για όλα τα άλλα αεροπλάνα,
- εκτός εάν μεταφέρεται ο εξοπλισμός που καθορίζεται στα σημεία β) και γ), κατωτέρω.
- β) Επαρκείς σωσίβιες λέμβοι για τη μεταφορά όλων των προσώπων που βρίσκονται στο αεροπλάνο. Εκτός της περίπτωσης που παρέχονται επιπλέον λέμβοι επαρκούς χωρητικότητας, η πλευστότητα και η χωρητικότητα σε θέσεις των λέμβων, πέραν της επιτρεπόμενης χωρητικότητας, πρέπει να καλύπτουν όλους τους επιβαίνοντες στο αεροπλάνο σε περίπτωση απώλειας μιας λέμβου με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα σε θέσεις. Οι σωσίβιες λέμβοι πρέπει να είναι εφοδιασμένες με:
- 1) φως εντοπισμού επιζώντος και
 - 2) σωσίβιο εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων και μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί. και
- γ) Τουλάχιστον δύο σωστικούς πομπούς εντοπισμού έκτακτης ανάγκης [ELT (S)], που είναι ικανοί να εκπέμπουν στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο Προσάρτημα 10 του ICAO, τόμος V, κεφάλαιο 2.

OPS 1.835

Σωσίβιος εξοπλισμός

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου σε περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με τα ακόλουθα:

- α) εξοπλισμό σημάτων για τα σήματα κινδύνου με φωτοβολίδες που καθορίζονται στο ICAO παράρτημα 2·
- β) τουλάχιστον ένα σωστικό αναμεταδότη εντοπισμού έκτακτης ανάγκης [ELT (S)] που είναι ικανός να εκπέμπει στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο Προσάρτημα 10 του ICAO, τόμος V, κεφάλαιο 2 και
- γ) πρόσθετο σωσίβιο εξοπλισμό για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των προσώπων που βρίσκονται στο αεροπλάνο

με την εξαίρεση ότι δεν είναι απαραίτητος ο εξοπλισμός που καθορίζεται στο σημείο γ) όταν το αεροπλάνο είτε:

- 1) παραμένει εντός μιας απόστασης από μια περιοχή, όπου η έρευνα και η διάσωση δεν είναι εξαιρετικά δυσχερείς, η οποία αντιστοιχεί σε:
 - i) 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας για αεροπλάνα που μπορούν να συνεχίσουν την πτήση σε ένα αεροδρόμιο με την ή τις κρίσιμες μονάδες ισχύος να παύουν να λειτουργούν σε οποιοδήποτε της πορείας ή των προγραμματισμένων παρεκκλίσεων από αυτήν, ή
 - ii) 30 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης για όλα τα άλλα αεροπλάνα·
- 2) για αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που περιλαμβάνονται στο CS-25 ή ισοδύναμες, βρίσκεται σε απόσταση που δεν είναι μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε 90 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης από μια περιοχή που είναι κατάλληλη για να επιχειρηθεί αναγκαστική προσγείωση.

OPS 1.840

Υδροπλάνα και αμφίβια αεροπλάνα — Εξοπλισμός

- α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, υδροπλάνου ή αμφίβιου αεροπλάνου στο νερό, εκτός εάν είναι εξοπλισμένο με:
- 1) άγκυρα θαλάσσης και άλλον εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, της αγκυροβόλησης ή των ελιγμών του αεροσκάφους στο νερό, αναλόγως του μεγέθους, του βάρους και των χαρακτηριστικών επίγειας εξυπηρέτησης και
 - 2) εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα, όπου εφαρμόζονται.
-

Προσάρτημα 1 της OPS 1.175

Καταγραφείς στοιχείων πτήσης-1 — Κατάλογος παραμέτρων προς καταγραφή

Πίνακας Α1 Αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg

Σημείωση: Οι αριθμοί της αριστερής στήλης αντιστοιχούν στους αύξοντες αριθμούς που βρίσκονται στο έγγραφο ED55 της EUROCAE.

αριθ.	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ
1	ΜΕΤΡΗΣΗ ΧΡΟΝΟΥ Ή ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΧΡΟΝΟΥ
2	ΥΨΟΣ ΠΙΕΣΗΣ
3	ΕΝΔΕΙΚΝΥΟΜΕΝΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΕΡΑ
4	ΠΟΡΕΙΑ
5	ΚΑΝΟΝΙΚΗ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ
6	ΠΡΟΝΕΥΣΗ
7	ΔΙΑΤΟΙΧΙΣΜΟΣ
8	ΧΕΙΡΟΚΙΝΗΤΗ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΙΑ ΡΑΔΙΟΕΚΠΟΜΠΗ
9	ΠΡΟΩΘΗΤΙΚΗ ΩΣΗ/ΙΣΧΥΣ ΚΑΘΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΜΟΧΛΟΥ ΩΣΗΣ/ΙΣΧΥΟΣ ΘΑΛΑΜΟΥ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΕΙ
10	ΠΤΕΡΥΓΙΟ ΚΑΜΠΥΛΟΤΗΤΑΣ ΧΕΙΛΟΥΣ ΕΚΦΥΓΗΣ Ή ΕΠΙΛΟΓΗ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΤΟ ΘΑΛΑΜΟ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
11	ΠΤΕΡΥΓΙΟ ΚΑΜΠΥΛΟΤΗΤΑΣ ΧΕΙΛΟΥΣ ΠΡΟΣΦΥΓΗΣ Ή ΕΠΙΛΟΓΗ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΤΟ ΘΑΛΑΜΟ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
12	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΑΣΤΡΟΦΕΑ ΩΣΗΣ
13	ΘΕΣΗ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΩΝ ΑΝΤΩΣΗΣ ΕΔΑΦΟΥΣ Ή/ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΕΡΟΦΡΕΝΩΝ
14	ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΡΟΗΣ ΑΕΡΑ Ή ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΕΡΑ
15	ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΠΙΛΟΤΟΥ, ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΜΟΧΛΟΥ ΙΣΧΥΟΣ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΗ ΠΤΗΣΗΣ (AFCS) ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ
16	ΔΙΑΜΗΚΗΣ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ (ΑΞΟΝΑΣ ΑΤΡΑΚΤΟΥ)
17	ΠΛΕΥΡΙΚΗ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ

Πίνακας Α2 Αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg

Σημείωση: Οι αριθμοί της αριστερής στήλης αντιστοιχούν στους αύξοντες αριθμούς που βρίσκονται στο έγγραφο ED55 της EUROCAE.

αριθ.	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ
1	ΜΕΤΡΗΣΗ ΧΡΟΝΟΥ Ή ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΧΡΟΝΟΥ
2	ΥΨΟΣ ΠΙΕΣΗΣ
3	ΕΝΔΕΙΚΝΥΟΜΕΝΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΕΡΑ
4	ΠΟΡΕΙΑ
5	ΚΑΝΟΝΙΚΗ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ
6	ΠΡΟΝΕΥΣΗ
7	ΔΙΑΤΟΙΧΙΣΜΟΣ
8	ΧΕΙΡΟΚΙΝΗΤΗ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΙΑ ΡΑΔΙΟΕΚΠΟΜΠΗ
9	ΠΡΟΩΘΗΤΙΚΗ ΩΣΗ/ΙΣΧΥΣ ΚΑΘΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΜΟΧΛΟΥ ΩΣΗΣ/ΙΣΧΥΟΣ ΘΑΛΑΜΟΥ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΕΙ
10	ΠΤΕΡΥΓΙΟ ΚΑΜΠΥΛΟΤΗΤΑΣ ΧΕΙΛΟΥΣ ΕΚΦΥΓΗΣ Ή ΕΠΙΛΟΓΗ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΤΟ ΘΑΛΑΜΟ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
11	ΠΤΕΡΥΓΙΟ ΚΑΜΠΥΛΟΤΗΤΑΣ ΧΕΙΛΟΥΣ ΠΡΟΣΦΥΓΗΣ Ή ΕΠΙΛΟΓΗ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΤΟ ΘΑΛΑΜΟ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
12	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΑΣΤΡΟΦΕΑ ΩΣΗΣ
13	ΘΕΣΗ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΩΝ ΑΝΤΩΣΗΣ ΕΔΑΦΟΥΣ Ή/ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΕΡΟΦΡΕΝΩΝ
14	ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΡΟΗΣ ΑΕΡΑ Ή ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΕΡΑ
15	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΠΙΛΟΤΟΥ/ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΜΟΧΛΟΥ ΙΣΧΥΟΣ
16	ΓΩΝΙΑ ΠΡΟΣΒΟΛΗΣ (ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΣ ΔΙΣΘΗΤΗΡΑΣ)
17	ΔΙΑΜΗΚΗΣ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ (ΑΞΟΝΑΣ ΑΤΡΑΚΤΟΥ)

Πίνακας Β Πρόσθετες παράμετροι για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 27 000 kg

Σημείωση: Οι αριθμοί της αριστερής στήλης αντιστοιχούν στους αύξοντες αριθμούς που βρίσκονται στο έγγραφο ED55 της EUROCAE.

αριθ.	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ
18	ΚΥΡΙΑ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΑ ΠΤΗΣΗΣ — ΘΕΣΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ Ή/ΚΑΙ ΕΝΤΟΛΗ ΧΕΙΡΙΣΤΗ (ΠΡΟΝΕΥΣΗ, ΔΙΑΤΟΙΧΙΣΜΟΣ, ΕΚΤΡΟΠΗ)
19	ΘΕΣΗ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΟΥ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗΣ ΠΡΟΝΕΥΣΗΣ
20	ΡΑΔΙΟΨΟΜΕΤΡΟ
21	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΔΕΣΜΗΣ (ΙΧΝΟΣ ΚΑΤΟΛΙΣΘΗΣΗΣ ILS Ή ΥΨΟΣ MLS)
22	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΔΕΣΜΗΣ (ΙΧΝΟΣ ΕΥΘΥΓΡΑΜΜΙΣΗΣ (LOCALISER) ILS Ή ΑΖΙΜΟΥΘΙΟ MLS)
23	ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΑΠΟ ΡΑΔΙΟΦΑΡΟ (MARKER BEACON)
24	ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ
25	ΚΕΝΟ (ΣΥΣΤΗΝΕΤΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΕΚΤΗ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ)
26	ΚΕΝΟ (ΣΥΣΤΗΝΕΤΑΙ Η ΑΠΟΣΤΑΣΗ DME)
27	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΙΣΘΗΤΗΡΑ ΠΙΑ ΤΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ (SQUAT SWITCH) Ή ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΕΡΑ/ΕΔΑΦΟΥΣ
28	ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΕΔΑΦΟΥΣ (GPWS)
29	ΓΩΝΙΑ ΠΡΟΣΒΟΛΗΣ
30	ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΧΑΜΗΛΗΣ ΠΙΕΣΗΣ (ΥΔΡΑΥΛΙΚΗ ΙΣΧΥΣ ΚΑΙ ΙΣΧΥΣ ΠΕΠΙΕΣΜΕΝΟΥ ΑΕΡΑ)
31	ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΔΑΦΟΥΣ
32	ΘΕΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ Ή ΕΠΙΛΟΓΕΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ

Πίνακας Γ Αεροπλάνα εξοπλισμένα με ηλεκτρονικά συστήματα απεικόνισης

Σημείωση: Οι αριθμοί στην κεντρική στήλη αντιστοιχούν στους αύξοντες αριθμούς που βρίσκονται στον πίνακα A1.5 του εγγράφου ED55 της EUROCAE.

αριθ.	αριθ.	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ
33	6	ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΒΑΡΟΜΕΤΡΙΚΗΣ ΠΙΕΣΗΣ (ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΘΕΣΗ ΧΕΙΡΙΣΤΗ)
34	7	ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟ ΥΨΟΣ
35	8	ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ
36	9	ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ MACH
37	10	ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΝΟΔΟΥ/ΚΑΘΟΔΟΥ
38	11	ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΠΟΡΕΙΑ
39	12	ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟ ΙΧΝΟΣ ΠΤΗΣΗΣ
40	13	ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟ ΥΨΟΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ
41	14	ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗΣ EFIS
42	15	ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗΣ ΘΘΟΝΗΣ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ/ΚΙΝΗΤΗΡΑ/ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ

Προάρτημα 1 της OPS 1.720

Καταγραφείς στοιχείων πτήσης-2 — Κατάλογος παραμέτρων προς καταγραφή

Πίνακας Α Αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg

αριθ.	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ
1	ΜΕΤΡΗΣΗ ΧΡΟΝΟΥ Ή ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΧΡΟΝΟΥ
2	ΥΨΟΣ ΠΙΕΣΗΣ
3	ΕΝΔΕΙΚΝΥΟΜΕΝΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΕΡΑ
4	ΠΟΡΕΙΑ
5	ΚΑΝΟΝΙΚΗ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ
6	ΠΡΟΝΕΥΣΗ
7	ΔΙΑΤΟΙΧΙΣΜΟΣ
8	ΧΕΙΡΟΚΙΝΗΤΗ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΙΑ ΡΑΔΙΟΕΚΠΟΜΠΗ ΕΚΤΟΣ ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΜΕΣΟ ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΚΑΤΑΓΡΑΦΩΝ FDR ΚΑΙ CVR
9	ΙΣΧΥΣ ΚΑΘΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ
10	ΠΤΕΡΥΓΙΟ ΚΑΜΠΥΛΟΤΗΤΑΣ ΧΕΙΛΟΥΣ ΕΚΦΥΓΗΣ Ή ΕΠΙΛΟΓΗ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΤΟ ΘΑΛΑΜΟ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
11	ΠΤΕΡΥΓΙΟ ΚΑΜΠΥΛΟΤΗΤΑΣ ΧΕΙΛΟΥΣ ΠΡΟΣΦΥΓΗΣ Ή ΕΠΙΛΟΓΗ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΤΟ ΘΑΛΑΜΟ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
12	ΘΕΣΗ ΑΝΑΣΤΡΟΦΕΑ ΩΣΗΣ (ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΜΕ ΣΤΡΟΒΙΛΟΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΑΝΤΙΔΡΑΣΗΣ)
13	ΘΕΣΗ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΩΝ ΑΝΤΩΣΗΣ ΕΔΑΦΟΥΣ Ή/ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΕΡΟΦΡΕΝΩΝ
14	ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΕΡΑ Ή ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΡΟΗΣ ΑΕΡΑ
15α	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΠΙΛΟΤΟΥ
15β.	ΤΡΟΠΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΠΙΛΟΤΟΥ, ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΜΟΧΛΟΥ ΙΣΧΥΟΣ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΗ ΠΤΗΣΗΣ (AFCS)

Πίνακας Β Πρόσθετες παράμετροι για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 27 000 kg

αριθ.	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ
16	ΔΙΑΜΗΚΗΣ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ
17	ΠΛΕΥΡΙΚΗ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ
18	ΚΥΡΙΑ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΑ ΠΤΗΣΗΣ – ΘΕΣΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ Ή/ΚΑΙ ΕΝΤΟΛΗ ΧΕΙΡΙΣΤΗ (ΠΡΟΝΕΥΣΗ, ΔΙΑΤΟΙΧΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΡΟΠΗ)
19	ΘΕΣΗ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΟΥ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗΣ ΠΡΟΝΕΥΣΗΣ
20	ΡΑΔΙΟΨΟΜΕΤΡΟ
21	ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΙΧΝΟΥΣ ΚΑΤΟΛΙΣΘΗΣΗΣ
22	ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΙΧΝΟΥΣ ΕΥΘΥΓΡΑΜΜΙΣΗΣ (LOCALISER)
23	ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΑΠΟ ΡΑΔΙΟΦΑΡΟ (MARKER BEACON)
24	ΚΥΡΙΟ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΣΗΜΑ
25	ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ NAV 1 ΚΑΙ NAV 2
26	ΑΠΟΣΤΑΣΗ DME 1 ΚΑΙ DME 2
27	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΙΣΘΗΤΗΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ (SQUAT SWITCH)
28	ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΕΔΑΦΟΥΣ (GRWS)
29	ΓΩΝΙΑ ΠΡΟΣΒΟΛΗΣ
30	ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ, ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΣΥΣΤΗΜΑ (ΧΑΜΗΛΗ ΠΙΕΣΗ)
31	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ
32	ΘΕΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ Ή ΕΠΙΛΟΓΕΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ

Προσάρτημα 1 της OPS 1.725

Καταγραφείς στοιχείων πτήσης-3 — Κατάλογος παραμέτρων προς καταγραφή

Πίνακας Α Αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg

αριθ.	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ
1	ΜΕΤΡΗΣΗ ΧΡΟΝΟΥ Ή ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΧΡΟΝΟΥ
2	ΥΨΟΣ ΠΙΕΣΗΣ
3	ΕΝΔΕΙΚΝΥΟΜΕΝΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΕΡΑ
4	ΠΟΡΕΙΑ
5	ΚΑΝΟΝΙΚΗ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ

Πίνακας Β Πρόσθετες παράμετροι για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 27 000 kg

αριθ.	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ
6	ΠΡΟΝΕΥΣΗ
7	ΔΙΑΤΟΙΧΙΣΜΟΣ
8	ΧΕΙΡΟΚΙΝΗΤΗ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΙΑ ΡΑΔΙΟΕΚΠΟΜΠΗ ΕΚΤΟΣ ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΜΕΣΟ ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΩΝ FDR ΚΑΙ CVR
9	ΙΣΧΥΣ ΚΑΘΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ
10	ΠΤΕΡΥΓΙΟ ΚΑΜΠΥΛΟΤΗΤΑΣ ΧΕΙΛΟΥΣ ΕΚΦΥΓΗΣ Ή ΕΠΙΛΟΓΗ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΤΟ ΘΑΛΑΜΟ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
11	ΠΤΕΡΥΓΙΟ ΚΑΜΠΥΛΟΤΗΤΑΣ ΧΕΙΛΟΥΣ ΠΡΟΣΦΥΓΗΣ Ή ΕΠΙΛΟΓΗ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΤΟ ΘΑΛΑΜΟ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
12	ΘΕΣΗ ΑΝΑΣΤΡΟΦΕΑ ΩΣΗΣ (ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΜΕ ΣΤΡΟΒΙΛΟΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΑΝΤΙΔΡΑΣΗΣ)
13	ΘΕΣΗ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΩΝ ΑΝΤΩΣΗΣ ΕΔΑΦΟΥΣ Ή/ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΕΡΟΦΡΕΝΩΝ
14	ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΕΡΑ Ή ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΡΟΗΣ ΑΕΡΑ
15a	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΠΙΛΟΤΟΥ
15β.	ΤΡΟΠΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΠΙΛΟΤΟΥ, ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΜΟΧΛΟΥ ΙΣΧΥΟΣ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΗ ΠΤΗΣΗΣ (AFCS)
16	ΔΙΑΜΗΚΗΣ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ
17	ΠΛΕΥΡΙΚΗ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ
18	ΚΥΡΙΑ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΑ ΠΤΗΣΗΣ – ΘΕΣΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ Ή/ΚΑΙ ΕΝΤΟΛΗ ΧΕΙΡΙΣΤΗ (ΠΡΟΝΕΥΣΗ, ΔΙΑΤΟΙΧΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΡΟΠΗ)
19	ΘΕΣΗ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΟΥ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗΣ ΠΡΟΝΕΥΣΗΣ
20	ΡΑΔΙΟΨΟΜΕΤΡΟ
21	ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΙΧΝΟΥΣ ΚΑΤΟΛΙΣΘΗΣΗΣ
22	ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΙΧΝΟΥΣ ΕΥΘΥΤΡΑΜΜΙΣΗΣ (LOCALISER)
23	ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΑΠΟ ΡΑΔΙΟΦΑΡΟ (MARKER BEACON)
24	ΚΥΡΙΟ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΣΗΜΑ
25	ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ NAV 1 ΚΑΙ NAV 2
26	ΑΠΟΣΤΑΣΗ DME 1 ΚΑΙ DME 2
27	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΙΣΘΗΤΗΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ (SQUAT SWITCH)
28	ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΡΟΣΓΕΓΙΣΗΣ ΕΔΑΦΟΥΣ (GRWS)
29	ΓΩΝΙΑ ΠΡΟΣΒΟΛΗΣ
30	ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ, ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΣΥΣΤΗΜΑ (ΧΑΜΗΛΗ ΠΙΕΣΗ)
31	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ (ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΜΗΚΟΣ ΚΑΙ ΠΛΑΤΟΣ, ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΔΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΓΩΝΙΑ ΕΚΠΤΩΣΗΣ)
32	ΘΕΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ Ή ΕΠΙΛΟΓΕΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ

Προσάρτημα 1 της OPS 1.770

Οξυγόνο — Ελάχιστες απαιτήσεις για συμπληρωματικό οξυγόνο σε αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης κατά τη διάρκεια και μετά από αναγκαστική κάθοδο

Πίνακας 1

α) ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΓΙΑ:	β) ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΨΟΣ ΠΙΕΣΗΣ ΘΑΛΑΜΟΥ
1. όλους τους επιβαίνοντες στο θάλαμο διακυβέρνησης που εκτελούν πτητικά καθήκοντα	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 13 000 ft και ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 ft αλλά όχι τα 13 000 ft μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα ύψη, αλλά σε καμία περίπτωση λιγότερο από: i) 30 λεπτά για αεροπλάνα πιστοποιημένα να πετούν σε ύψη που δεν υπερβαίνουν τα 25 000 ft (σημείωση 2) ii) 2 ώρες για αεροπλάνα πιστοποιημένα να πετούν σε ύψη που υπερβαίνουν τα 25 000 ft (σημείωση 3).
2. όλα τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτούνται	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 13 000 ft αλλά όχι λιγότερο από 30 λεπτά (σημείωση 2) και ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 ft αλλά όχι τα 13 000 ft μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα ύψη.
3. Το 100 % των επιβατών (σημείωση 5)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 15 000 ft, αλλά σε καμία περίπτωση λιγότερο από 10 λεπτά (σημείωση 4).
4. Το 30 % των επιβατών (σημείωση 5)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 14 000 ft αλλά όχι τα 15 000 ft.
5. Το 10 % των επιβατών (σημείωση 5)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 ft αλλά όχι τα 14 000 ft μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα ύψη.

Σημείωση 1: Για την πρόβλεψη της τροφοδοσίας πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το ύψος πίεσης θαλάμου και την κατανομή καθόδου για τις συγκεκριμένες διαδρομές.

Σημείωση 2: Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία είναι η ποσότητα οξυγόνου που είναι αναγκαία για την κάθοδο με σταθερό ρυθμό από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό ύψος του αεροπλάνου στα 10 000 ft εντός 10 λεπτών και εν συνεχεία 20 λεπτά πτήσης στα 10 000 ft.

Σημείωση 3: Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία είναι η ποσότητα οξυγόνου που είναι αναγκαία για την κάθοδο με σταθερό ρυθμό από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό ύψος του αεροπλάνου στα 10 000 ft εντός 10 λεπτών και εν συνεχεία 110 λεπτά πτήσης στα 10 000 ft. Το οξυγόνο που απαιτείται κατά JAR-OPS 1.780 α) 1) επιτρέπεται να συυπολογιστεί για τον καθορισμό της απαιτούμενης τροφοδοσίας.

Σημείωση 4: Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία είναι η ποσότητα οξυγόνου που είναι αναγκαία για την κάθοδο με σταθερό ρυθμό από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό ύψος του αεροπλάνου στα 15 000 ft εντός 10 λεπτών.

Σημείωση 5: Για τους σκοπούς του παρόντος πίνακα, ως "επιβάτες" νοούνται οι επιβάτες που πραγματικά μεταφέρονται, συμπεριλαμβανομένων και των βρεφών/νηπίων.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.775

Συμπληρωματικό οξυγόνο για αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

Πίνακας 1

α)	β)
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΓΙΑ:	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΎΨΟΣ ΠΙΕΣΗΣ
1. όλους τους επιβαίνοντες στο θάλαμο διακυβέρνησης που εκτελούν πτητικά καθήκοντα	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης υπερβαίνει τα 10 000 ft.
2. όλα τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτούνται	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης υπερβαίνει τα 13 000 ft και για κάθε χρονική περίοδο που υπερβαίνει τα 30 λεπτά όταν το ύψος πίεσης υπερβαίνει τα 10 000 ft αλλά όχι τα 13 000 ft.
3. 100 % των επιβατών (βλ. σημείωση)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης υπερβαίνει τα 13 000 ft.
4. 10 % των επιβατών (βλ. σημείωση)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης μετά 30 λεπτά όταν το ύψος πίεσης υπερβαίνει τα 10 000 ft αλλά όχι τα 13 000 ft.

Σημείωση: Για τους σκοπούς του παρόντος πίνακα, ως "επιβάτες" νοούνται οι επιβάτες που πραγματικά μεταφέρονται, συμπεριλαμβανομένων και των βρεφών/νηπίων ηλικίας κάτω των 2 ετών.

ΤΜΗΜΑ ΙΒ

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

OPS 1.845

Γενική εισαγωγή

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ουδεμία πτήση εκτελείται εκτός εάν ο απαιτούμενος, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος τμήματος, εξοπλισμός επικοινωνίας και αεροναυτιλίας:
- 1) έχει εγκριθεί και εγκατασταθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται σχετικά, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων προτύπων επιδόσεων και των απαιτήσεων επιχειρησιακής λειτουργίας και πλοϊμότητας·
 - 2) έχει εγκατασταθεί με τέτοιο τρόπο ώστε η αστοχία (βλάβη) οποιασδήποτε μονάδας, η οποία είναι απαραίτητη είτε για σκοπούς επικοινωνίας είτε για σκοπούς πλοήγησης, είτε και για τους δύο σκοπούς, δεν έχει ως αποτέλεσμα την αστοχία (βλάβη) άλλης μονάδας που είναι απαραίτητη για σκοπούς επικοινωνίας ή πλοήγησης·
 - 3) βρίσκονται σε κατάσταση συνεχούς επιχειρησιακής ετοιμότητας για το είδος της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται, με την επιφύλαξη των όσων ορίζονται στον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (ΠΕΕ) (παραπομπή στην OPS 1.030). και
 - 4) έχει την κατάλληλη διάταξη, έτσι ώστε εάν μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει, κατά τη διάρκεια της πτήσης και από τη θέση του, να χρησιμοποιήσει τον εξοπλισμό, να είναι εύκολος ο χειρισμός του από αυτή τη θέση. Όταν περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να χειρίζονται μονάδα του εξοπλισμού, η μονάδα αυτή πρέπει να είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να είναι εύκολη η λειτουργία του εξοπλισμού από κάθε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός του.
- β) ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων του εξοπλισμού επικοινωνίας και πλοήγησης είναι εκείνα που καθορίζονται στις ισχύουσες ευρωπαϊκές οδηγίες τεχνικών προτύπων (ETSO), πως παρατίθενται στις ισχύουσες προδιαγραφές για τις ευρωπαϊκές οδηγίες τεχνικών προτύπων (CS-TSO), εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους κώδικες επιχειρησιακής λειτουργίας και πλοϊμότητας. Εξοπλισμός επικοινωνίας και πλοήγησης, ο οποίος κατά την ημερομηνία εφαρμογής της OPS πληροί διαφορετικές προδιαγραφές σχεδιασμού και επιδόσεων από εκείνες των ETSO, μπορεί να παραμείνει σε χρήση ή να εγκατασταθεί, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν τμήμα. Εξοπλισμός επικοινωνίας και πλοήγησης που έχει ήδη εγκριθεί, δεν απαιτείται να πληροί αναθεωρημένη ETSO ή αναθεωρημένη προδιαγραφή πέραν από ETSO, εκτός αν καθορίζεται απαίτηση με αναδρομική ισχύ.

OPS 1.850

Εξοπλισμός ασυρμάτου

- α) Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροπλάνο εκτός εάν αυτό φέρει τον απαιτούμενο, για το είδος της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται, εξοπλισμό ασυρμάτου.
- β) Όπου, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος τμήματος, απαιτούνται δύο ανεξάρτητα ραδιοσυστήματα (ξεχωριστά και πλήρη), κάθε σύστημα πρέπει να διαθέτει ανεξάρτητη εγκατάσταση κεραίας, εκτός από την περίπτωση όπου χρησιμοποιείται σταθερά υποστηριζόμενη ασύρματη κεραία ή άλλες εγκαταστάσεις κεραίων ισοδύναμης αξιοπιστίας, οπότε απαιτείται μόνο μία κεραία.
- γ) Ο απαιτούμενος σύμφωνα με τις διατάξεις του παραπάνω σημείο υ α) εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, πρέπει να έχει επίσης τη δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

OPS 1.855

Πίνακας ακουστικού επιλογέα

Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτήσεις με αεροπλάνο σύμφωνα με τους κανόνες “ενόργανης πτήσης” (IFR), εκτός εάν αυτό είναι εξοπλισμένο με πίνακα ακουστικού επιλογέα, ο οποίος είναι προσिटός σε κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να τον χρησιμοποιεί.

OPS 1.860

Ραδιοεξοπλισμός για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) σε διαδρομές στις οποίες η αεροναυτιλία βασίζεται σε ευδιάκριτα σημεία αναφοράς στο έδαφος.

Ο αερομεταφορέας εκτελεί πτήσεις VFR σε διαδρομές όπου η αεροναυτιλία είναι δυνατή με βάση ευδιάκριτα σημεία αναφοράς στο έδαφος μόνον εφόσον το αεροπλάνο φέρει τον απαιτούμενο εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ώστε, υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας, να διεκπεραιώνονται οι ακόλουθες λειτουργίες:

- α) επικοινωνία με τους ενδεδειγμένους επίγειους σταθμούς·
- β) επικοινωνία με τις κατάλληλες εγκαταστάσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας από οποιοδήποτε ελεγχόμενου εναέριου χώρου εντός του οποίου πρόκειται να εκτελούνται πτήσεις και
- γ) λήψη μετεωρολογικών πληροφοριών.

OPS 1.865

Εξοπλισμός επικοινωνίας και πλοήγησης για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες ενόργανης πτήσης (IFR), ή πτήσης εξ όψεως (VFR) σε διαδρομές στις οποίες η αεροναυτιλία δεν βασίζεται σε ευδιάκριτα σημεία αναφοράς στο έδαφος

- α) Ο αερομεταφορέας εκτελεί πτήσεις IFR ή πτήσεις VFR σε διαδρομές σε διαδρομές όπου η αεροναυτιλία είναι δυνατή με βάση ευδιάκριτα σημεία αναφοράς στο έδαφος μόνον εφόσον το αεροπλάνο φέρει τον απαιτούμενο εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας και πλοήγησης και αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR), που πληρούν τις απαιτήσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας της (των) περιοχής(-ών) επιχειρησιακής λειτουργίας του αεροπλάνου.
- β) Ραδιοεξοπλισμός. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο ραδιοεξοπλισμός περιλαμβάνει τουλάχιστον:
 - 1) δύο ανεξάρτητα συστήματα ραδιοεπικοινωνίας, τα οποία είναι απαραίτητα, υπό κανονικές συνθήκες, για την επικοινωνία με τον κατάλληλο επίγειο σταθμό από οποιοδήποτε της διαδρομής, συμπεριλαμβανομένων των εκτροπών από αυτήν και
 - 2) αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR), όπως απαιτείται για τη διαδρομή της πτήσης.
- γ) Για κοντινές διαδρομές στον εναέριο χώρο NAT MNPS που δεν διασχίζουν τον Βόρειο Ατλαντικό, το αεροπλάνο επιτρέπεται να είναι εφοδιασμένο με ένα σύστημα επικοινωνίας μεγάλης απόστασης (σύστημα HF) μόνον εφόσον έχουν δημοσιευτεί εναλλακτικές διαδικασίες επικοινωνίας για τον σχετικό εναέριο χώρο.
- δ) Εξοπλισμός πλοήγησης. Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός πλοήγησης:
 - 1) περιλαμβάνει τουλάχιστον:
 - i) σύστημα λήψης παγκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR), σύστημα ραδιοπυξίδας (ADF) και σύστημα μέτρησης αποστάσεων (DME), εκτός εάν δεν απαιτείται χρήση του ADF σε καμία φάση της προβλεπόμενης πτήσης, οπότε δεν χρειάζεται η εγκατάσταση συστήματος ADF·
 - ii) σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή μικροκυματικό σύστημα προσγείωσης (MLS), όταν το ILS ή το MLS απαιτείται για σκοπούς πλοήγησης προσέγγισης·
 - iii) σύστημα λήψης ραδιοφάρου (marker beacon), όταν ο ραδιοφάρος είναι απαραίτητος για σκοπούς πλοήγησης προσέγγισης·
 - iv) σύστημα πλοήγησης δια ραδιοβοηθημάτων περιοχής, όταν για τη συγκεκριμένη διαδρομή πτήσης απαιτείται πλοήγηση δια ραδιοβοηθημάτων περιοχής·
 - v) πρόσθετο σύστημα μέτρησης αποστάσεων (DME) για οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η πλοήγηση πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα DME·
 - vi) πρόσθετο σύστημα λήψης παγκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR) για κάθε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η πλοήγηση πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα VOR·
 - vii) πρόσθετο σύστημα ADF για οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η πλοήγηση πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα μη κατευθυντικού ραδιοφάρου NDB, ή
 - 2) συμμορφώνεται με τον τύπο της απαιτούμενης επίδοσης αεροναυτιλίας (RNP) για πτήσεις στον συγκεκριμένο εναέριο χώρο.

- ε) Ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιεί αεροπλάνο, το οποίο δεν φέρει ADF ή τον εξοπλισμό πλοήγησης που καθορίζεται στο σημείο γ) 1) vi) ή/και σημείο γ) 1) vii), ανωτέρω, εφόσον το αεροπλάνο φέρει εναλλακτικό εξοπλισμό ο οποίος έχει εγκριθεί, για τη συγκεκριμένη διαδρομή πτήσης, από την Αρχή. Η αξιοπιστία και η ακρίβεια του εναλλακτικού εξοπλισμού πρέπει να επιτρέπει ασφαλή πλοήγηση στη διαδρομή, την οποία πρόκειται να ακολουθήσει το αεροπλάνο.
- στ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός επικοινωνίας VHF, ο ήχος ευθυγράμμισης ILS και οι δέκτες VOR που εγκαθίστανται σε αεροπλάνα που πρόκειται να πετούν με IFR έχουν εγκριθεί ως συμμορφούμενοι προς τα πρότυπα επιδόσεων για την προστασία από παρεμβολές στα FM.
- ζ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι αεροπλάνα που εκτελούν πτητική λειτουργία ETOPS διαθέτουν μέσα επικοινωνίας ικανά να επικοινωνούν με τον ενδεδειγμένο επίγειο σταθμό από κανονικά και προγραμματισμένα απόλυτα ύψη έκτακτης ανάγκης. Για διαδρομές ETOPS στις οποίες υπάρχουν διευκολύνσεις φωνητικής επικοινωνίας πρέπει να εξασφαλίζεται η φωνητική επικοινωνία. Για όλες τις πτητικές λειτουργίες ETOPS που διαρκούν περισσότερο από 180 λεπτά πρέπει να έχει εγκατασταθεί αξιόπιστη τεχνολογία επικοινωνίας, βασισμένη στη ραδιοτηλεφωνία ή στη ζεύξη δεδομένων. Όταν δεν υπάρχουν διευκολύνσεις επικοινωνίας και όταν η ραδιοτηλεφωνία είναι αδύνατη ή κακή, πρέπει να εξασφαλίζεται επικοινωνία με τη χρήση εναλλακτικών συστημάτων.

OPS 1.866

Αναμεταδότες (Transponder)

- α) Ο αερομεταφορέας εκμεταλλεύεται μόνον αεροπλάνα εφοδιασμένα με:
- 1) αναμεταδότη SSR αναφοράς ύψους πίεσης και
 - 2) οιοδήποτε άλλο είδος αναμεταδότη SSR που απαιτείται για τη διαδρομή της πτήσης.

OPS 1.870

Πρόσθετος εξοπλισμός πλοήγησης για την εκτέλεση πτήσεων σε εναέριο χώρο με προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης πλοήγησης (MNPS)

- α) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτήσεις με αεροπλάνο σε εναέριο χώρο με προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης πλοήγησης (MNPS), εκτός εάν αυτό φέρει εξοπλισμό πλοήγησης που πληροί τις προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης πλοήγησης, οι οποίες καθορίζονται στο έγγραφο ICAO 7030 με τη μορφή συμπληρωματικών διαδικασιών περιοχής.
- β) Ο απαιτούμενος, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος σημείο υ, εξοπλισμός πλοήγησης, πρέπει να είναι ορατός και να μπορεί να χρησιμοποιείται από οποιονδήποτε από τους χειριστές του αεροπλάνου από τη θέση εκτέλεσης των καθηκόντων του.
- γ) Για την εκτέλεση πτήσεων χωρίς περιορισμούς σε εναέριο χώρο MNPS, το αεροπλάνο πρέπει να φέρει δύο ανεξάρτητα συστήματα αεροναυτιλίας μεγάλης εμβέλειας (LRNS).
- δ) Για την εκτέλεση πτήσεων σε εναέριο χώρο MNPS κατά μήκος προσχεδιασμένων ειδικών διαδρομών, το αεροπλάνο πρέπει να φέρει σύστημα αεροναυτιλίας μεγάλης εμβέλειας (LRNS), εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

OPS 1.872

Εξοπλισμός για την εκτέλεση πτήσεων σε καθορισμένο εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κατακόρυφου διαχωρισμού (RVSM)

- α) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις σε εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κατακόρυφου διαχωρισμού (RVSM) είναι εξοπλισμένα με:
- 1) δύο ανεξάρτητα συστήματα μέτρησης ύψους·
 - 2) σύστημα συναγερμού ύψους·
 - 3) αυτόματο σύστημα ελέγχου ύψους και
 - 4) αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) με σύστημα αναφοράς ύψους που μπορεί να συνδεθεί με το σύστημα μέτρησης απόλυτου ύψους που χρησιμοποιείται για τη διατήρηση του απόλυτου ύψους πτήσης.

OPS 1.873

Διαχείριση ηλεκτρονικών δεδομένων αεροναυτίας

- α) Ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί βάση δεδομένων αεροναυτίας που υποστηρίζει αερομεταφερόμενη εφαρμογή αεροναυτίας ως πρωτεύον μέσον αεροναυτίας μόνον εφόσον ο προμηθευτής της βάσης δεδομένων διαθέτει επιστολή αποδοχής (Letter of Acceptance, LoA) τύπου 2 ή ισοδύναμο έγγραφο.
- β) Εάν ο προμηθευτής της βάσης δεδομένων δεν διαθέτει επιστολή αποδοχής τύπου 2 ή ισοδύναμο έγγραφο, ο αερομεταφορέας επιτρέπεται να χρησιμοποιεί τα προϊόντα ηλεκτρονικών δεδομένων αεροναυτίας μόνον εφόσον η Αρχή έχει εγκρίνει τις διαδικασίες του αερομεταφορέα που εξασφαλίζουν ότι η εφαρμοζόμενη μέθοδος και τα παραδοθέντα προϊόντα πληρούν ισοδύναμα πρότυπα ακεραιότητας.
- γ) Ο αερομεταφορέας επιτρέπεται να χρησιμοποιεί προϊόντα ηλεκτρονικών δεδομένων αεροναυτίας για άλλες εφαρμογές αεροναυτίας μόνον εφόσον η Αρχή έχει εγκρίνει τις διαδικασίες του αερομεταφορέα που εξασφαλίζουν ότι η εφαρμοζόμενη μέθοδος και τα παραδοθέντα προϊόντα πληρούν τα πρότυπα ακεραιότητας για την προβλεπόμενη χρήση των δεδομένων.
- δ) Ο αερομεταφορέας παρακολουθεί συνεχώς τόσο τη μέθοδο όσο και τα προϊόντα σύμφωνα με τις απαιτήσεις της OPS 1.035.
- ε) Ο αερομεταφορέας εφαρμόζει διαδικασίες που εξασφαλίζουν την έγκαιρη διανομή και εισαγωγή επίκαιρων και αμετάβλητων ηλεκτρονικών δεδομένων αεροναυτίας σε όλα τα αεροπλάνα που αυτά είναι απαραίτητα.

ΤΜΗΜΑ Γ

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

OPS 1.875

Γενικά

- α) Ο αερομεταφορέας εκτελεί πτήσεις με αεροπλάνο μόνο εάν αυτό συντηρείται και διαθέτει πιστοποιητικό διάθεσης σε χρήση από κατάλληλα εγκεκριμένο/αποδεκτό, σύμφωνα με το μέρος 145, οργανισμό συντήρησης, με την εξαίρεση ότι οι προ πτήσης επιθεωρήσεις δεν είναι απαραίτητο να εκτελούνται από οργανισμό σύμφωνα με το μέρος 145.
- β) Οι απαιτήσεις για τη διαρκή πτητική ικανότητα αεροπλάνων που είναι απαραίτητες για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις πιστοποίησης αερομεταφορέα κατά OPS 1.180 είναι αυτές που ορίζονται στο μέρος M.

ΤΜΗΜΑ ΙΔ

ΠΛΗΡΩΜΑ ΠΤΗΣΗΣ

OPS 1.940

Σύνθεση του πληρώματος πτήσης

(βλέπε τα προσαρτήματα 1 και 2 της OPS 1.940)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
- 1) Η σύνθεση του πληρώματος πτήσης και ο αριθμός των μελών του πληρώματος πτήσης σε καθορισμένους σταθμούς πληρώματος ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου και τηρούν τα ελάχιστα όρια που καθορίζουν οι παραπάνω απαιτήσεις.
 - 2) Το πλήρωμα πτήσης περιλαμβάνει και πρόσθετα μέλη, εφόσον απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας και ότι δεν είναι κατώτερο του αριθμού που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM).
 - 3) Το σύνολο των μελών του πληρώματος πτήσης είναι κάτοχοι κατάλληλης και έγκυρης άδειας, η οποία είναι αποδεκτή από την Αρχή και διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα και τις ικανότητες, προκειμένου να φέρουν σε πέρας τα καθήκοντα που τους ανατίθενται.
 - 4) Θεσπίζονται διαδικασίες, οι οποίες είναι αποδεκτές από την Αρχή, προκειμένου να αποφεύγεται η ταυτόχρονη παρουσία στο αεροπλάνο μελών πληρώματος πτήσης που δεν διαθέτουν πείρα.
 - 5) Ένας χειριστής από τα μέλη του πληρώματος πτήσης, ο οποίος διαθέτει τα προσόντα κυβερνήτη σύμφωνα με τις απαιτήσεις που διέπουν τις άδειες πληρώματος πτήσης, ορίζεται κυβερνήτης ο οποίος μπορεί να αναθέτει την εκτέλεση της πτήσης σε άλλον χειριστή με τα κατάλληλα προσόντα. και
 - 6) Εφόσον απαιτείται από το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου ορισμένοι χειριστές πίνακα συστημάτων, στο πλήρωμα πτήσης περιλαμβάνεται μέλος πληρώματος το οποίο διαθέτει άδεια ιπτάμενου μηχανικού ή τα κατάλληλα προσόντα μέλους πληρώματος πτήσης και το οποίο είναι αποδεκτό από την Αρχή.
 - 7) Σε περίπτωση πρόσληψης μελών πληρώματος πτήσης οι οποίοι δεν είναι μισθωτοί ή/και εργάζονται ως εξωτερικοί συνεργάτες ή ως εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης, πληρούνται οι απαιτήσεις του τμήματος ΙΔ. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο συνολικό αριθμό των τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου στους οποίους μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του ένα μέλος του πληρώματος πτήσης για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς, ο οποίος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις OPS 1.980 και OPS 1.981, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων πρόσληψης του μέλους αυτού από άλλον αερομεταφορέα. Όσον αφορά τα μέλη του πληρώματος που απασχολούνται από τον αερομεταφορέα ως κυβερνήτες, θα πρέπει να έχουν ολοκληρώσει αρχική εκπαίδευση του αερομεταφορέα στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM) πριν να ξεκινήσουν εκτέλεση πτήσεων γραμμής χωρίς επιτήρηση, εκτός εάν έχουν ήδη ολοκληρώσει αρχικό κύκλο μαθημάτων CRM από αερομεταφορέα.
- β) Ελάχιστο πλήρωμα πτήσης για πτητικές λειτουργίες σε συνθήκες ενόργανης πτήσης (IFR) ή τη νύχτα. Στο πλαίσιο πτητικών λειτουργιών σε συνθήκες ενόργανης πτήσης (IFR) ή τη νύχτα, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
- 1) Το ελάχιστο πλήρωμα πτήσης είναι δύο χειριστές για όλα τα αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες που διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών μεγαλύτερη από 9, καθώς και για όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, ή
 - 2) Η πτητική λειτουργία αεροπλάνων, εκτός από εκείνα που καλύπτονται από το σημείο β) 1), ανωτέρω, εκτελείται από έναν και μόνο χειριστή, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι απαιτήσεις του προσαρτήματος 2 της OPS 1.940. Εάν δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του προσαρτήματος 2, το ελάχιστο πλήρωμα πτήσης είναι δύο χειριστές.

OPS 1.943

Αρχική εκπαίδευση του αερομεταφορέα στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM)

- α) Εάν ένα μέλος του πληρώματος πτήσης δεν έχει προηγουμένως ολοκληρώσει την αρχική εκπαίδευση του αερομεταφορέα στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM) (είτε πρόκειται για νέους υπαλλήλους είτε για νέο προσωπικό), τότε ο αερομεταφορέας φροντίζει ώστε το μέλος του πληρώματος πτήσης να ολοκληρώσει αρχικό κύκλο εκπαίδευσης αερομεταφορέα στην CRM. Οι νέοι υπάλληλοι ολοκληρώνουν την αρχική τους εκπαίδευση αερομεταφορέα στην CRM το πρώτο έτος της συνεργασίας τους με τον αερομεταφορέα.

- β) Εάν το μέλος του πληρώματος πτήσης δεν έχει προηγουμένως λάβει εκπαίδευση στον τομέα “ανθρώπινος παράγων”, τότε πρέπει να ολοκληρώσει θεωρητικό κύκλο, βασισμένο στο πρόγραμμα ανθρώπινων επιδόσεων και ορίων για πτυχίο χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών (ATPL) (βλέπε τις απαιτήσεις για την έκδοση αδειών πληρώματος πτήσης) πριν από την αρχική εκπαίδευση του αερομεταφορέα στην CRM ή σε συνδυασμό με αυτήν.
- γ) Την αρχική εκπαίδευση στην CRM αναλαμβάνει τουλάχιστον ένας εκπαιδευτής CRM, αποδεκτός από την Αρχή, ο οποίος μπορεί να επικουρείται από ειδικούς σε συγκεκριμένους τομείς.
- δ) Η αρχική εκπαίδευση στην CRM πραγματοποιείται βάσει αναλυτικού προγράμματος θεμάτων, το οποίο περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM).

OPS 1.945

Μετεκπαίδευση και έλεγχος

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.945)

- a) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
 - 1) Σε περίπτωση αλλαγής τύπου ή κατηγορίας αεροπλάνου, για την οποία απαιτείται νέα ικανότητα τύπου ή κατηγορίας, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει σειρά μαθημάτων ικανότητας τύπου η οποία ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις για την έκδοση αδειών πληρώματος πτήσης.
 - 2) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει σειρά μαθημάτων μετατροπής παρεχόμενη από τον αερομεταφορέα, πριν από την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων γραμμής χωρίς επιτήρηση
 - i) σε περίπτωση αλλαγής αεροπλάνου, για το οποίο απαιτείται νέα ικανότητα τύπου ή κατηγορίας, ή
 - ii) σε περίπτωση αλλαγής αερομεταφορέα.
 - 3) Η μετεκπαίδευση διεξάγεται από ειδικευμένο προσωπικό, βάσει αναλυτικού προγράμματος θεμάτων, το οποίο περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM). Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το προσωπικό που εντάσσει στοιχεία CRM στην μετεκπαίδευση είναι ειδικευμένο.
 - 4) Το εύρος της εκπαίδευσης που απαιτείται κατά την μετεκπαίδευση που παρέχεται από τον αερομεταφορέα καθορίζεται μετά από προσεκτική εξέταση της προηγούμενης εκπαίδευσης του μέλους του πληρώματος πτήσης, όπως αυτή έχει καταγραφεί στα αρχεία εκπαίδευσης του εν λόγω μέλους, που καθορίζονται στην OPS 1.985.
 - 5) Τα ελάχιστα πρότυπα καταλληλότητας και πείρας, που απαιτούνται για τα μέλη του πληρώματος πτήσης πριν από την έναρξη μετεκπαίδευσης, καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM).
 - 6) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται στους ελέγχους που απαιτούνται από την OPS 1.965 σημείο β), καθώς και την εκπαίδευση και τους ελέγχους που απαιτούνται από την OPS 1.965 σημείο δ), πριν από την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων γραμμής με επιτήρηση.
 - 7) Μετά την ολοκλήρωση πτήσης γραμμής με επιτήρηση, διενεργείται ο έλεγχος που απαιτείται από την OPS 1.965 σημείο γ).
 - 8) Μετά την έναρξη σειράς μαθημάτων μετεκπαίδευσης από τον αερομεταφορέα, το μέλος του πληρώματος πτήσης δεν αναλαμβάνει πτητικά καθήκοντα σε άλλο τύπο ή κατηγορία μέχρις ότου συμπληρωθεί η σειρά μαθημάτων και
 - 9) Στα μαθήματα μετεκπαίδευσης εντάσσονται στοιχεία CRM.
- β) Σε περίπτωση αλλαγής τύπου ή κατηγορίας αεροπλάνου, ο έλεγχος που απαιτείται από την OPS 1.965 σημείο β), μπορεί να συνδυαστεί με εξέταση επιδεξιότητας σε ικανότητα τύπου ή κατηγορίας βάσει των απαιτήσεων για την έκδοση αδειών πληρώματος πτήσης.
- γ) Οι σειρές μαθημάτων μετεκπαίδευσης από τον αερομεταφορέα και μαθημάτων ικανότητας τύπου ή κατηγορίας που απαιτούνται για την έκδοση αδειών πληρώματος πτήσης μπορούν να συνδυάζονται.
- δ) Ο χειριστής που παρακολουθεί σειρά μαθημάτων εκπαίδευσης μηδενικού πτητικού χρόνου (Zero Flight Time Training, ZFTT):
 - 1) ξεκινά το συντομότερο δυνατόν την εκτέλεση πτήσεων γραμμής υπό επιτήρηση, εντός 21 ημερών μετά την ολοκλήρωση της εξέτασης επιδεξιότητας.

Εάν η εκτέλεση πτήσεων γραμμής υπό επιτήρηση δεν έχει ξεκινήσει εντός 21 ημερών, ο αερομεταφορέας παρέχει αποδεκτή από την Αρχή κατάλληλη εκπαίδευση.

- 2) ολοκληρώνει έξι απογειώσεις και προσγειώσεις σε προσομοιωτή πτήσης, ο οποίος διαθέτει τα χαρακτηριστικά σύμφωνα με τις απαιτήσεις για τα συνθετικά μέσα εκπαίδευσης (ΣΜΕ) και έχει εγκριθεί από την Αρχή, το αργότερο εντός 21 ημερών μετά την ολοκλήρωση της εξέτασης επιδεξιότητας.

Κατά τις συνεδρίες εκπαίδευσης στον προσομοιωτή τη θέση του χειριστή καταλαμβάνει εκπαιδευτής ικανότητας τύπου αεροπλάνου (TRIA).

Μετά από σύσταση εκ μέρους μεικτής επιτροπής επιχειρησιακής αξιολόγησης (Joint Operational Evaluation Board, JOEB) και έγκριση από την Αρχή, επιτρέπεται να μειωθεί το πλήθος των απογειώσεων και προσγειώσεων.

Εάν οι εν λόγω απογειώσεις και προσγειώσεις δεν έχουν εκτελεστεί εντός των 21 ημερών, ο αερομεταφορέας μεριμνά για αποδεκτή από την Αρχή επανεκπαίδευση.

- 3) εκτελεί τις τέσσερις πρώτες απογειώσεις και προσγειώσεις των πτήσεων γραμμής υπό επιτήρηση επιτηρούμενος από εκπαιδευτή ικανότητας τύπου αεροπλάνου (TRIA)) στη θέση του χειριστή.

Μετά από σύσταση εκ μέρους μεικτής επιτροπής επιχειρησιακής αξιολόγησης (Joint Operational Evaluation Board, JOEB) και έγκριση από την Αρχή, επιτρέπεται να μειωθεί το πλήθος των απογειώσεων και προσγειώσεων.

OPS 1.950

Εκπαίδευση διαφορών και εξοικείωσης

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει:
- 1) Εκπαίδευση στις διαφορές η οποία απαιτεί πρόσθετες γνώσεις και εκπαίδευση σε κατάλληλη για το αεροπλάνο εκπαιδευτική συσκευή:
 - i) εφόσον πρόκειται για πτητική λειτουργία διαφορετικής παραλλαγής αεροπλάνου του ίδιου ή διαφορετικού τύπου που ανήκει στην ίδια κατηγορία με τα αεροπλάνα που εκτελούν τρέχουσα πτητική λειτουργία, ή
 - ii) εφόσον αλλάζει ο εξοπλισμός ή/και οι διαδικασίες των τύπων ή των παραλλαγών που εκτελούν τρέχουσα πτητική λειτουργία.
 - 2) Εκπαίδευση εξοικείωσης η οποία απαιτεί την απόκτηση πρόσθετων γνώσεων:
 - i) εφόσον πρόκειται για πτητική λειτουργία άλλου αεροπλάνου του ίδιου τύπου ή παραλλαγής, ή
 - ii) εφόσον αλλάζει ο εξοπλισμός ή/και οι διαδικασίες των τύπων ή των παραλλαγών που βρίσκονται σε τρέχουσα πτητική λειτουργία.
- β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) τις περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται εκπαίδευση στις διαφορές ή εκπαίδευση εξοικείωσης.

OPS 1.955

Διορισμός κυβερνήτη

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι για την προαγωγή του συγκυβερνήτη στη θέση του κυβερνήτη και για εκείνους που αναλαμβάνουν καθήκοντα κυβερνήτη:
- 1) το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) καθορίζει ένα ελάχιστο επίπεδο πείρας, το οποίο πρέπει να είναι αποδεκτό από την Αρχή και
 - 2) για χειρισμούς πολλαπλών πληρωμάτων, ο χειριστής ολοκληρώνει κατάλληλη σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες.
- β) Η σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες που απαιτείται από το σημείο α) 2, ανωτέρω, πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) και να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:
- 1) εκπαίδευση σε SDT (συμπεριλαμβανομένης της πτητικής εκπαίδευσης σε αερογραμμή) ή/και σε πτητική εκπαίδευση.
 - 2) έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα σε συνάρτηση με τα καθήκοντα του κυβερνήτη.

- 3) τα καθήκοντα του κυβερνήτη·
- 4) εκπαίδευση κυβερνήτη σε γραμμή με επιτήρηση. Οι χειριστές που διαθέτουν ήδη τα κατάλληλα προσόντα για το συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, απαιτείται να καλύπτουν τουλάχιστον δέκα σκέλη (sectors) πτήσης·
- 5) ολοκλήρωση ελέγχου γραμμής κυβερνήτη, κατά την OPS 1.965 σημείο γ) και αξιολόγηση αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και το αεροδρόμιο, κατά την OPS 1.975 και
- 6) στοιχεία ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος.

OPS 1.960

Κυβερνήτες κάτοχοι αδείας επαγγελματία χειριστή

- a) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
 - 1) Κάτοχοι αδείας επαγγελματία χειριστή δεν ασκούν καθήκοντα κυβερνήτη αεροπλάνου το οποίο έχει πιστοποιηθεί στο εγχειρίδιο πτήσης του για πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος, εκτός:
 - i) εάν ο χειριστής έχει ένα ελάχιστο αριθμό 500 ωρών συνολικού χρόνου πτήσης ή διαθέτει έγκυρη ικανότητα ενόργανης πτήσης, εφόσον εκτελείται πτητική λειτουργία μεταφοράς επιβατών στο πλαίσιο των κανόνων "πτήσης εξ όψεως" (VFR), εκτός ακτίνας 50 ναυτικά μίλια από το αεροδρόμιο αναχώρησης, ή
 - ii) εάν ο χειριστής έχει ένα ελάχιστο αριθμό 700 ωρών συνολικού χρόνου πτήσης, οι οποίες περιλαμβάνουν 400 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη (σύμφωνα με τις απαιτήσεις που διέπουν τις άδειες πληρώματος πτήσης), εκ των οποίων οι 100 έχουν εκτελεσθεί στο πλαίσιο "ενόργανων πτήσεων" (IFR) και οι οποίες περιλαμβάνουν 40 ώρες πτητικής λειτουργίας σε πολυκινητήρια αεροπλάνα, εφόσον εκτελείται πτητική λειτουργία πολυκινητήριου τύπου αεροπλάνου, στο πλαίσιο των κανόνων "ενόργανης πτήσης" (IFR). Οι 400 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη μπορούν να αντικατασταθούν από τις ώρες χειρισμού με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη, δεδομένου ότι δύο ώρες πτήσης με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη ισοδυναμούν με μία ώρα με την ιδιότητα του κυβερνήτη, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ώρες πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο καθιερωμένου συστήματος πληρώματος πολλαπλών χειριστών που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM).
 - 2) Εκτός από το σημείο α), 1) ii), ανωτέρω, εφόσον εκτελείται πτητική λειτουργία "ενόργανης πτήσης" (IFR) με την ιδιότητα του μοναδικού χειριστή, ικανοποιούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στο Προσάρτημα 2 της OPS 1.940 και
 - 3) Στην περίπτωση χειρισμών πληρώματος από πολλαπλούς χειριστές, εκτός από το σημείο α) 1); ανωτέρω, και πριν ο χειριστής αναλάβει καθήκοντα κυβερνήτη, έχει ολοκληρωθεί η σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες που καθορίζεται στην OPS 1.955 σημείο α) 2).

OPS 1.965

Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος

(βλέπε προσαρτήματα 1 και 2 της OPS 1.965)

- a) Γενικά. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
 - 1) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ακολουθεί περιοδική εκπαίδευση και υποβάλλεται σε έλεγχο και ότι το σύνολο της εν λόγω περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχου αφορούν τον τύπο ή την παραλλαγή του αεροπλάνου, στην οποία το μέλος του πληρώματος πτήσης εκτελεί πτητικά καθήκοντα.
 - 2) Το πρόγραμμα περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) και εγκρίνεται από την Αρχή.
 - 3) Η περιοδική εκπαίδευση διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:
 - i) εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα·
 - ii) εκπαίδευση σε αεροπλάνο/STD από εκπαιδευτή ικανότητας τύπου (TRI), εκπαιδευτή ικανότητας κατηγορίας (CRI) ή, στην περίπτωση εκπαίδευσης σε STD, από εκπαιδευτή συνθετικής πτήσης (SFI), υπό την προϋπόθεση ότι ο TRI, ο CRI ή ο SFI πληροί τις απαιτήσεις του αερομεταφορέα όσον αφορά την πείρα και τις γνώσεις, ώστε να επαρκούν για τη διδασκαλία των θεμάτων που καθορίζονται στα σημεία α) 1) i) Α) και Β) του προσαρτήματος 1 της OPS 1.965·
 - iii) εκπαίδευση στον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα και

- iv) ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM):
- A) ενσωμάτωση στοιχείων CRM σε όλες τις φάσεις της περιοδικής εκπαίδευσης από όλο το εκπαιδευτικό προσωπικό που συμμετέχει στην περιοδική εκπαίδευση. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το προσωπικό που συμμετέχει στην περιοδική εκπαίδευση διαθέτει τα απαραίτητα προσόντα προκειμένου να εντάξει στοιχεία CRM σε αυτή την εκπαίδευση.
 - B) κατά ενότητες εκπαίδευση στην CRM από τουλάχιστον έναν εκπαιδευτή CRM, αποδεκτό από την Αρχή, ο οποίος μπορεί να επικουρείται από ειδικούς σε συγκεκριμένους τομείς.
- 4) Ο περιοδικός έλεγχος διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:
- i) έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα από εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE), εξεταστή ικανότητας κατηγορίας (CRE) ή, εάν ο έλεγχος πραγματοποιείται σε STD, από TRE, CRE ή από εξεταστή συνθετικής πτήσης (SFE), εκπαιδευμένο σε θέματα CRM και στην αξιολόγηση ικανοτήτων CRM.
 - ii) έλεγχοι γραμμής από κυβερνήτες με τα απαραίτητα προσόντα, που διορίζονται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτοί από την Αρχή.
 - iii) έλεγχοι εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.
- β) Έλεγχος ικανότητας από τον αερομεταφορέα
- 1) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
 - i) κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα, προκειμένου να αποδείξει τις ικανότητές του στο πλαίσιο της εκτέλεσης κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και
 - ii) ο έλεγχος διενεργείται χωρίς εξωτερική οπτική αναφορά, εφόσον το μέλος του πληρώματος πτήσης καλείται να εκτελέσει πτητική λειτουργία στα πλαίσια “ενόργανης πτήσης” (IFR).
 - iii) κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα, οι οποίοι αποτελούν μέρος της εκπαίδευσης του κανονικού πληρώματος πτήσης.
 - 2) Η περίοδος ισχύος του ελέγχου ικανότητας αερομεταφορέα είναι 6 ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων τριών ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημέρα έκδοσης έως και έξι ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα.
- γ) Έλεγχος γραμμής Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε έλεγχο γραμμής στο αεροπλάνο, προκειμένου να αποδείξει την ικανότητά του στο πλαίσιο της εκτέλεσης κανονικών πτητικών λειτουργιών γραμμής, οι οποίες περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM). Η περίοδος ισχύος του ελέγχου γραμμής είναι δώδεκα ημερολογιακοί μήνες, εκτός του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων τριών ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημέρα έκδοσης έως και δώδεκα ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής.
- δ) Εκπαίδευση και έλεγχος εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ακολουθεί εκπαίδευση και υποβάλλεται σε έλεγχο σχετικά με τη θέση και τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας που μεταφέρεται στο αεροπλάνο. Η περίοδος ισχύος του ελέγχου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας είναι δώδεκα ημερολογιακοί μήνες, εκτός του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων τριών ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημερομηνία έκδοσης έως και δώδεκα ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας.
- ε) CRM. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
- 1) σε όλες τις σχετικές φάσεις της περιοδικής εκπαίδευσης ενσωματώνονται στοιχεία CRM και
 - 2) όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης ακολουθούν ειδική κατά ενότητες εκπαίδευση στην CRM. Όλα τα κύρια θέματα της εκπαίδευσης στην CRM καλύπτονται εντός περιόδου που δεν υπερβαίνει τα τρία έτη.
- στ) Εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ακολουθεί εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση τουλάχιστον κάθε δώδεκα ημερολογιακούς μήνες. Εφόσον η εκπαίδευση πραγματοποιείται εντός τριών ημερολογιακών μηνών, πριν από τη λήξη της ισχύος της περιόδου των δώδεκα ημερολογιακών μηνών η επόμενη εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση πρέπει να ολοκληρωθεί εντός δώδεκα ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της προηγούμενης εκπαίδευσης εδάφους και επανεκπαίδευσης.

- ζ) Εκπαίδευση σε αεροπλάνο/STD, Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ακολουθεί εκπαίδευση σε αεροπλάνο/STD τουλάχιστον κάθε δώδεκα ημερολογιακούς μήνες. Εφόσον η εκπαίδευση πραγματοποιείται εντός τριών ημερολογιακών μηνών, πριν από τη λήξη της ισχύος της περιόδου των δώδεκα ημερολογιακών μηνών, η επόμενη εκπαίδευση σε αεροπλάνο/STD πρέπει να ολοκληρωθεί εντός δώδεκα ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της προηγούμενης εκπαίδευσης σε αεροπλάνο/STD.

OPS 1.968

Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.968)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
- 1) ο χειριστής, στον οποίο μπορεί να ανατεθεί πτητική λειτουργία από οποιαδήποτε θέση χειριστού, έχει ολοκληρώσει κατάλληλη εκπαίδευση και έχει υποβληθεί στον κατάλληλο έλεγχο και
 - 2) το πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) και είναι αποδεκτό από την Αρχή.

OPS 1.970

Πρόσφατη πείρα

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
- 1) Χειριστής ο οποίος δεν έχει πραγματοποιήσει τρεις απογειώσεις και τρεις προσγειώσεις κατά τις προηγούμενες 90 ημέρες ως χειριστής σε αεροπλάνο ή σε προσομοιωτή πτήσης του ίδιου τύπου/κατηγορίας, δεν εξουσιοδοτείται να χειριστεί αεροπλάνο ως μέρος του ελάχιστου πιστοποιημένου πληρώματος, είτε ως χειριστής που πετάει είτε ως χειριστής που δεν πετάει το αεροπλάνο.
 - 2) Χειριστής ο οποίος δεν είναι κάτοχος έγκυρης άδειας ενόργανης πτήσης δεν εξουσιοδοτείται να χειρίζεται αεροπλάνο τη νύχτα ως κυβερνήτης, εκτός εάν έχει πραγματοποιήσει τουλάχιστον μία προσγείωση τη νύχτα κατά τις προηγούμενες 90 ημέρες ως χειριστής που πετάει το αεροπλάνο, ή σε προσομοιωτή πτήσης, του ίδιου τύπου/κατηγορίας.
- β) Η περίοδος των 90 ημερών που ορίζεται στο σημείο α) σημεία 1 και 2 δύναται να παραταθεί έως και 120 ημέρες κατ' ανώτατο όριο, εφόσον εκτελείται πτήση γραμμής υπό την επίτηρηση εκπαιδευτή εξεταστή ικανότητας τύπου. Για περιόδους μεγαλύτερες των 120 ημερών, οι απαιτήσεις πρόσφατης πείρας ικανοποιούνται με την εκτέλεση μίας εκπαιδευτικής πτήσης ή με τη χρήση εγκεκριμένου προσομοιωτή πτήσης ή του τύπου του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

OPS 1.975

Εξειδίκευση επάρκειας σε διαδρομή και σε αεροδρόμιο

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο χειριστής, πριν από το διορισμό του ως κυβερνήτη, ή ως χειριστή στον οποίο ο κυβερνήτης ενδέχεται να αναθέσει την εκτέλεση της πτήσης, έχει αποκτήσει επαρκείς γνώσεις σχετικά με τη διαδρομή που πρόκειται να διανύσει και με τα αεροδρόμια (συμπεριλαμβανομένων και των αεροδρομίων εναλλαγής), καθώς και τις εγκαταστάσεις και διαδικασίες που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.
- β) Η περίοδος ισχύος της αξιολόγησης αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο της διαδρομής και του αεροδρομίου είναι δώδεκα ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου:
- 1) του μήνα της αξιολόγησης, ή
 - 2) του μήνα της τελευταίας πτητικής λειτουργίας στη συγκεκριμένη διαδρομή στο αεροδρόμιο.
- γ) Η αξιολόγηση αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και το αεροδρόμιο επικυρώνεται εκ νέου μέσω της εκτέλεσης πτητικής λειτουργίας στη διαδρομή το αεροδρόμιο, εντός της περιόδου ισχύος που καθορίζεται στο σημείο β), ανωτέρω.
- δ) Εφόσον επικυρώνεται εκ νέου εντός των τελευταίων τριών ημερολογιακών μηνών ισχύος της προηγούμενης αξιολόγησης στη διαδρομή και το αεροδρόμιο, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημερομηνία που η εν λόγω αξιολόγηση επικυρώνεται εκ νέου έως και δώδεκα ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της προηγούμενης αξιολόγησης αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και το αεροδρόμιο.

OPS 1.978

Εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.978)

- α) Μετά από τουλάχιστον διετή συνεχή πτητική εκμετάλλευση, ο αερομεταφορέας δύναται να αντικαταστήσει τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και ελέγχου του πληρώματος πτήσης που ορίζονται στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.978 σημείο α) με, εγκεκριμένο από την Αρχή, εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων (Alternative Training and Qualification Programme, ATQP). Κατά την κρίση της Αρχής, επιτρέπεται να είναι συντομότερη της διετίας η συνεχής πτητική εκμετάλλευση.
- β) Το εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων (ATQP) πρέπει να περιλαμβάνει εκπαίδευση και ελέγχους οι οποίοι εξασφαλίζουν και διαφυλάττουν επίπεδο ικανοτήτων αντίστοιχο προς εκείνο που ορίζουν οι διατάξεις των OPS 1.945, 1.965 και 1.970. Το επίπεδο εκπαίδευσης και προσόντων του πληρώματος πτήσης καθορίζεται πριν από την καθιέρωση του ATQP. Πρέπει επίσης να καθορίζονται τα απαιτούμενα επίπεδα εκπαίδευσης και προσόντων με το ATQP.
- γ) Αερομεταφορέας που αιτείται έγκριση εφαρμογής εναλλακτικού προγράμματος εκπαίδευσης και προσόντων υποβάλλει στην Αρχή σχέδιο υλοποίησης σύμφωνα με το σημείο γ) του προσαρτήματος 1 της OPS 1.978.
- δ) Εκτός από τους ελέγχους που απαιτούνται από την OPS 1.965 και την OPS 1.970, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος πτήσης αξιολογείται σε αερογραμμή (Line Orientated Evaluation, LOE).
- 1) Η αξιολόγηση σε αερογραμμή (LOE) διενεργείται σε προσομοιωτή. Η LOE επιτρέπεται να διενεργείται μαζί με άλλη εγκεκριμένη εκπαίδευση του ATQP.
 - 2) Η αξιολόγηση σε αερογραμμή (LOE) ισχύει για δώδεκα ημερολογιακούς μήνες, πέραν του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον η LOE διενεργείται εντός των τελευταίων τριών ημερολογιακών μηνών ισχύος της προηγούμενης LOE, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημέρα έκδοσης έως και δώδεκα μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος της προηγούμενης LOE.
- ε) Αφού παρέλθουν δύο έτη πτητικής εκμετάλλευσης με εγκεκριμένο εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων (ATQP), ο αερομεταφορέας δύναται, με την έγκριση της Αρχής, να παρατείνει τη διάρκεια ισχύος των OPS 1.965 και 1.970 ως ακολούθως:
- 1) Έλεγχος ικανότητας από τον αερομεταφορέα — δώδεκα ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων τριών ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημέρα έκδοσης έως και δώδεκα ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα.
 - 2) Έλεγχος γραμμής — εικοσιτέσσερις ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων έξι ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημέρα έκδοσης έως και εικοσιτέσσερις ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής. Ο έλεγχος γραμμής δύναται, με την έγκριση της Αρχής, να συνδυαστεί με την ποιοτική αξιολόγηση σε αερογραμμή (Line Oriented Quality Evaluation, LOQE).
 - 3) Έλεγχος εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας — εικοσιτέσσερις ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων έξι ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημερομηνία έκδοσης έως και εικοσιτέσσερις ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας.
- στ) Αρμόδιος για το ATQP είναι διορισμένος κάτοχος θέσης.

OPS 1.980

Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.980)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν εκτελείται πτητική λειτουργία περισσότερων του ενός τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου από μέλος του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν το εν λόγω μέλος διαθέτει τη σχετική ικανότητα.
- β) Στο πλαίσιο της πτητικής λειτουργίας περισσότερων του ενός τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι διαφορές ή/και οι ομοιότητες μεταξύ των συγκεκριμένων αεροπλάνων δικαιολογούν τέτοιου είδους πτητικές λειτουργίες, λαμβάνοντας υπόψη τα παρακάτω:
- 1) το επίπεδο της τεχνολογικής υποδομής·
 - 2) τις επιχειρησιακές διαδικασίες·
 - 3) τα χαρακτηριστικά χειρισμού.

- γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι μέλος του πληρώματος πτήσης, που χειρίζεται περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου, συμμορφώνεται προς όλες τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο τμήμα ΙΔ για κάθε τύπο ή παραλλαγή, εκτός εάν η Αρχή έχει επιτρέψει παρεκκλίσεις σχετικά με τις απαιτήσεις εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης πείρας.
- δ) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (ΟΜ) κατάλληλες διαδικασίες ή/και επιχειρησιακούς περιορισμούς, οι οποίοι έχουν εγκριθεί από την Αρχή, για κάθε πτητική λειτουργία περισσότερων του ενός τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου, οι οποίες καλύπτουν:
- 1) το ελάχιστο επίπεδο πείρας των μελών του πληρώματος πτήσης·
 - 2) το ελάχιστο επίπεδο πείρας σε ένα τύπο ή μία παραλλαγή, πριν από την έναρξη εκπαίδευσης ή πτητικής λειτουργίας σε άλλο τύπο ή παραλλαγή·
 - 3) τη διαδικασία, βάση της οποίας το πλήρωμα πτήσης που διαθέτει τα προσόντα για ένα τύπο ή μια παραλλαγή, θα εκπαιδευτεί και θα αποκτήσει προσόντα για άλλο τύπο ή παραλλαγή·
 - 4) όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις πρόσφατης πείρας για κάθε τύπο ή παραλλαγή.

OPS 1.981

Πτητική λειτουργία ελικοπτέρων και αεροπλάνων

- α) Σε περίπτωση που μέλος πληρώματος πτήσης ασκεί πτητικά καθήκοντα τόσο σε ελικόπτερα όσο και σε αεροπλάνα:
- 1) ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες του ελικοπτέρου και του αεροπλάνου περιορίζονται σε ένα τύπο για το καθένα·
 - 2) ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (ΟΜ) κατάλληλες διαδικασίες ή/και επιχειρησιακούς περιορισμούς, που έχουν εγκριθεί από την Αρχή.

OPS 1.985

Αρχεία εκπαίδευσης

- α) Ο αερομεταφορέας:
- 1) τηρεί αρχεία για το σύνολο των εκπαιδεύσεων, ελέγχων και αξιολογήσεων που καθορίζονται στις OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 και 1.975, οι οποίες αφορούν μέλος του πληρώματος πτήσης και
 - 2) θέτει στη διάθεση του εν λόγω μέλους του πληρώματος πτήσης, κατόπιν αίτησης, τα αρχεία του συνόλου των μαθημάτων μετατροπής, καθώς και των περιοδικών εκπαιδεύσεων και ελέγχων.
-

Προσάρτημα 1 της OPS 1.940

Αντικατάσταση κατά τη διάρκεια της πτήσης μελών του πληρώματος πτήσης

- α) Μέλος του πληρώματος πτήσης δύναται να αντικατασταθεί κατά τη διάρκεια αυτής, στο πλαίσιο των καθηκόντων του στα χειριστήρια, από άλλο μέλος του εν λόγω πληρώματος, το οποίο διαθέτει τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα.
- β) Αντικατάσταση του κυβερνήτη
- 1) Ο κυβερνήτης μπορεί να αναθέσει την εκτέλεση της πτήσης σε:
 - i) σε άλλο κυβερνήτη που διαθέτει τα προσόντα· ή
 - ii) για πτητικές λειτουργίες που εκτελούνται μόνον πάνω από τα 200 ft, σε χειριστή ο οποίος διαθέτει τα προσόντα που καθορίζει το σημείο γ) κατωτέρω.
- γ) Ελάχιστες απαιτήσεις για την αντικατάσταση κυβερνήτη από χειριστή:
- 1) άδεια χειριστή εναερίων γραμμών σε ισχύ·
 - 2) εκπαίδευση μετατροπής και έλεγχος (συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου), σύμφωνα με την OPS 1.945·
 - 3) το σύνολο της περιοδικής εκπαίδευσης και των ελέγχων, σύμφωνα με τις OPS 1.965 και OPS 1.968 και
 - 4) αξιολόγηση αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο της διαδρομής σύμφωνα με την OPS 1.975·
- δ) Αντικατάσταση συγκυβερνήτη
- 1) Ο συγκυβερνήτης μπορεί να αντικατασταθεί από:
 - i) άλλον χειριστή με τα κατάλληλα προσόντα· ή
 - ii) αντικαταστάτη συγκυβερνήτη πτήσης που έχει αξιολογηθεί όπως καθορίζεται λεπτομερώς στο σημείο ε), κατωτέρω.
- ε) Ελάχιστες απαιτήσεις για τον αντικαταστάτη συγκυβερνήτη πτήσης:
- 1) ισχύουσα άδεια επαγγελματία χειριστή ο οποίος διαθέτει ικανότητα ενόργανης πτήσης·
 - 2) εκπαίδευση και έλεγχος μετατροπής, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου, όπως καθορίζεται στην OPS 1.945, με εξαίρεση την απαίτηση σχετικά με την εκπαίδευση απογείωσης και προσγείωσης·
 - 3) το σύνολο της περιοδικής εκπαίδευσης και των ελέγχων, κατά την OPS 1.965, με εξαίρεση την απαίτηση σχετικά με την εκπαίδευση απογείωσης και προσγείωσης και
 - 4) πτητική λειτουργία με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη μόνο σε συνθήκες πορείας και όχι κάτω από επίπεδο πτήσης 200·
 - 5) δεν απαιτείται η κατά την OPS 1.970 πρόσφατη πείρα. Ωστόσο, ο χειριστής πρέπει να διαθέτει πρόσφατη πείρα σε εξομοιωτή πτήσης και να ακολουθεί επανεκπαίδευση πτήσης ανά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τις 90 ημέρες. Η εν λόγω επανεκπαίδευση μπορεί να συνδυάζεται με την εκπαίδευση κατά την OPS 1.965.
- στ) Αντικατάσταση του χειριστή πίνακα συστημάτων. Ο χειριστής πίνακα συστημάτων δύναται να αντικατασταθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης από μέλος του πληρώματος, που είναι κάτοχος άδειας ιπταμένου μηχανικού, ή από μέλος του πληρώματος πτήσης με προσόντα αποδεκτά από την Αρχή.

Προσάρτημα 2 της OPS 1.940

Πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος σε “ενόργανη πτήση” ή κατά τη νύχτα

- α) Τα αεροπλάνα κατά την OPS 1.940 σημείο β) 2) μπορούν να τεθούν σε πτητική λειτουργία από έναν και μόνο χειριστή σε “ενόργανη πτήση” (IFR) ή κατά τη νύχτα, όταν ικανοποιούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:
- 1) Εφόσον ο αερομεταφορέας εντάσσει στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) πρόγραμμα μετατροπής και επανεκπαίδευσης χειριστή, το οποίο περιλαμβάνει τις πρόσθετες απαιτήσεις για πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος.
 - 2) Ειδικότερα, οι διαδικασίες που αφορούν τον θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να περιλαμβάνουν:
 - i) χειρισμό κινητήρα και επίγεια εξυπηρέτηση έκτακτης ανάγκης ·
 - ii) χρήση του καταλόγου ενεργειών σε περιπτώσεις κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών έκτακτης ανάγκης ·
 - iii) επικοινωνίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC)·
 - iv) διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης·
 - v) διαχείριση αυτόματου πιλότου· και
 - vi) χρήση απλοποιημένων εγγράφων πτήσης.
 - 3) Οι απαιτούμενοι από την OPS 1.965 περιοδικοί έλεγχοι για την περίπτωση μονομελούς πληρώματος διεξάγονται στον τύπο ή την κατηγορία του αεροπλάνου και σε περιβάλλον που είναι αντιπροσωπευτικό της πτητικής λειτουργίας.
 - 4) Ο χειριστής πρέπει να διαθέτει χρόνο πτήσης τουλάχιστον 50 ωρών στον συγκεκριμένο τύπο ή κατηγορία αεροπλάνου στο πλαίσιο ενόργανων πτήσεων, από τις οποίες οι 10 ώρες να αφορούν καθήκοντα διακυβέρνησης. και
 - 5) Η ελάχιστη απαιτούμενη πρόσφατη πείρα για χειριστή που ασκεί καθήκοντα στο πλαίσιο πτητικής λειτουργίας μονομελούς πληρώματος σε ενόργανη πτήση ή κατά τη νύχτα, αντιστοιχεί σε πέντε πτήσεις με όργανα με την ιδιότητα του μοναδικού χειριστή, συμπεριλαμβανομένων τριών προσεγγίσεων με όργανα, οι οποίες διεξήχθησαν κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 90 ημερών στον τύπο ή την κατηγορία του αεροπλάνου. Η εν λόγω απαίτηση μπορεί να αντικατασταθεί από έλεγχο προσέγγισης με όργανα, στον τύπο ή την κατηγορία του αεροπλάνου.
-

Προσάρτημα 1 της OPS 1.945

Σειρά μαθημάτων μετατροπής από τον αερομεταφορέα

- α) Η σειρά μαθημάτων μετατροπής που παρέχεται από τον αερομεταφορέα περιλαμβάνει:
- 1) εκπαίδευση και διενέργεια ελέγχων εδάφους, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων του αεροπλάνου, των κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης ·
 - 2) εκπαίδευση και διενέργεια ελέγχων σχετικά με τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας, οι οποίοι πρέπει να ολοκληρώνονται πριν από την έναρξη της εκπαίδευσης στο αεροπλάνο·
 - 3) εκπαίδευση και διενέργεια ελέγχων σε εξομοιωτή αεροπλάνου/πτήσης και
 - 4) εκτέλεση πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση και διενέργεια ελέγχου γραμμής.
- β) Η σειρά μαθημάτων μετατροπής διεξάγεται βάση της σειράς που καθορίζεται στο σημείο α), ανωτέρω.
- γ) Στο μάθημα μετατροπής εντάσσονται στοιχεία ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος και διδάσκονται από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.
- δ) Σε περίπτωση που μέλος του πληρώματος πτήσης δεν έχει ολοκληρώσει στο παρελθόν σειρά μαθημάτων μετατροπής από τον αερομεταφορέα, ο τελευταίος εξασφαλίζει ότι, εκτός από το σημείο α), ανωτέρω, το εν λόγω μέλος του πληρώματος ακολουθεί εκπαίδευση γενικού χαρακτήρα σε συνάρτηση με την παροχή πρώτων βοηθειών και, κατά περίπτωση, εκπαίδευση αναγκαστικής προσθαλάσωσης χρησιμοποιώντας τον εξοπλισμό στο νερό.
-

Προσάρτημα 1 της OPS 1.965

Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος — Χειριστές

- α) Περιοδική εκπαίδευση. Η περιοδική εκπαίδευση περιλαμβάνει:
- 1) Εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση·
 - i) Το πρόγραμμα της εκπαίδευσης εδάφους και επανεκπαίδευσης περιλαμβάνει:
 - A) συστήματα αεροπλάνων·
 - B) διαδικασίες και απαιτήσεις πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανόμενης της αφαίρεσης του πάγου (αποαγοποίησης) και της αποφυγής δημιουργίας πάγου (αντιπαγοποίησης), καθώς και της αδιαθεσίας χειριστή και
 - Γ) ατύχημα/συμβάν και ανασκόπηση του γεγονότος.
 - ii) Οι γνώσεις που αποκομίζονται από την εκπαίδευση εδάφους και την επανεκπαίδευση εξετάζονται βάσει ερωτηματολογίου ή άλλων κατάλληλων μεθόδων.
 - 2) Εκπαίδευση σε αεροπλάνο/STD·
 - i) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης σε αεροπλάνο/STD καθορίζεται κατά τρόπο ώστε να έχουν καλυφθεί όλες οι μείζονες αστοχίες των συστημάτων του αεροπλάνου και οι διαδικασίες που συνδέονται με αυτές κατά τη διάρκεια των τριών προηγούμενων ετών.
 - ii) Σε περίπτωση εκτέλεσης ελιγμών με κινητήρα εκτός λειτουργίας, η βλάβη κινητήρα πρέπει να εξομοιώνεται.
 - iii) Η εκπαίδευση σε αεροπλάνο/STD δύναται να συνδυαστεί με τον έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα.
 - 3) Εκπαίδευση σχετικά με τον εξοπλισμό ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης·
 - i) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης σχετικά με τον εξοπλισμό ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης δύναται να συνδυαστεί με τον έλεγχο εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης, το εν λόγω πρόγραμμα διεξάγεται στο αεροπλάνο ή σε κατάλληλη εναλλακτική εκπαιδευτική συσκευή.
 - ii) Το ετήσιο πρόγραμμα εκπαίδευσης σχετικά με τον εξοπλισμό ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης, πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:
 - A) πρακτική εφαρμογή σωσίβιων γιλέκων, κατά περίπτωση·
 - B) πρακτική εφαρμογή προστατευτικής αναπνευστικής συσκευής, κατά περίπτωση·
 - Γ) πρακτικός χειρισμός συσκευών πυρόσβεσης·
 - Δ) οδηγίες σχετικά με τη θέση και τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης που μεταφέρεται στο αεροπλάνο·
 - Ε) οδηγίες σχετικά με τη θέση και τη χρήση όλων των τύπων εξόδων και
 - ΣΤ) διαδικασίες ασφαλείας·
 - iii) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης ανά τριετία πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:
 - A) πραγματική λειτουργία όλων των τύπων εξόδων·
 - B) επίδειξη της μεθόδου χρήσης ολισθητήρα, κατά περίπτωση·
 - Γ) πραγματική επιχείρηση πυρόσβεσης με τη χρήση εξοπλισμού ο οποίος είναι αντιπροσωπευτικός του εξοπλισμού του συγκεκριμένου αεροπλάνου, στο πλαίσιο πραγματικής ή σε συνθήκες προσομοίωσης πυρκαγιάς, εκτός της περίπτωσης των πυροσβεστήρων με halon, όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτική μέθοδος, η οποία είναι αποδεκτή από την Αρχή·
 - Δ) τις επιπτώσεις του καπνού σε κλειστό χώρο και την πραγματική χρήση του συνόλου του σχετικού εξοπλισμού σε περιβάλλον προσομοίωσης το οποίο έχει κατακλυστεί από καπνό·
 - Ε) πραγματικό χειρισμό φωτοβολιδίων, αληθινών ή σε συνθήκες προσομοίωσης, κατά περίπτωση και
 - ΣΤ) επίδειξη σχετικά με τη χρήση της (των) σωσίβιας(-ιών) λέμβου(-ων), κατά περίπτωση.

- 4) Εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος
- i) Σε όλες τις σχετικές φάσεις της περιοδικής εκπαίδευσης θα ενσωματώνονται στοιχεία CRM και
 - ii) Θα συγκροτηθεί ειδικό πρόγραμμα εκπαίδευσης στην CRM, διαρθρωμένο σε ενότητες, που θα καλύπτει όλα τα κύρια θέματα της εκπαίδευσης στην CRM εντός περιόδου που δεν υπερβαίνει τα τρία έτη, ως εξής:
 - A) Διαδοχή ανθρώπινων σφαλμάτων και σφαλμάτων αξιοπιστίας, πρόληψη και ανίχνευση σφαλμάτων·
 - B) Συνήθειες της εταιρείας όσον αφορά την ασφάλεια, SOPS, οργανωτικοί παράγοντες·
 - Γ) Στρες, διαχείριση του στρες, κόπωση και εγρήγορση·
 - Δ) Λήψη και επεξεργασία πληροφοριών, επίγνωση της κατάστασης, διαχείριση φόρτου εργασίας·
 - E) Λήψη αποφάσεων·
 - ΣΤ) Επικοινωνία και συντονισμός εντός και εκτός του θαλάμου διακυβέρνησης·
 - Z) Ηγεσία και ομαδική συμπεριφορά, συνεργασία·
 - H) Αυτοματισμοί και φιλοσοφία της χρήσης των αυτοματισμών (εάν ισχύει για τον τύπο)·
 - Θ) Συγκεκριμένες διαφορές αναλόγως του τύπου·
 - I) Μελέτες βασιζόμενες σε συγκεκριμένες περιπτώσεις·
 - ΙΑ) Πρόσθετοι τομείς που απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή, οι οποίοι έχουν εντοπισθεί στο πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης (βλέπε OPS 1.037).
 - iii) Οι αερομεταφορείς θεσπίζουν διαδικασίες για την επικαιροποίηση του προγράμματός τους περιοδικής εκπαίδευσης στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM). Το πρόγραμμα αναθεωρείται ανά χρονικό διάστημα μικρότερο της τριετίας. Κατά την αναθεώρηση του προγράμματος λαμβάνονται υπόψη τα ανώνυμα αποτελέσματα των αξιολογήσεων της CRM πληρωμάτων πτήσεων καθώς και πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν με το πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης.
- β) Περιοδικών ελέγχων. Η διενέργεια περιοδικών ελέγχων περιλαμβάνει:
- 1) Έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα
 - i) Κατά περίπτωση, οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα περιλαμβάνουν τους ακόλουθους ελιγμούς:
 - A) ματαιωθείσα απογείωση, εφόσον υπάρχει διαθέσιμος εξομοιωτής πτήσης, σε διαφορετική περίπτωση πραγματοποιούνται μόνο ασκήσεις επαφής των τροχών του αεροπλάνου στο διάδρομο·
 - B) απογείωση με βλάβη κινητήρα μεταξύ V1 και V2 ή μόλις το επιτρέψουν οι όροι ασφαλείας·
 - Γ) προσέγγιση ακριβείας με όργανα στα ελάχιστα με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, στην περίπτωση πολυκινητηρίων αεροπλάνων·
 - Δ) προσέγγιση μη ακριβείας στα ελάχιστα·
 - E) αποτυχημένη προσέγγιση με όργανα από τα ελάχιστα με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, στην περίπτωση πολυκινητηρίων αεροπλάνων και
 - ΣΤ) προσγείωση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας. Για μονοκινητήρια αεροπλάνα απαιτείται η πρακτική εφαρμογή αναγκαστικής προσγείωσης.
 - ii) Σε περίπτωση εκτέλεσης ελιγμών με κινητήρα εκτός λειτουργίας, πρέπει να εξομοιώνεται η βλάβη του κινητήρα.
 - iii) Εκτός από τους ελέγχους που καθορίζονται στα σημεία i) A) έως ΣΤ), ανωτέρω, οι απαιτήσεις που διέπουν την έκδοση αδειών πληρώματος πτήσης πρέπει να ολοκληρώνονται κάθε δώδεκα μήνες και μπορούν να συνδυάζονται με τον έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

- iv) Για χειριστή που εκτελεί πτητικές λειτουργίες μόνο στο πλαίσιο “πτήσεων εξ όψεως” (VFR), οι έλεγχοι που καθορίζονται στα σημεία i) Γ) έως Ε), ανωτέρω, μπορούν να παραλειφθούν, με εξαίρεση την προσέγγιση και επανακύκλωση πολυκινητήριου αεροπλάνου με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας.
- v) Οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα πρέπει να διενεργούνται από εξεταστή ικανότητας τύπου.
- 2) Έλεγχοι εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης. Οι τομείς οι οποίοι πρόκειται να αποτελέσουν αντικείμενο εξέτασης αντιστοιχούν στους τομείς που καλύφθηκαν από την εκπαίδευση σύμφωνα με το σημείο α) 3) ανωτέρω.
- 3) Έλεγχοι γραμμής
- i) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να εξασφαλίζουν την ικανότητα εκτέλεσης κατά τρόπο ικανοποιητικό πλήρους πτητικής λειτουργίας γραμμής, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών προ και μετά την πτήση και της χρήσης του διαθέσιμου εξοπλισμού, όπως καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM).
- ii) Το πλήρωμα πτήσης πρέπει να αξιολογείται με βάση τις ικανότητές του στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM), σύμφωνα με μεθοδολογία αποδεκτή από την Αρχή και δημοσιευμένη στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM). Σκοπός της αξιολόγησης αυτής είναι:
- A) να ανατροφοδοτήσει συλλογικά και ατομικά το πλήρωμα και να χρησιμεύσει στον εντοπισμό αναγκών επανεκπαίδευσης και
- B) να χρησιμεύσει στη βελτίωση του συστήματος εκπαίδευσης στην CRM.
- iii) Η αξιολόγηση CRM μόνον δεν επαρκεί για να απορριφθεί έλεγχος γραμμής.
- iv) Σε περίπτωση ανάθεσης σε χειριστές καθήκοντων ιπταμένου και μη ιπταμένου χειριστή, πρέπει να διενεργείται έλεγχος των εν λόγω χειριστών ως προς τα παραπάνω καθήκοντα.
- v) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να ολοκληρώνονται σε αεροπλάνο.
- vi) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να διενεργούνται από κυβερνήτες που διορίζονται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτοί από την Αρχή. Το πρόσωπο που διενεργεί τον έλεγχο γραμμής, το οποίο περιγράφεται στην OPS 1.965 σημείο α) 4) ii), πρέπει να είναι εκπαιδευμένο σε έννοιες CRM και στην αξιολόγηση ικανοτήτων CRM και καταλαμβάνει θέση παρατηρητή, εφόσον υπάρχει. Στην περίπτωση λειτουργιών longhaul όπου μεταφέρεται πρόσθετο πλήρωμα πτήσης, το πρόσωπο αυτό μπορεί να αναλαμβάνει καθήκοντα αντικαταστάτη χειριστή πτήσης και δεν θα κάθεται στα χειριστήρια κατά την απογείωση, την αναχώρηση, την αρχική πλεύση, την κάθοδο, την προσέγγιση και την προσγειώση. Οι αξιολογήσεις του όσον αφορά την CRM θα βασίζονται αποκλειστικά σε παρατηρήσεις κατά την αρχική ενημέρωση, την ενημέρωση θαλάμου επιβατών, την ενημέρωση θαλάμου διακυβέρνησης και κατά τις φάσεις στις οποίες καταλαμβάνει τη θέση του παρατηρητή.

Προσάρτημα 2 της OPS 1.965

Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος — Χειριστές πίνακα συστημάτων

- α) Η περιοδική εκπαίδευση και ο έλεγχος για χειριστές πίνακα συστημάτων ικανοποιεί τις απαιτήσεις που αφορούν τους χειριστές, καθώς και τα ενδεχόμενα πρόσθετα εξειδικευμένα καθήκοντα, παραλείποντας τους τομείς εκπαίδευσης που σχετίζονται με τους χειριστές πίνακα συστημάτων.
 - β) Η περιοδική εκπαίδευση και ο έλεγχος για χειριστές πίνακα συστημάτων πραγματοποιείται, σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή, παράλληλα με την περιοδική εκπαίδευση και τον έλεγχο χειριστή.
 - γ) Ο έλεγχος γραμμής διενεργείται από κυβερνήτη που διορίζεται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτός από την Αρχή, ή από ένα εκπαιδευτή εξεταστή ικανότητας τύπου χειριστών πίνακα συστημάτων.
-

Προσάρτημα 1 της OPS 1.968

Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή

- α) Οι κυβερνήτες, τα καθήκοντα των οποίων απαιτούν, επίσης, χειρισμό από τη δεξιά θέση του χειριστηρίου, καθώς και άσκηση καθήκοντων συγκυβερνήτη, ή οι κυβερνήτες οι οποίοι υποχρεούνται να εκτελούν καθήκοντα εκπαίδευσης και εξέτασης από τη δεξιά θέση, ολοκληρώνουν πρόσθετη εκπαίδευση και υποβάλλονται σε ελέγχους, όπως καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM), παράλληλα με τους ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα που καθορίζονται στην OPS 1.965 σημείο β). Η πρόσθετη αυτή εκπαίδευση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:
- 1) βλάβη κινητήρα κατά τη διάρκεια της απογειώσης·
 - 2) προσέγγιση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας και επανακύκλωση και
 - 3) προσέγγιση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας.
- β) Σε περίπτωση εκτέλεσης ελιγμών με κινητήρα εκτός λειτουργίας, πρέπει να εξομοιώνεται η βλάβη του κινητήρα.
- γ) Σε περίπτωση εκτέλεσης χειρισμών από τη δεξιά θέση, οι απαιτούμενοι από την OPS έλεγχοι σχετικά με το χειρισμό από την αριστερή θέση πρέπει, επιπλέον, να είναι έγκυροι και πρόσφατοι.
- δ) Ο χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη αποδεικνύει την πείρα του σχετικά με ασκήσεις και διαδικασίες, παράλληλα με τη διενέργεια ελέγχων ικανότητας από τον αερομεταφορέα, σύμφωνα με την OPS 1.965 σημείο β), οι οποίες κανονικά δεν θα υπάγονταν στην αρμοδιότητα του αντικαταστάτη χειριστή. Η άσκηση μπορεί να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση, εφόσον δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ δεξιάς και αριστερής θέσης (για παράδειγμα, λόγω της χρήσης αυτόματου πιλότου).
- ε) Ο χειριστής, εκτός του κυβερνήτη που καταλαμβάνει την αριστερή θέση, αποδεικνύει την πείρα του σχετικά με ασκήσεις και διαδικασίες, παράλληλα με τη διενέργεια ελέγχων ικανότητας από τον αερομεταφορέα, σύμφωνα με την OPS 1.965 σημείο β), οι οποίες σε διαφορετική περίπτωση θα υπάγονταν στην αρμοδιότητα του κυβερνήτη, στο πλαίσιο της άσκησης των καθήκοντων του με την ιδιότητα του μη ιπτάμενου χειριστή. Η άσκηση μπορεί να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση, εφόσον δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ δεξιάς και αριστερής θέσης (για παράδειγμα, λόγω της χρήσης αυτόματου πιλότου).

Προσάρτημα 1 της OPS 1.978

Εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων

- a) Εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων (ΑΤQΡ) από τον αερομεταφορέα είναι δυνατόν να εφαρμόζεται για τις ακόλουθες απαιτήσεις που αφορούν την εκπαίδευση και προσόντα
- 1) OPS 1.450 καθώς και Προσάρτημα 1 της OPS 1.450 — Πτητική λειτουργία χαμηλής ορατότητας — εκπαίδευση και προσόντα
 - 2) OPS 1.945 — Μετεκπαίδευση και έλεγχος καθώς και Προσάρτημα 1 της OPS 1.945
 - 3) OPS 1.950 Εκπαίδευση διαφορών και εξοικείωσης
 - 4) OPS 1.955 σημείο β) — Διορισμός κυβερνήτη
 - 5) OPS 1.965 Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος καθώς και Προσαρτήματα 1 και 2 της OPS 1.965
 - 6) OPS 1.980 Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων καθώς και Προσάρτημα 1 της OPS 1.980.
- β) Οι συνιστώσες του εναλλακτικού προγράμματος εκπαίδευσης και προσόντων (ΑΤQΡ) — Εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων περιλαμβάνει τα ακόλουθα:
- 1) Λεπτομερή τεκμηρίωση του πεδίου εφαρμογής και των απαιτήσεων του προγράμματος.
 - 2) Ανάλυση καθηκόντων όπου αναλύονται τα καθήκοντα με βάση:
 - i) τις γνώσεις
 - ii) τις απαιτούμενες δεξιότητες
 - iii) τη σχετική εκπαίδευση με βάση τις δεξιότητες
και, κατά περίπτωση
 - iv) επικυρωμένους δείκτες συμπεριφοράς.
 - 3) Αναλυτικό πρόγραμμα — η διάρθρωση και το περιεχόμενο του αναλυτικού προγράμματος καθορίζονται με βάση την ανάλυση καθηκόντων και περιλαμβάνει στόχους απόκτησης ικανοτήτων, συμπεριλαμβανομένων του χρονικού διαστήματος και του τρόπου επίτευξης των στόχων αυτών. Η μέθοδος κατάρτισης του αναλυτικού προγράμματος πρέπει να είναι αποδεκτή από την Αρχή.
 - 4) Εξειδικευμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης για:
 - i) κάθε τύπο/κατηγορία αεροπλάνου στο πλαίσιο του ΑΤQΡ
 - ii) τους εκπαιδευτές (προσόντα εκπαιδευτή ικανότητας κατηγορίας/άδεια εκπαιδευτή συνθετικής πτήσης/προσόντα εκπαιδευτή ικανότητας τύπου — CRI/SFI/TRI) και άλλο προσωπικό που αναλαμβάνει την εκπαίδευση πληρώματος πτήσης
 - iii) τους εξεταστές (εξεταστή ικανότητας κατηγορίας/εξεταστή συνθετικής πτήσης/εξεταστή ικανότητας τύπου — CRE/SFE/TRE), συμπεριλαμβανομένης μεθόδου τυποποίησης των εκπαιδευτών και των εξεταστών.
 - 5) Μηχανισμό ανάδρασης για την επικύρωση και την τελειοποίηση του αναλυτικού προγράμματος και για να εξασφαλιστεί ότι το πρόγραμμα ανταποκρίνεται στους στόχους απόκτησης ικανοτήτων.
 - 6) Μέθοδο αξιολόγησης του πληρώματος πτήσης κατά τη διάρκεια της μετεκπαίδευσης καθώς και κατά τη διάρκεια των περιοδικών εκπαίδευσων και ελέγχων. Η διαδικασία αξιολόγησης περιλαμβάνει αξιολόγηση βάσει γεγονότων στο πλαίσιο αξιολόγησης σε αερογραμμή (LOE). Η μέθοδος αξιολόγησης τηρεί τις διατάξεις της OPS 1.965.
 - 7) Ολοκληρωμένο σύστημα ελέγχου ποιότητας το οποίο εξασφαλίζει τη τήρηση όλων των απαιτήσεων, μεθόδων και διαδικασιών του προγράμματος.
 - 8) Περιγραφή της μεθόδου προς εφαρμογή σε περίπτωση που τα προγράμματα παρακολούθησης και αξιολόγησης δεν εξασφαλίζουν την τήρηση των καθορισμένων προτύπων για την απόκτηση ικανοτήτων και προσόντων πληρώματος πτήσης.
 - 9) Πρόγραμμα παρακολούθησης/ανάλυσης δεδομένων.

- γ) Υλοποίηση — Ο αερομεταφορέας καταστρώνει αποδεκτή από την Αρχή στρατηγική αξιολόγησης και υλοποίησης, η οποία πληρεί τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- 1) Η διαδικασία υλοποίησης περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:
 - i) Φάκελο ασφαλείας με τον οποίο να τεκμηριώνεται η καταλληλότητα:
 - A) Των αναθεωρημένων προτύπων εκπαίδευσης και προσόντων σε σύγκριση με τα πρότυπα που πληρούνται σύμφωνα με την OPS 1, πριν από την καθιέρωση εναλλακτικού προγράμματος εκπαίδευσης και προσόντων (ATQP).
 - B) Νέων μεθόδων εκπαίδευσης στο πλαίσιο εναλλακτικού προγράμματος εκπαίδευσης και προσόντων (ATQP).Εφόσον συμφωνήσει η Αρχή, ο αερομεταφορέας δύναται να εκπονήσει ισοδύναμη μέθοδο, διαφορετική από τον φάκελο ασφαλείας.
 - ii) Εκπόνηση ανάλυσης καθηκόντων όπως απαιτείται στο ανωτέρω σημείο β) 2) για να καταρτιστούν το πρόγραμμα στοχοθετημένης εκπαίδευσης από τον αερομεταφορέα και οι συναφείς στόχοι εκπαίδευσης.
 - iii) Περίοδο πτητικής λειτουργίας ενόσω συλλέγονται και αναλύονται τα δεδομένα, για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του φακέλου ασφαλείας ή της ισοδύναμης μεθόδου και να επικυρωθεί η ανάλυση καθηκόντων. Κατά την περίοδο αυτή, ο αερομεταφορέας συνεχίζει να εφαρμόζει τις προγενέστερες του ATQP απαιτήσεις της OPS 1. Η διάρκεια της εν λόγω περιόδου πρέπει να συμφωνηθεί με την Αρχή.
 - 2) Ακολούθως, ο αερομεταφορέας δύναται να λάβει την έγκριση να εφαρμόζει για την εκπαίδευση και την απόκτηση προσόντων το εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων (ATQP).

Προσάρτημα 1 της OPS 1.980

Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων

- α) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος πτήσης σε περισσότερες από μία κατηγορίες, τύπους, ή παραλλαγές αεροπλάνου σύμφωνα με τα οριζόμενα στις ισχύουσες απαιτήσεις περί αδειών πληρωμάτων πτήσης και στις συναφείς διαδικασίες για κατηγορία μοναδικού χειριστή/και τύπο μοναδικού χειριστή, όχι όμως στο πλαίσιο ενιαίας καταχώρισης αδείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς τα ακόλουθα:
- 1) Απαγορεύεται σε μέλος του πληρώματος πτήσης να χειρίζεται πάνω από:
 - i) τρεις τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου με κινητήρες εμβόλων, ή
 - ii) τρεις τύπους ή παραλλαγές στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου, ή
 - iii) έναν τύπο ή παραλλαγή στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου και ένα τύπο ή παραλλαγή αεροπλάνου με κινητήρα εμβόλων, ή
 - iv) έναν τύπο ή παραλλαγή στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου και κάθε αεροπλάνου στο πλαίσιο συγκεκριμένης κατηγορίας.
 - 2) Την OPS 1.965 για κάθε τύπο ή παραλλαγή στο πλαίσιο πτητικής λειτουργίας, εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει παρουσιάσει ειδικές διαδικασίες ή/και επιχειρησιακούς περιορισμούς, που είναι αποδεκτοί από την Αρχή.
- β) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος πτήσης σε περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου, στο πλαίσιο μίας ή περισσότερων καταχωρίσεων αδείας σύμφωνα με τα οριζόμενα στις άδειες πληρώματος πτήσης και στις συναφείς διαδικασίες για τύπο πολλαπλών χειριστών, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
- 1) Το ελάχιστο συμπλήρωμα πληρώματος πτήσης, που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM), είναι το ίδιο για κάθε τύπο ή παραλλαγή που πρόκειται να τεθεί σε πτητική λειτουργία.
 - 2) Μέλος του πληρώματος πτήσης δεν χειρίζεται περισσότερους από δύο τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου, για τις οποίες απαιτείται ξεχωριστή καταχώριση αδείας, και
 - 3) Μόνο τα αεροπλάνα που καλύπτονται από μία καταχώριση αδείας εκτελούν πτητικές λειτουργίες σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο εκτέλεσης πτητικών καθηκόντων, εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει θεσπίσει διαδικασίες προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής χρόνος για προετοιμασία.
- Σημείωση: Σε περιπτώσεις που αφορούν περισσότερες από μία καταχωρίσεις αδείας, βλέπε σημεία γ) και δ) κατωτέρω.
- γ) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος πτήσης σε περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου που περιλαμβάνονται στις άδειες πληρωμάτων πτήσης και στις συναφείς διαδικασίες για τύπο μοναδικού χειριστή και για τύπο πολλαπλών χειριστών, αλλά όχι στο πλαίσιο ενιαίας καταχώρισης αδείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς τα ακόλουθα:
- 1) τα σημεία β) 1), 2) και 3 ανωτέρω·
 - 2) το σημείο δ), κατωτέρω.
- δ) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος πτήσης σε περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου που περιλαμβάνονται στις άδειες πληρωμάτων πτήσης και στις συναφείς διαδικασίες για τύπο πολλαπλών χειριστών, αλλά όχι στο πλαίσιο ενιαίας καταχώρισης αδείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς τα ακόλουθα:
- 1) τα σημεία β) 1), 2) και 3 ανωτέρω·
 - 2) πριν από τη χρήση των προνομίων που παρέχουν δύο καταχωρίσεις αδείας:
 - i) τα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να έχουν ολοκληρώσει δύο διαδοχικούς ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα και πρέπει να διαθέτουν 500 ώρες στη σχετική θέση πληρώματος στο πλαίσιο εμπορικών αερομεταφορών με τον ίδιο αερομεταφορέα·
 - ii) στην περίπτωση χειριστή που διαθέτει πείρα με συγκεκριμένο αερομεταφορέα και κάνει χρήση των προνομίων δύο καταχωρίσεων αδείας και ο οποίος στη συνέχεια προάγεται στη διακυβέρνηση ενός από τους εν λόγω τύπους με τον ίδιο αερομεταφορέα, η απαιτούμενη ελάχιστη πείρα με την ιδιότητα του κυβερνήτη είναι έξι μήνες και 300 ώρες, ενώ ο χειριστής πρέπει να έχει ολοκληρώσει δύο διαδοχικούς ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα προτού καταστεί και πάλι ικανός να κάνει χρήση των δύο καταχωρίσεων αδείας·

- 3) πριν από την έναρξη εκπαίδευσης και άσκησης καθηκόντων σε άλλο τύπο ή παραλλαγή αεροπλάνου, τα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να έχουν συμπληρώσει 3 μήνες και 150 ώρες πτήσης με το βασικό αεροπλάνο, ενώ στην περίοδο αυτή πρέπει να περιλαμβάνεται τουλάχιστον ένας έλεγχος ικανότητας·
 - 4) μετά την ολοκλήρωση του αρχικού ελέγχου γραμμής στο νέο τύπο αεροπλάνου, πρέπει να πραγματοποιηθούν 50 ώρες πτήσης ή να καλυφθούν 20 σέλη πτήσης (sectors) αποκλειστικά σε αεροπλάνα της νέας ικανότητας τύπου·
 - 5) την OPS 1.970 για κάθε τύπο που χειρίζεται, εκτός εάν η Αρχή έχει επιτρέψει παρεκκλίσεις, σύμφωνα με το σημείο 7 κατωτέρω·
 - 6) η περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας απαιτείται πείρα πτήσεων γραμμής για κάθε τύπο αεροπλάνου πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM)·
 - 7) εφόσον ζητούνται παρεκκλίσεις με σκοπό τον περιορισμό των απαιτήσεων εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης πείρας μεταξύ διαφορετικών τύπων αεροπλάνων, ο αερομεταφορέας πρέπει να παράσχει διευκρινίσεις στην Αρχή σχετικά με τους τομείς για τους οποίους δεν απαιτείται επανάληψη για κάθε τύπο ή παραλλαγή, λόγω της ύπαρξης ομοιοτήτων:
 - i) η OPS 1.965 σημείο β), απαιτεί τη διενέργεια δύο ελέγχων ικανότητας ετησίως από τον αερομεταφορέα. Σε περίπτωση που συμφωνείται παρέκκλιση, σύμφωνα με το σημείο 7, ανωτέρω, προκειμένου να εναλλάσσονται οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα μεταξύ των δύο τύπων αεροπλάνου, κάθε έλεγχος ικανότητας από τον αερομεταφορέα επικυρώνει τον αντίστοιχο έλεγχο για τον άλλο τύπο. Οι σχετικές απαιτήσεις περί αδειών πληρώματος πτήσης ικανοποιούνται, υπό τον όρο ότι η περίοδος μεταξύ των ελέγχων ικανότητας αδειας δεν υπερβαίνει αυτή που καθορίζεται στον εφαρμοστέα κανονισμό περί χορήγησης αδειών πληρώματος πτήσης για κάθε τύπο. Επιπλέον, η σχετική και η εγκεκριμένη περιοδική εκπαίδευση πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM)·
 - ii) η OPS 1.965 σημείο γ), απαιτεί ετήσιο έλεγχο γραμμής. Σε περίπτωση που συμφωνείται παρέκκλιση σύμφωνα με το σημείο 7, ανωτέρω, προκειμένου να εναλλάσσονται οι έλεγχοι γραμμής μεταξύ διαφορετικών τύπων ή παραλλαγών, κάθε έλεγχος γραμμής επικυρώνει και τον αντίστοιχο έλεγχο γραμμής για τον άλλο τύπο ή την άλλη παραλλαγή·
 - iii) Η ετήσια εκπαίδευση και ο έλεγχος εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης πρέπει να καλύπτει το σύνολο των απαιτήσεων για κάθε τύπο·
 - 8) την OPS 1.965 σχετικά με την πτητική λειτουργία κάθε τύπου ή παραλλαγής, εκτός εάν η Αρχή έχει επιτρέψει παρεκκλίσεις, σύμφωνα με το σημείο 7, ανωτέρω.
- ε) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος πτήσης σε συνδυασμούς τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου σύμφωνα με τα οριζόμενα στους κανονισμούς περί αδειών πληρώματος πτήσης και στις συναφείς διαδικασίες για κατηγορία μοναδικού χειριστή και τύπο πολλαπλών χειριστών, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι έχουν εγκριθεί ειδικές διαδικασίες ή/και επιχειρησιακοί περιορισμοί, σύμφωνα με την OPS 1.980 σημείο δ).

ΤΜΗΜΑ ΙΕ

ΠΛΗΡΩΜΑ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

OPS 1.988

Εφαρμογή

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος και τους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ως “μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών” νοείται το μέλος του πληρώματος, πλην των μελών του πληρώματος πτήσης, το οποίο ασκεί, προς το συμφέρον της ασφάλειας των επιβατών, καθήκοντα τα οποία του αναθέτει ο αερομεταφορέας ή ο κυβερνήτης στο θάλαμο επιβατών του αεροπλάνου.

OPS 1.989

Αναγνώριση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών φέρει τη στολή του πληρώματος θαλάμου επιβατών του αερομεταφορέα και ότι αναγνωρίζονται με ευχέρεια από τους επιβάτες ως μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών.
- β) Τα μέλη του λοιπού προσωπικού, όπως το ιατρικό προσωπικό, το προσωπικό ασφαλείας, οι παιδοκόμοι, συνοδοί, το τεχνικό προσωπικό, οι υπεύθυνοι ψυχαγωγίας, οι διερμηνείς, που αναλαμβάνουν καθήκοντα στο θάλαμο επιβατών, δεν φέρουν στολή με την οποία θα μπορούσαν να αναγνωρίζονται από τους επιβάτες ως μέλη του πληρώματος του θαλάμου επιβατών, εκτός εάν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που θεσπίζονται στο παρόν τμήμα και οιοσδήποτε άλλες ισχύουσες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

OPS 1.990

Αριθμός και σύνθεση του πληρώματος θαλάμου επιβατών

- α) Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιεί επιχειρησιακό αεροπλάνο, το οποίο διαθέτει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών μεγαλύτερη των 19 θέσεων, εφόσον μεταφέρει έναν, ή περισσότερους επιβάτες, παρά μόνο εάν τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών περιλαμβάνεται στο πλήρωμα με σκοπό την εκτέλεση των καθηκόντων που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (ΟΜ), με γνώμονα την ασφάλεια των επιβατών.
- β) Προκειμένου να αποδειχθεί τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του σημείου α) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο ελάχιστος αριθμός πληρώματος θαλάμου επιβατών αντιστοιχεί, ανάλογα με το ποιος είναι ο υψηλότερος:
 - 1) σε ένα μέλος πληρώματος θαλάμου ανά 50 θέσεις επιβατών, ή ανά τμήμα 50 θέσεων επιβατών, οι οποίες βρίσκονται στον ίδιο θάλαμο του αεροπλάνου, ή
 - 2) στον αριθμό του πληρώματος θαλάμου επιβατών το οποίο συμμετείχε ενεργά στη σχετική επίδειξη εκκένωσης ανάγκης, ή στον αριθμό που υποτίθεται ότι συμμετείχε στη σχετική επίδειξη, ωστόσο, εάν η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι μικρότερη από τον αριθμό των θέσεων που εκκενώθηκαν κατά τη διάρκεια της επίδειξης κατά τουλάχιστον 50 θέσεις, τότε είναι δυνατή η μείωση του πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά ένα μέλος για κάθε σύνολο 50 θέσεων, κατά το οποίο η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι χαμηλότερη από την πιστοποιημένη μέγιστη χωρητικότητα.
- γ) Σε εξαιρετικές περιστάσεις, η Αρχή μπορεί να απαιτήσει από τον αερομεταφορέα να συμπεριλάβει επιπλέον μέλη στο πλήρωμα θαλάμου επιβατών.
- δ) Σε περίπτωση απρόβλεπτης μεταβολής συνθηκών, ο απαιτούμενος ελάχιστος αριθμός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορεί να μειωθεί εφόσον:
 - 1) ο αριθμός των επιβατών έχει μειωθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (ΟΜ) και
 - 2) υποβάλλεται έκθεση στην Αρχή μετά την ολοκλήρωση της πτήσης.
- ε) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του τμήματος ΙΕ σε περίπτωση πρόσληψης μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών οι οποίοι δεν είναι μισθωτοί ή/και εργάζονται ως εξωτερικοί συνεργάτες ή ως εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο συνολικό αριθμό των τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου στους οποίους μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς, ο οποίος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην OPS 1.1030, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων πρόσληψης του μέλους αυτού από άλλον αερομεταφορέα.

OPS 1.995

Ελάχιστες απαιτήσεις

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών:

- α) είναι τουλάχιστον 18 ετών.
- β) έχει περάσει από ιατρική εξέταση ή έλεγχο σε τακτά χρονικά διαστήματα, όπως απαιτείται από την Αρχή, ώστε να ελέγχεται η καλή φυσική του κατάσταση για την εκπλήρωση των καθηκόντων του.
- γ) έχει ολοκληρώσει επιτυχώς την αρχική του εκπαίδευση σύμφωνα με την OPS 1.1005 και κατέχει βεβαίωση εκπαίδευσης ασφαλείας.
- δ) έχει ολοκληρώσει την κατάλληλη εκπαίδευση μετατροπής ή/και διαφορών, καλύπτοντας τουλάχιστον τα αντικείμενα που απαριθμούνται στην OPS 1.1010.
- ε) υποβάλλεται σε περιοδική εκπαίδευση, σύμφωνα με τις διατάξεις της OPS 1.1015.
- στ) είναι ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM).

OPS 1.1000

Επικεφαλής του πληρώματος θαλάμου επιβατών

- α) Ο αερομεταφορέας διορίζει επικεφαλής του πληρώματος θαλάμου επιβατών σε περίπτωση που ο αριθμός των μελών του πληρώματος είναι μεγαλύτερος του ενός. Για τις πτητικές λειτουργίες για τις οποίες έχουν οριστεί περισσότερα του ενός μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών αλλά απαιτείται μόνο ένα μέλος, ο αερομεταφορέας διορίζει ένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών ως υπεύθυνο έναντι του κυβερνήτη.
- β) Ο επικεφαλής του πληρώματος θαλάμου επιβατών είναι υπόλογος έναντι του κυβερνήτη όσον αφορά τη διεξαγωγή και το συντονισμό της ή των συνηθών διαδικασιών και των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης, οι οποίες καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM). Σε περίπτωση αναταράξεων, εάν δεν υπάρχουν οδηγίες από το πλήρωμα πτήσης, ο επικεφαλής του πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορεί να σταματήσει την εκτέλεση καθηκόντων που δεν συνδέονται με την ασφάλεια και να ενημερώσει το πλήρωμα πτήσης για το επίπεδο των υφιστάμενων αναταράξεων και για την ανάγκη να ανάψει η ένδειξη "προσδεθείτε".
- γ) Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται η μεταφορά περισσότερων του ενός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών βάσει της OPS 1.990, ο αερομεταφορέας διορίζει επικεφαλής του πληρώματος θαλάμου επιβατών μόνον εάν το εν λόγω πρόσωπο έχει τουλάχιστον ενός έτους πείρα ως επιχειρησιακό μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών και έχει αποπερατώσει την κατάλληλη εκπαίδευση, η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:
 - 1) Ενημέρωση πριν από την εκτέλεση της πτήσης:
 - i) καθήκοντα του πληρώματος.
 - ii) κατανομή του πληρώματος θαλάμου επιβατών στους σταθμούς εργασίας και επιμερισμός αρμοδιοτήτων.
 - iii) αξιολόγηση της συγκεκριμένης πτήσης, συμπεριλαμβανομένου του τύπου του αεροπλάνου, του εξοπλισμού, της περιοχής και του είδους της πτητικής λειτουργίας, καθώς και των κατηγοριών των επιβατών με ιδιαίτερη έμφαση στα πρόσωπα με αναπηρίες, τα νήπια και τα πρόσωπα σε φορεία μεταφοράς ασθενών και
 - 2) συνεργασία μεταξύ του πληρώματος:
 - i) πειθαρχία, ευθύνες και ιεραρχία.
 - ii) σημασία του συντονισμού και της επικοινωνίας.
 - iii) ανικανότητα εκτέλεσης καθήκοντος από τον κυβερνήτη και
 - 3) αναθεώρηση των απαιτήσεων του αερομεταφορέα και των νομικών απαιτήσεων:
 - i) ενημέρωση σχετικά με την ασφάλεια των επιβατών, κάρτες ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας.
 - ii) μέτρα ασφαλείας για τις κουζίνες.

- iii) αποθήκευση των αποσκευών του θαλάμου επιβατών·
 - iv) ηλεκτρονικός εξοπλισμός·
 - v) διαδικασίες σε περίπτωση εφοδιασμού καυσίμων με επιβαίνοντες·
 - vi) αναταράξεις·
 - vii) και τεκμηρίωση·
- 4) ανθρώπινος παράγοντας και ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος και
- 5) αναφορά ατυχημάτων και συμβάντων και
- 6) περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης.
- δ) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες προκειμένου να επιλεγεί το καταλληλότερο από πλευράς προσόντων μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών ως αναπληρωματικό προϊστάμενο του πληρώματος θαλάμου σε περίπτωση που ο διορισμένος προϊστάμενος αδυνατεί να ασκήσει τα καθήκοντά του. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να είναι αποδεκτές από την Αρχή και να λαμβάνουν υπόψη την επιχειρησιακή πείρα του μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών.
- ε) Εκπαίδευση CRM: Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι όλα τα σχετικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στη στήλη α) του πίνακα 1 των Προσαρτημάτων των OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 περιλαμβάνονται στο βαθμό που απαιτείται βάσει της στήλης στ), “Μαθήματα επικεφαλής πληρώματος θαλάμου επιβατών”.

OPS 1.1002

Πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος θαλάμου επιβατών

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, το οποίο δεν διαθέτει προηγούμενη συγκρίσιμη πείρα, ολοκληρώνει τα ακόλουθα πριν από την εκτέλεση καθηκόντων ως μονομελές πλήρωμα θαλάμου επιβατών:
- 1) Εκπαίδευση πρόσθετη εκείνης που απαιτείται βάσει των OPS 1.1005 και 1.1010, η οποία θα επικεντρώνεται ιδιαίτερα στα ακόλουθα σημεία τα οποία συνθέτουν τις πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος θαλάμου επιβατών:
- i) ευθύνη έναντι του κυβερνήτη όσον αφορά τη διαχείριση της ασφάλειας του θαλάμου επιβατών και την (τις) διαδικασία(ς) έκτακτης ανάγκης που καθορίζει το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM)·
 - ii) σημασία του συντονισμού και της επικοινωνίας με το πλήρωμα πτήσης, αντιμετώπιση απειθαρχων επιβατών, καθώς και επιβατών που προκαλούν αναστάτωση·
 - iii) αναθεώρηση των απαιτήσεων του αερομεταφορέα και των νομικών απαιτήσεων·
 - iv) Τεκμηρίωση
 - v) αναφορά ατυχημάτων και συμβάντων·
 - vi) περιορισμοί πτήσης και υπηρεσίας.
- 2) Εξοικείωση με πτήσεις τουλάχιστον 20 ωρών και σε 15 σκέλη πτήσης (sectors). Οι πτήσεις εξοικείωσης διεξάγονται υπό την επίβλεψη μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών με την προσήκουσα πείρα, στον τύπο αεροπλάνου που πρόκειται να λειτουργήσει.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, πριν από την ανάθεση καθηκόντων μονομελούς πληρώματος θαλάμου επιβατών σε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, το εν λόγω πρόσωπο είναι ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζει το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM). Η καταλληλότητα για λειτουργίες μονομελούς πληρώματος ρυθμίζεται στο πλαίσιο των κριτηρίων για επιλογή, πρόσληψη, εκπαίδευση και αξιολόγηση πληρώματος θαλάμου επιβατών.

OPS 1.1005

Αρχική εκπαίδευση ασφαλείας

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.1005 και Προσάρτημα 3 των OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει ολοκληρώσει επιτυχώς, πριν προβεί στην εκπαίδευση μετατροπής, την αρχική εκπαίδευση ασφαλείας, καλύπτοντας τουλάχιστον τα αντικείμενα που απαριθμούνται στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.1005.

- β) Κατά τη διακριτική ευχέρεια της Αρχής και με την έγκρισή της, τα προγράμματα εκπαίδευσης παρέχονται είτε
- είτε
- 1) από τον αερομεταφορέα
 - απευθείας, ή
 - εμμέσως, μέσω εκπαιδευτικού οργανισμού που ενεργεί εξ ονόματος του αερομεταφορέα, ή
 - 2) από εγκεκριμένο εκπαιδευτικό οργανισμό.
- γ) Το πρόγραμμα και η δομή των προγραμμάτων εκπαίδευσης πρέπει να είναι σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις και υπόκεινται σε προηγούμενη έγκριση της Αρχής.
- δ) Κατά τη διακριτική ευχέρεια της Αρχής, η Αρχή, ο αερομεταφορέας ή ο εγκεκριμένος εκπαιδευτικός οργανισμός που παρέχει το πρόγραμμα εκπαίδευσης, χορηγούν βεβαίωση εκπαίδευσης ασφαλείας σε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών μετά την ολοκλήρωση της αρχικής εκπαίδευσης ασφαλείας και την επιτυχή εξέταση κατά τον έλεγχο κατά την OPS 1.1025.
- ε) Όταν η Αρχή επιτρέπει σε έναν αερομεταφορέα ή σε έναν εγκεκριμένο εκπαιδευτικό οργανισμό να χορηγούν τη βεβαίωση εκπαίδευσης ασφαλείας σε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών, η βεβαίωση αυτή πρέπει να περιέχει σαφή μνεία στην έγκριση της Αρχής.

OPS 1.1010

Μετεκπαίδευση και διαφορών

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.1010 και Προσάρτημα 3 των OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει ολοκληρώσει την κατάλληλη Μετεκπαίδευση και διαφορών, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και σύμφωνα τουλάχιστον με τα αντικείμενα που απαριθμούνται στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.1010. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (ΟΜ). Το πρόγραμμα και η δομή του προγράμματος εκπαίδευσης υπόκεινται στην προηγούμενη έγκριση της Αρχής.
- 1) Εκπαίδευση μετατροπής: απαιτείται η ολοκλήρωση εκπαίδευσης μετατροπής πριν από:
 - i) την πρώτη ανάθεση από τον αερομεταφορέα καθηκόντων μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, ή
 - ii) την ανάθεση άσκησης καθηκόντων σε άλλο τύπο αεροπλάνου και
 - 2) Εκπαίδευση διαφορών: η εκπαίδευση διαφορών πρέπει να ολοκληρώνεται πριν από την ανάληψη καθηκόντων:
 - i) σε παραλλαγή τύπου αεροπλάνου που βρίσκεται ήδη σε πτητική λειτουργία, ή
 - ii) σε τύπους αεροπλάνων που βρίσκονται ήδη σε πτητική λειτουργία ή σε παραλλαγές αυτών, που διαθέτουν διαφορετικό εξοπλισμό ασφαλείας, εξοπλισμό ασφαλείας ο οποίος είναι τοποθετημένος σε διαφορετική θέση, ή διαφορετικές κανονικές και έκτακτης ανάγκης διαδικασίες ασφαλείας.
- β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει το περιεχόμενο της εκπαίδευσης μετατροπής και διαφορών λαμβάνοντας υπόψη την προηγούμενη εκπαίδευση του μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως αυτή καταγράφεται στα αρχεία εκπαίδευσης του εν λόγω προσώπου, τα οποία απαιτούνται βάσει της OPS 1.1035.
- γ) Με την επιφύλαξη της OPS 1 995 σημείο γ), επιτρέπεται να συνδυάζονται συναφή στοιχεία της αρχικής εκπαίδευσης (OPS 1.1005) και της εκπαίδευσης μετατροπής και διαφορών (OPS 1.1010).
- δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
- 1) η μετεκπαίδευση διεξάγεται βάσει διαρθρωμένων και ρεαλιστικών μεθόδων, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 της OPS 1.1010.
 - 2) η εκπαίδευση διαφορών διεξάγεται βάσει διαρθρωμένων μεθόδων και
 - 3) η μετεκπαίδευση και, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, η εκπαίδευση διαφορών περιλαμβάνουν τη χρήση όλου του εξοπλισμού ασφαλείας και όλες τις κανονικές και έκτακτης ανάγκης διαδικασίες, οι οποίες εφαρμόζονται στον τύπο ή την παραλλαγή αεροπλάνου, καθώς και εκπαίδευση και πρακτική εξάσκηση είτε σε αντιπροσωπευτική συσκευή εκπαίδευσης είτε στο αεροπλάνο αυτό καθαυτό.

- ε) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος θαλάμου επιβατών, πριν του ανατεθούν καθήκοντα για πρώτη φορά, ολοκληρώνει την εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα και τη CRM για το συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 της OPS 1.1010 σημείο ι). Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών που εκτελούν ήδη καθήκοντα ως μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών σε έναν αερομεταφορέα και που δεν έχουν ακόμη ολοκληρώσει την εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα, ολοκληρώνουν την εκπαίδευση αυτήν μέχρι την επόμενη απαιτούμενη περιοδική εκπαίδευση και έλεγχο σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 της OPS 1.1010 σημείο ι), συμπεριλαμβανομένης της CRM για τον συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, ανάλογα με την περίπτωση.

OPS 1.1012

Εξοικείωση

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης μετατροπής, ακολουθεί η εκτέλεση πτήσεων εξοικείωσης για κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών πριν αυτό αναλάβει καθήκοντα ως μέλος του ελάχιστου πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτείται από την OPS 1.990.

OPS 1.1015

Περιοδική εκπαίδευση

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.1015 και Προσάρτημα 3 των OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ακολουθεί περιοδική εκπαίδευση, η οποία καλύπτει τις δραστηριότητες που έχουν ανατεθεί σε κάθε μέλος σε κανονικές και έκτακτης ανάγκης διαδικασίες και τις ασκήσεις που σχετίζονται με τους τύπους ή/και τις παραλλαγές αεροπλάνων στα οποία ασκούν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 της OPS 1.1015.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η περιοδική εκπαίδευση που εγκρίνεται από την Αρχή περιλαμβάνει διδασκαλία θεωρητικού και πρακτικού χαρακτήρα, η οποία συνοδεύεται από πρακτική εξάσκηση σε προσωπικό επίπεδο, όπως καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.1015.
- γ) Η περίοδος ισχύος της περιοδικής εκπαίδευσης και του σχετικού ελέγχου, που απαιτείται από την OPS 1.1025, είναι δώδεκα ημερολογιακοί μήνες, οι οποίοι προσμετρούνται στο υπόλοιπο του μήνα κατά τον οποίο ολοκληρώθηκε η εν λόγω εκπαίδευση. Εάν η εκπαίδευση ολοκληρώθηκε εντός των τελευταίων τριών μηνών της περιόδου ισχύος του προηγούμενου ελέγχου, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημερομηνία κατά την οποία ολοκληρώθηκε έως και δώδεκα ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ελέγχου.

OPS 1.1020

Επανεκπαίδευση

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.1020)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών το οποίο έχει παύσει να ασκεί καθήκοντα πτητικής λειτουργίας για διάστημα μεγαλύτερο των 6 μηνών και εξακολουθεί να παραμένει εντός της περιόδου ισχύος του προηγούμενου ελέγχου, που απαιτείται από την OPS 1.1025 σημείο β) 3), ολοκληρώνει την επανεκπαίδευση η οποία καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM), όπως περιγράφεται στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.1020.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε περίπτωση που μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών δεν έχει παύσει να ασκεί όλα τα καθήκοντα πτητικής λειτουργίας, αλλά, κατά τους τελευταίους έξι μήνες δεν έχει αναλάβει καθήκοντα σε τύπο αεροπλάνου ως μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτούνται από την OPS 1.990 σημείο β), το εν λόγω μέλος, πριν αναλάβει καθήκοντα στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, είτε:
- 1) ακολουθεί επανεκπαίδευση στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, ή
 - 2) συμμετέχει σε δύο πτήσεις εξοικείωσης του συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου, οι οποίες εκτελούνται στο πλαίσιο πτητικών λειτουργιών εμπορικού χαρακτήρα.

OPS 1.1025

Έλεγχος

- α) Κατά τη διακριτική ευχέρεια της Αρχής, η Αρχή, ο αερομεταφορέας ή ο εγκεκριμένος εκπαιδευτικός οργανισμός που παρέχει το πρόγραμμα εκπαίδευσης εξασφαλίζει ότι, κατά τη διάρκεια, ή μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης που απαιτείται από τις OPS 1.1005, 1.1010 και 1.1015 και 1.1020, κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών υποβάλλεται σε έλεγχο ο οποίος καλύπτει την ληφθείσα εκπαίδευση προκειμένου να επιβεβαιωθεί η ικανότητά του ως προς την εκτέλεση καθηκόντων ασφαλείας υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες έκτακτης ανάγκης.

Κατά τη διακριτική ευχέρεια της Αρχής, η Αρχή, ο αερομεταφορέας ή ο εγκεκριμένος εκπαιδευτικός οργανισμός που παρέχει το πρόγραμμα εκπαίδευσης εξασφαλίζει ότι το προσωπικό που διενεργεί τους εν λόγω ελέγχους διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.

- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών υποβάλλεται σε ελέγχους σύμφωνα με τα ακόλουθα:
- 1) Αρχική εκπαίδευση ασφαλείας. Τα θέματα που απαριθμούνται στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.1005.
 - 2) Μετεκπαίδευση και διαφορών. Τα θέματα που απαριθμούνται στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.1010.
 - 3) Περιοδική εκπαίδευση. Τα θέματα που απαριθμούνται στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.1015, ανάλογα με την περίπτωση, και
 - 4) Επανεκπαίδευση. Τα θέματα που απαριθμούνται στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.1020.

OPS 1.1030

Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κανένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών δεν ασκεί καθήκοντα σε περισσότερους των τριών τύπους αεροπλάνων, με εξαίρεση την περίπτωση κατά την οποία και εφόσον υφίσταται έγκριση της Αρχής, μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορεί να ασκεί καθήκοντα σε τέσσερις τύπους αεροπλάνων, υπό τον όρο ότι σε τουλάχιστον δύο από τους συγκεκριμένους τύπους:
- 1) οι κανονικές διαδικασίες και οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, που δεν αφορούν το συγκεκριμένο τύπο, είναι οι ίδιες και
 - 2) ο εξοπλισμός ασφαλείας και οι κανονικές διαδικασίες και οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης για το συγκεκριμένο τύπο είναι παρόμοια.
- β) Για τους σκοπούς του σημείου α), ανωτέρω, θεωρείται ότι παραλλαγές ενός τύπου αεροπλάνου συνιστούν διαφορετικούς τύπους εφόσον δεν παρουσιάζουν ομοιότητες μεταξύ τους ως προς τα ακόλουθα σημεία:
- 1) λειτουργία εξόδου έκτακτης ανάγκης
 - 2) χώρος εγκατάστασης και τύπος του φορητού εξοπλισμού ασφαλείας και
 - 3) διαδικασίες έκτακτης ανάγκης για τον συγκεκριμένο τύπο.

OPS 1.1035

Αρχεία εκπαίδευσης

Ο αερομεταφορέας:

- 1) Τηρεί αρχεία για το σύνολο των εκπαιδεύσεων και των ελέγχων που απαιτούνται από τα OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 και 1.1025. και
- 2) Τηρεί αντίγραφο της βεβαίωσης εκπαίδευσης ασφαλείας. και
- 3) Τηρεί ενήμερα τα αρχεία εκπαίδευσης και τα αρχεία ιατρικών εξετάσεων ή αξιολογήσεων, στα οποία αναγράφονται, όσον αφορά τα αρχεία εκπαίδευσης, οι ημερομηνίες και τα περιεχόμενα της εκπαίδευσης μετατροπής και διαφορών και της περιοδικής εκπαίδευσης που έχει πραγματοποιηθεί. και
- 4) Παρέχει, κατόπιν αιτήματος, τα αρχεία κάθε αρχικής εκπαίδευσης, εκπαίδευσης μετατροπής και περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχου στο ενδιαφερόμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.1005

Αρχική εκπαίδευση ασφαλείας

Τα αντικείμενα που πρέπει να καλυφθούν ως ελάχιστη απαίτηση στο πλαίσιο του μαθήματος της αρχικής εκπαίδευσης ασφαλείας κατά την OPS 1.1005 είναι τα εξής:

α) Εκπαίδευση στη φωτιά και στον καπνό:

- 1) δίνεται έμφαση στην ευθύνη του πληρώματος θαλάμου επιβατών να αντιμετωπίζει γρήγορα καταστάσεις έκτακτης ανάγκης όπου εκδηλώνεται φωτιά και καπνός και, ιδίως, στη σημασία που έχει να εντοπιστεί η πραγματική πηγή της φωτιάς·
- 2) σημασία στην άμεση ενημέρωση του πληρώματος πτήσης, καθώς και ειδικές ενέργειες οι οποίες είναι αναγκαίες για το συντονισμό και την παροχή βοήθειας, σε περίπτωση εντοπισμού φωτιάς και καπνού·
- 3) ανάγκη συχνού ελέγχου των σημείων που εγκυμονούν ενδεχομένως κίνδυνο πυρκαγιάς, όπου συμπεριλαμβάνονται οι τουαλέτες, καθώς και των σχετικών ανιχνευτών καπνού·
- 4) ταξινόμηση της φωτιάς και του κατάλληλου τύπου των μέσων κατάσβεσης και των διαδικασιών που ακολουθούνται σε ειδικές καταστάσεις πυρκαγιάς, τεχνικές χρήσης μέσων κατάσβεσης, συνέπειες της μη ορθής χρήσης, καθώς και χρήση εντός περιορισμένου χώρου και
- 5) γενικές διαδικασίες των επίγειων υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης στα αεροδρόμια.

β) Εκπαίδευση για επιβίωση στο νερό.

Πρακτική εφαρμογή και χρήση του προσωπικού εξοπλισμού επίπλευσης στο νερό. Πριν από την πρώτη ανάληψη υπηρεσίας επί αεροπλάνου που είναι εξοπλισμένο με σωσίβια λέμβους ή άλλον παρόμοιο εξοπλισμό, πρέπει να παρέχεται εκπαίδευση σχετικά με τη χρήση του εν λόγω εξοπλισμού και να γίνεται πρακτική εξάσκηση στο νερό.

γ) Εκπαίδευση επιβίωσης.

Η εκπαίδευση επιβίωσης είναι ανάλογη των περιοχών πτητικής λειτουργίας (π.χ. πολική ζώνη, έρημος, ζούγκλα ή θάλασσα).

δ) Ιατρικά θέματα και πρώτες βοήθειες:

- 1) διδασκαλία σχετικά με ιατρικά θέματα και την παροχή πρώτων βοηθειών, το κιβώτιο πρώτων βοηθειών, το ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης, το περιεχόμενό τους και τον ιατρικό εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης·
- 2) πρώτες βοήθειες σε συνδυασμό με την εκπαίδευση επιβίωσης και την κατάλληλη υγιεινή και
- 3) φυσιολογικές επιπτώσεις της πτήσης με ιδιαίτερη έμφαση στην ανεπαρκή πρόσληψη οξυγόνου.

ε) Μεταχείριση επιβατών:

- 1) συμβουλές για την αναγνώριση και μεταχείριση επιβατών που έχουν καταναλώσει ή καταναλώνουν οινοπνευματώδη ποτά ή είναι υπό την επήρεια ναρκωτικών ή είναι επιθετικοί,
- 2) μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την ενθάρρυνση επιβατών και τον έλεγχο πλήθους, οι οποίες είναι αναγκαίες για τη διεξαγωγή της εκκένωσης αεροπλάνου,
- 3) κανονισμοί που καλύπτουν την ασφαλή εναποθήκευση των αποσκευών θαλάμου επιβατών (συμπεριλαμβανομένων των αντικειμένων υπηρεσίας του θαλάμου επιβατών) και τον κίνδυνο οι εν λόγω αποσκευές να αποβούν επικίνδυνες για τους επιβάτες του θαλάμου ή άλλως πως να παρεμποδίσουν ή να καταστρέψουν τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης ή τις εξόδους του αεροπλάνου,
- 4) σημασία της σωστής κατανομής θέσεων σε συνάρτηση με τη μάζα και τη ζυγοστάθμιση του αεροπλάνου. Δίνεται επίσης ιδιαίτερη έμφαση στην τοποθέτηση των επιβατών με αναπηρίες, καθώς και στην ανάγκη να τοποθετούνται υγιείς επιβάτες δίπλα σε εξόδους που δεν επιβλέπονται,
- 5) καθήκοντα που πρέπει να εκτελούνται σε περίπτωση εκδήλωσης αναταράξεων, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλισης του θαλάμου επιβατών,
- 6) προφυλάξεις που πρέπει να λαμβάνονται κατά τη μεταφορά ζώντων ζώων εντός του θαλάμου,
- 7) εκπαίδευση σχετικά με τα επικίνδυνα εμπορεύματα, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων του τμήματος ΙΗ,
- 8) διαδικασίες ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων του Τμήματος ΙΘ.

στ) Επικοινωνία:

Κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης, δίνεται έμφαση στη σημασία της αποτελεσματικής επικοινωνίας μεταξύ του πληρώματος θαλάμου επιβατών και του πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της τεχνικής, της κοινής γλώσσας και της ορολογίας.

ζ) Πειθαρχία και ευθύνες:

- 1) σημασία της εκτέλεσης των καθηκόντων του πληρώματος θαλάμου επιβατών σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM),
- 2) συνεχής ικανότητα και καλή φυσική κατάσταση για να είναι κανείς μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, με ιδιαίτερη έμφαση στους περιορισμούς του χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και στις απαιτήσεις ανάπαυσης,
- 3) γνώση των αεροπορικών κανονισμών σχετικά με το πλήρωμα θαλάμου επιβατών και τον ρόλο της Αρχής πολιτικής αεροπορίας,
- 4) γενικές γνώσεις της σχετικής αεροπορικής ορολογίας, των θεωριών πτήσης, της κατανομής επιβατών, της μετεωρολογίας και των περιοχών πτητικής λειτουργίας,
- 5) σύντομη ενημέρωση του πληρώματος θαλάμου επιβατών πριν από την πτήση και παροχή των αναγκαίων πληροφοριών ασφαλείας σε συνάρτηση με τα ειδικά καθήκοντα εκάστου,
- 6) σημασία να διασφαλίζεται ότι τα σχετικά έγγραφα και εγχειρίδια ενημερώνονται με βάση τις τροποποιήσεις που παρέχει ο αερομεταφορέας,
- 7) σημασία να προσδιορίζεται τότε τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχουν την αρμοδιότητα και την ευθύνη να προβούν σε εκκένωση και στις άλλες διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και
- 8) σημασία των καθηκόντων και ευθυνών ασφαλείας και ανάγκη ταχείας και αποτελεσματικής αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.
- 9) γνώση των επιπτώσεων της επιφανειακής μόλυνσης και της ανάγκης για ενημέρωση του πληρώματος πτήσης σχετικά με παρατηρηθείσα επιφανειακή μόλυνση.

η) Ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος.

- 1) Εισαγωγικά μαθήματα CRM:
 - i) Τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών ολοκληρώνουν εισαγωγικά μαθήματα CRM πριν τους ανατεθούν για πρώτη φορά καθήκοντα μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών. Τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών που ασκούν ήδη καθήκοντα μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών στις εμπορικές αερομεταφορές και που δεν έχουν προηγουμένως ολοκληρώσει εισαγωγικά μαθήματα, ολοκληρώνουν εισαγωγικά μαθήματα CRM μέχρι την επόμενη απαιτούμενη περιοδική εκπαίδευση ή/και έλεγχο.
 - ii) Τα στοιχεία εκπαίδευσης των προσαφτημάτων 2 των OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 πίνακας 1 στήλη α) καλύπτονται μέχρι του επιπέδου που απαιτείται σύμφωνα με τη στήλη β) "Εισαγωγικά μαθήματα CRM".
 - iii) Τα εισαγωγικά μαθήματα CRM παραδίδονται από έναν τουλάχιστον εκπαιδευτή CRM πληρώματος θαλάμου επιβατών.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.1010

Εκπαίδευση μετατροπής και διαφορών

α) Γενικά:

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

- 1) η εκπαίδευση μετατροπής και διαφορών διεξάγεται από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα και
- 2) στο πλαίσιο της εκπαίδευσης μετατροπής και διαφορών, παρέχεται εκπαίδευση που αφορά το χώρο τοποθέτησης, τη μεταφορά και τη χρήση όλου του εξοπλισμού ασφαλείας και επιβίωσης που φέρει το αεροπλάνο, καθώς και όλες τις κανονικές και έκτακτης ανάγκης διαδικασίες όσον αφορά τον τύπο, την παραλλαγή και τη διαμόρφωση του αεροπλάνου που πρόκειται να εκτελέσει πτητική λειτουργία.

β) Εκπαίδευση στη φωτιά και στον καπνό:

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

- 1) κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ακολουθεί πρακτική εκπαίδευση, καθώς και εκπαίδευση υπό ρεαλιστικές συνθήκες σχετικά με τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού πυρόσβεσης, συμπεριλαμβανομένων των προστατευτικών ενδυμάτων τα οποία είναι όμοια με εκείνα που φέρει το αεροπλάνο. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει:
 - i) κατάσβεση πυρκαγιάς στο εσωτερικό αεροπλάνου, με εξαίρεση την περίπτωση των πυροσβεστήρων Halon, όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτικό μέσο πυρόσβεσης· και
 - ii) εφαρμογή και χρήση προστατευτικού της αναπνοής εξοπλισμού σε περικλειστο και υπό συνθήκες προσομοίωσης περιβάλλον το οποίο έχει κατακλυστεί από καπνό.

γ) Λειτουργία θυρών και εξόδων:

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

- 1) κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών χειρίζεται και πράγματι ανοίγει τις κανονικές και έκτακτης ανάγκης εξόδους όλων των τύπων και παραλλαγών, υπό κανονικές συνθήκες και υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της βλάβης βοηθητικών συστημάτων ηλεκτρικής ισχύος, όταν υπάρχουν. Περιλαμβάνονται εν προκειμένω οι ενέργειες και οι δυνάμεις που απαιτούνται για τον χειρισμό και την ανάπτυξη των ολισθητήρων εκκένωσης. Η εν λόγω εκπαίδευση διενεργείται σε αεροπλάνο ή σε αντιπροσωπευτικό μέσο εκπαίδευσης· και
- 2) επιδεικνύεται η λειτουργία όλων των υπολοίπων εξόδων, όπως των παραθύρων του θαλάμου διακυβέρνησης.

δ) Εκπαίδευση στον ολισθητήρα εκκένωσης:

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

- 1) κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών πραγματοποιεί κάθοδο από ολισθητήρα εκκένωσης από ύψος που αντιστοιχεί στο ύψος του κυρίως θαλάμου του αεροπλάνου·
- 2) ο ολισθητήρας είναι προσαρμοσμένος σε αεροπλάνο ή σε αντιπροσωπευτικό μέσο εκπαίδευσης και
- 3) πραγματοποιείται περαιτέρω κάθοδος εφόσον το μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών εκτελεί καθήκοντα σε αεροπλάνο στο οποίο το ύψος του κατωφλίου της εξόδου από τον κυρίως θάλαμο διαφέρει σημαντικά από το αντίστοιχο ύψος σε οποιονδήποτε τύπο αεροπλάνου στον οποίο έχει εκτελέσει πτητικά καθήκοντα στο παρελθόν.

ε) Διαδικασίες εκκένωσης και άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης:

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

- 1) η εκπαίδευση σε περίπτωση εκκένωσης έκτακτης ανάγκης περιλαμβάνει την ικανότητα αναγνώρισης προγραμματισμένων ή μη προγραμματισμένων εκκενώσεων σε ξηρά ή σε υδάτινη επιφάνεια. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει την ικανότητα προσδιορισμού των περιπτώσεων κατά τις οποίες οι έξοδοι δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν, καθώς και τις περιπτώσεις που ο εξοπλισμός εκκένωσης τίθεται εκτός λειτουργίας· και
- 2) κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει εκπαιδευτεί προκειμένου να μπορεί να αντιμετωπίσει τα ακόλουθα:
 - i) πυρκαγιά κατά τη διάρκεια της πτήσης, με ιδιαίτερη έμφαση στον εντοπισμό της πραγματικής πηγής της πυρκαγιάς·

- ii) σοβαρές αναταράξεις αέρα·
- iii) αιφνίδια αποσυμπίεση, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής φορητού εξοπλισμού οξυγόνου από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών και
- iv) άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια της πτήσης.

στ) Έλεγχος πλήθους:

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι παρέχεται εκπαίδευση σε συνάρτηση με τις πρακτικές πτυχές του ελέγχου πλήθους στο πλαίσιο διαφόρων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, ανάλογα με τον τύπο του αεροπλάνου.

ζ) Αδιαθεσία χειριστή:

6. ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, με εξαίρεση την περίπτωση όπου το ελάχιστο πλήρωμα πτήσης υπερβαίνει τα δύο πρόσωπα, κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών εκπαιδεύεται στη διαδικασία για την αδιαθεσία μελών του πληρώματος πτήσης και θέτει σε λειτουργία τους μηχανισμούς καθισμάτων και ιμάντων. Η εκπαίδευση στη χρήση του συστήματος οξυγόνου των μελών του πληρώματος πτήσης και στη χρήση των πινάκων αποδοχής των μελών του πληρώματος χρήσης, εφόσον απαιτείται από τις SOP του αερομεταφορέα, πραγματοποιείται με πρακτική επίδειξη.

η) Εξοπλισμός ασφαλείας:

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών παρέχεται εκπαίδευση υπό ρεαλιστικές συνθήκες σχετικά με το χώρο τοποθέτησης και τη χρήση του εξοπλισμού ασφαλείας, καθώς και σχετική επίδειξη, συμπεριλαμβανομένων των ακόλουθων:

- 1) ολισθητήρες και σε περίπτωση που το αεροπλάνο φέρει μη αυτοφερόμενους ολισθητήρες, τη χρήση των σχετικών σχοινιών·
- 2) σωστικές λέμβοι και ολισθητήρες που χρησιμοποιούνται ως σωστικές λέμβοι, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού που είναι προσαρμοσμένος ή/και μεταφέρεται στη λέμβο·
- 3) σωσίβια γιλέκα, σωσίβια γιλέκα για νήπια και επιπλέοντες σχεδίες·
- 4) σύστημα αποδέσμευσης οξυγόνου·
- 5) οξυγόνο πρώτων βοηθειών·
- 6) πυροσβεστήρες·
- 7) πελέκεις πυρκαγιάς και λοστοί διατρήσεως·
- 8) φώτα έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των φανών·
- 9) εξοπλισμός επικοινωνίας, συμπεριλαμβανομένων των μεγαφώνων·
- 10) κουτιά επιβίωσης, συμπεριλαμβανομένου του περιεχομένου τους·
- 11) πυροτεχνήματα (σε πραγματικά ή αντιπροσωπευτικά μέσα)·
- 12) κιβώτιο πρώτων βοηθειών, ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης, το περιεχόμενό τους και ιατρικός εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης και
- 13) λοιπός εξοπλισμός ή συστήματα ασφαλείας του θαλάμου επιβατών, ανάλογα με την περίπτωση.

θ) Ενημέρωση των επιβατών, επιδείξεις ασφαλείας.

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση παρέχεται με σκοπό την προετοιμασία των επιβατών στο πλαίσιο φυσιολογικών συνθηκών και καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με την OPS 1.285.

- i) Εφόσον στην αρχική εκπαίδευση σε ιατρικά θέματα και στην παροχή πρώτων βοηθειών δεν έχει συμπεριληφθεί η αποφυγή λοιμωδών νόσων, ιδίως σε τροπικά και υποτροπικά κλίματα, πρέπει να παρέχεται τέτοια εκπαίδευση εάν το δίκτυο αεροπορικών γραμμών του αερομεταφορέα επεκτείνεται ή τροποποιείται για να συμπεριλάβει αυτές τις γεωγραφικές περιοχές.

- ια) Εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM). Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
- 1) Κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών ολοκληρώνει την εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα η οποία καλύπτει τα στοιχεία εκπαίδευσης των προσαρτημάτων 2 των OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 πίνακας 1 στήλη α), μέχρι το επίπεδο που απαιτείται στη στήλη γ) πριν αρχίσει τη μετέπειτα εκπαίδευση CRM για τον συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου ή/και την περιοδική εκπαίδευση CRM.
 - 2) Όταν μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών αρχίζει μαθήματα μετεκπαίδευσης σε άλλο τύπο αεροπλάνου, τα στοιχεία εκπαίδευσης των προσαρτημάτων 2 των OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 πίνακας 1 στήλη α) καλύπτονται μέχρι του επιπέδου που απαιτείται στη στήλη δ), "CRM για συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου".
 - 3) Η εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα και η CRM για το συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου παρέχονται από ένα τουλάχιστον εκπαιδευτή CRM για το πλήρωμα του θαλάμου επιβατών.
-

Προσάρτημα 1 της OPS 1.1015

Περιοδική εκπαίδευση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η περιοδική εκπαίδευση διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε δώδεκα ημερολογιακούς μήνες το πρόγραμμα πρακτικής εκπαίδευσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα:
- 1) διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της αδιαθεσίας χειριστή·
 - 2) διαδικασίες εκκένωσης, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών ελέγχου του πλήθους·
 - 3) πραγματικές ασκήσεις από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ανοίγματος των κανονικών εξόδων και εξόδων κινδύνου με σκοπό την εκκένωση επιβατών·
 - 4) εντοπισμό και χειρισμό του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων παροχής οξυγόνου, καθώς και εφαρμογή από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών των σωσίβιων γιλέκων, των φορητών συσκευών οξυγόνου και του εξοπλισμού προστασίας της αναπνοής·
 - 5) ιατρικά θέματα και παροχή πρώτων βοηθειών, κιβώτιο πρώτων βοηθειών, ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης, το περιεχόμενό τους και ιατρικός εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης·
 - 6) αποθήκευση αντικειμένων στο θάλαμο επιβατών·
 - 7) διαδικασίες ασφαλείας·
 - 8) ανάλυση συμβάντων και ατυχημάτων και
 - 9) γνώση των επιπτώσεων της επιφανειακής μόλυνσης και της ανάγκης για ενημέρωση του πληρώματος πτήσης σχετικά με παρατηρηθείσα επιφανειακή μόλυνση και
- 10) Ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση CRM πληροί τις εξής προϋποθέσεις:
- i) Τα στοιχεία εκπαίδευσης των προσαρτημάτων 2 των OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 πίνακας 1 στήλη α), καλύπτονται εντός τριετούς περιόδου μέχρι του επιπέδου που απαιτείται σύμφωνα με τη στήλη ε), "Ετήσια περιοδική εκπαίδευση CRM".
 - ii) Τον καθορισμό και την υλοποίηση αυτού του αναλυτικού προγράμματος θεμάτων διαχειρίζεται εκπαιδευτής CRM πληρώματος θαλάμου επιβατών.
 - iii) Όταν η εκπαίδευση CRM παρέχεται μέσω ανεξάρτητων ενοτήτων, η εκπαίδευση παρέχεται από έναν τουλάχιστον εκπαιδευτή CRM πληρώματος θαλάμου επιβατών.
- γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, κατά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα τρία έτη, η περιοδική εκπαίδευση περιλαμβάνει επίσης:
- 1) την ικανότητα κάθε μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών να χειρίζεται και πράγματι να ανοίγει τις κανονικές και έκτακτης ανάγκης εξόδους όλων των τύπων και παραλλαγών, υπό κανονικές συνθήκες και υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της βλάβης βοηθητικών συστημάτων ηλεκτρικής ισχύος, όταν υπάρχουν. Περιλαμβάνονται εν προκειμένω οι ενέργειες και οι δυνάμεις που απαιτούνται για τον χειρισμό και την ανάπτυξη των ολισθητήρων εκκένωσης. Η εν λόγω εκπαίδευση διενεργείται σε αεροπλάνο ή σε αντιπροσωπευτικό μέσο εκπαίδευσης·
 - 2) επίδειξη της λειτουργίας όλων των υπολοίπων θυρών, συμπεριλαμβανομένων των παραθύρων θαλάμου διακυβέρνησης και
 - 3) κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ακολουθεί πρακτική εκπαίδευση, καθώς και εκπαίδευση υπό ρεαλιστικές συνθήκες σχετικά με τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού πυρόσβεσης, συμπεριλαμβανομένων των προστατευτικών ενδυμάτων τα οποία είναι όμοια με εκείνα που φέρει το αεροπλάνο.
- Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει:
- i) άσκηση κατάσβεσης πυρκαγιάς στο εσωτερικό αεροπλάνου, με εξαίρεση την περίπτωση των πυροσβεστήρων Halon, όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτικό μέσο πυρόσβεσης· και
 - ii) εφαρμογή και χρήση προστατευτικού της αναπνοής εξοπλισμού από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών σε περικλειστο και υπό συνθήκες εξομοίωσης περιβάλλον το οποίο έχει κατακλυστεί από καπνό·

- 4) χρήση πυροτεχνημάτων (σε πραγματικά ή αντιπροσωπευτικά μέσα) και
 - 5) επίδειξη της χρήσης των σωσίβιων λέμβων, ή των ολισθητήρων που χρησιμοποιούνται ως σωστικές λέμβοι, εφόσον είναι εγκατεστημένοι·
 - 6) ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, με εξαίρεση την περίπτωση όπου το ελάχιστο πλήρωμα πτήσης υπερβαίνει τα δύο πρόσωπα, κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών εκπαιδεύεται στη διαδικασία για την αδιαθεσία μελών του πληρώματος πτήσης και θέτει σε λειτουργία τους μηχανισμούς καθισμάτων και ιμάντων. Η εκπαίδευση στη χρήση του συστήματος οξυγόνου των μελών του πληρώματος πτήσης και στη χρήση των πινάκων αποδοχής των μελών του πληρώματος χρήσης, εφόσον απαιτείται από τις SOP του αερομεταφορέα, πραγματοποιείται με πρακτική επίδειξη.
- δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε σχετική απαίτηση του παραρτήματος III, OPS 1, περιλαμβάνεται στην εκπαίδευση των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών.
-

Προσάρτημα 1 της OPS 1.1020

Επανεκπαίδευση

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η επανεκπαίδευση διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα, ενώ, για κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών, περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- 1) διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της αδιαθεσίας χειριστή·
 - 2) διαδικασίες εκκένωσης, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών ελέγχου του πλήθους·
 - 3) τον χειρισμό και πραγματικό άνοιγμα όλων των κανονικών θυρών των κανονικών και έκτακτης ανάγκης εξόδων όλων των τύπων και παραλλαγών υπό κανονικές συνθήκες και υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της βλάβης βοηθητικών συστημάτων ηλεκτρικής ισχύος, όταν υπάρχουν. Περιλαμβάνονται εν προκειμένω οι ενέργειες και οι δυνάμεις που απαιτούνται για τον χειρισμό και την ανάπτυξη των ολισθητήρων εκκένωσης. Η εν λόγω εκπαίδευση διενεργείται σε αεροπλάνο ή σε αντιπροσωπευτικό μέσο εκπαίδευσης·
 - 4) επίδειξη της λειτουργίας όλων των υπολοίπων θυρών, συμπεριλαμβανομένων των παραθύρων θαλάμου διακυβέρνησης και
 - 5) εντοπισμό και χειρισμό του εξοπλισμού ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων παροχής οξυγόνου, καθώς και εφαρμογή των σωσίβιων γιλέκων και του εξοπλισμού προστασίας της αναπνοής.
-

Προσάρτημα 2 των OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Κατάρτιση

- 1) Τα προγράμματα εκπαίδευσης CRM, καθώς και η μεθοδολογία και η ορολογία CRM, περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM).
- 2) Στον πίνακα 1 αναγράφονται τα στοιχεία της CRM που περιλαμβάνονται σε κάθε τύπο εκπαίδευσης.

Πίνακας 1

Εκπαίδευση CRM:

Στοιχεία εκπαίδευσης α)	Εισαγωγικά μαθήματα CRM β)	Εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα γ)	CRM για συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου δ)	Ετήσια περιοδική εκπαίδευση CRM ε)	Μαθήματα σε Επικεφαλής πληρώματος θαλάμου επιβατών στ)
Γενικές αρχές					
Ανθρώπινοι παράγοντες στις αεροπορικές μεταφορές Γενική εκπαίδευση στις βασικές αρχές CRM και στόχους	Διεξοδικά	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Συνοπτικά
Ανθρώπινες επιδόσεις και όρια					
Από την οπτική γωνία του μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών					
Αντίληψη προσωπικότητας, ανθρώπινο σφάλμα και αξιοπιστία, στάσεις και συμπεριφορές, αυτοαξιολόγηση	Διεξοδικά	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Συνοπτικά (Τριετής κύκλος)	Δεν απαιτείται
Στρες και διαχείριση του στρες					
Κόπωση και επαγρύπνηση					
Δυνατότητα επιβολής					
Αντίληψη καταστάσεων, πρόσληψη και επεξεργασία πληροφοριών					
Από την οπτική γωνία ολόκληρου του πληρώματος του αεροπλάνου					
Πρόληψη και ανίχνευση σφαλμάτων	Δεν απαιτείται	Διεξοδικά	Ανάλογα με τον ή τους τύπους	Συνοπτικά (Τριετής κύκλος)	Ενίσχυση (για τα καθήκοντα των ανώτερων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών)
Αντίληψη καταστάσεων, πρόσληψη και επεξεργασία πληροφοριών					
Διαχείριση φόρτου εργασίας					
Αποτελεσματική επικοινωνία και συντονισμός μεταξύ όλων των μελών του πληρώματος, συμπεριλαμβανομένων του πληρώματος πτήσης και των άπειρων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, πολιτιστικές διαφορές					
Ηγεσία, συνεργασία, συνέργεια, λήψη αποφάσεων, ανάθεση καθηκόντων					
Ατομικές και ομαδικές ευθύνες, λήψη αποφάσεων και δράσεις					
Εντοπισμός και αντιμετώπιση των ανθρώπινων παραγόντων των επιβατών: έλεγχος πλήθους, στρες επιβατών, διαχείριση κρίσεων, ιατρικοί παράγοντες					
Λεπτομέρειες ανάλογα με τον τύπο του αεροπλάνου (ευρύατρακτο ή όχι, ενός ή περισσότερων καταστρωμάτων), τη σύνθεση του πληρώματος πτήσης και του πληρώματος θαλάμου επιβατών και τον αριθμό επιβατών					
	Δεν απαιτείται	Διεξοδικά			

Στοιχεία εκπαίδευσης α)	Εισαγωγικά μαθήματα CRM β)	Εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα γ)	CRM για συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου δ)	Ετήσια περιοδική εκπαίδευση CRM ε)	Μαθήματα σε Επικεφαλής πληρώματος θαλάμου επιβατών στ)
Από την οπτική γωνία του αερομεταφορέα και του οργανισμού					
Νοοτροπία ασφαλείας της επιχείρησης, SOP, οργανωτικοί παράγοντες, παράγοντες που συνδέονται με τον τύπο δραστηριοτήτων	Δεν απαιτείται	Διεξοδικά	Ανάλογα με τον ή τους τύπους	Συνοπτικά (Τριετής κύκλος)	Ενίσχυση (για τα καθήκοντα των ανώτερων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών)
Αποτελεσματική επικοινωνία και συντονισμός με άλλο επιχειρησιακό προσωπικό και υπηρεσίες εδάφους					
Συμμετοχή στην αναφορά συμβάντων και ατυχημάτων στο θάλαμο επιβατών					
Μελέτες βάσει συγκεκριμένων περιστάσεων (βλ. σημείωση)		Υποχρεωτικά		Υποχρεωτικά	
<p>Σημείωση: Στη στήλη δ), εάν δεν υπάρχουν σχετικές μελέτες βάσει συγκεκριμένων περιστάσεων για τον συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, μπορούν να λαμβάνονται υπόψη μελέτες βάσει συγκεκριμένων περιστάσεων ανάλογες με την έκταση και το αντικείμενο της δραστηριότητας.</p>					

Προσάρτημα 3 των OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Εκπαίδευση σε ιατρικά θέματα και τις πρώτες βοήθειες

- α) Η εκπαίδευση σε ιατρικά θέματα και τις πρώτες βοήθειες περιλαμβάνει τα ακόλουθα θέματα:
- 1) Φυσιολογία πτήσης, περιλαμβανομένων των θεμάτων του απαιτούμενου οξυγόνου και της υποξίας.
 - 2) Έκτακτα ιατρικά περιστατικά στην αεροπορία, όπου περιλαμβάνονται τα εξής:
 - i. άσθμα·
 - ii. πνιγμός·
 - iii. καρδιακή προσβολή·
 - iv. συμπτώματα άγχους (στρες) και αλλεργικές αντιδράσεις·
 - v. καταπληξία·
 - vi. εγκεφαλικό επεισόδιο·
 - vii. επιληψία·
 - viii. σακχαρώδης διαβήτης·
 - ix. ναυτία κατά την πτήση·
 - x. υπεραερισμός
 - xi. γαστρεντερικές διαταραχές και
 - xii. έκτακτος τοκετός
 - 3) πρακτική άσκηση καρδιοαναπνευστικής ανάνηψης από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη το περιβάλλον αεροπλάνου και χρησιμοποιώντας ειδικά μελετημένο ανδρικό κελο.
 - 4) Βασικές πρώτες βοήθειες και εκπαίδευση επιβίωσης, όπου περιλαμβάνεται η περιθαλψη σε περίπτωση:
 - i. λιποθυμίας·
 - ii. εγκαυμάτων,
 - iii. τραυμάτων και
 - iv. καταγμάτων και τραυματισμών μαλακών μορίων.
 - 5) Υγεία και υγιεινή ταξιδιού:
 - i. Κίνδυνος επαφής με λοιμώδεις νόσους, ιδίως στην περίπτωση εκτέλεσης πτήσεων σε τροπικές και υποτροπικές ζώνες. Δήλωση λοιμωδών νόσων, προστασία από λοίμωξη και αποφυγή προσβολής από νοσογόνους παράγοντες του νερού και των τροφίμων. Η εκπαίδευση πρέπει να περιλαμβάνει τους τρόπους περιορισμού αυτών των κινδύνων.
 - ii. Υγιεινή στο αεροπλάνο.
 - iii. Θάνατος στο αεροπλάνο.
 - iv. Χειρισμός κλινικών απορριμμάτων.
 - v. Απολύμανση αεροπλάνου· και
 - vi. Διαχείριση εγρήγορης, σωματικές συνέπειες της κόπωσης, ιατρικά κιβώτια έκτακτης ανάγκης, φυσιολογία του ύπνου, κερκαδικός κύκλος και αλλαγές χρονικών ατράκτων.
 - 6) Χρήση κατάλληλου εξοπλισμού αεροπλάνου, όπου περιλαμβάνονται κιβώτια πρώτων βοηθειών, ιατρικά κιβώτια έκτακτης ανάγκης, οξυγόνο για πρώτες βοήθειες και ιατρικός εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης.

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤ

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ, ΜΗΤΡΩΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΙΑ

OPS 1.1040

Γενικές αρχές σχετικά με τα εγχειρίδια πτητικής λειτουργίας

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) περιέχει όλες τις οδηγίες και πληροφορίες οι οποίες είναι απαραίτητες για την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το περιεχόμενο του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM), συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων ή αναθεωρήσεων, δεν παραβαίνει τους όρους που περιέχονται στον πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) ή σε κάθε εφαρμοστέα κανονισμό και ότι είναι αποδεκτό, ή, κατά περίπτωση, εγκεκριμένο από την Αρχή.
- γ) Εκτός εάν η Αρχή ή εθνική νομοθεσία ορίζουν διαφορετικά, ο αερομεταφορέας συντάσσει το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) στην αγγλική γλώσσα. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας μπορεί να μεταφράσει και να χρησιμοποιήσει το εν λόγω εγχειρίδιο, ή μέρη αυτού, σε άλλη γλώσσα.
- δ) Ο αερομεταφορέας οφείλει να συμμορφώνεται προς το σημείο γ), ανωτέρω, εφόσον καθίσταται αναγκαία η σύνταξη νέων εγχειριδίων πτητικής λειτουργίας ή σημαντικών μερών, ή τόνων αυτού.
- ε) Ο αερομεταφορέας δύναται να εκδίδει το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) σε χωριστούς τόμους.
- στ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού διαθέτει ευχερή πρόσβαση σε αντίγραφο κάθε μέρους του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM) που σχετίζεται με τα καθήκοντά του. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας παρέχει στα μέλη του πληρώματος ατομικά αντίτυπα ή τμήματα από τα μέρη Α και Β του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM) που σχετίζονται με το εν λόγω προσωπικό, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για προσωπική μελέτη.
- ζ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) τροποποιείται ή αναθεωρείται έτσι ώστε οι οδηγίες και οι πληροφορίες που περιέχονται σε αυτό να τηρούνται ενήμερες. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού ενημερώνεται σχετικά με αλλαγές που αφορούν τα καθήκοντά του.
- η) Κάθε κάτοχος εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM), ή των κατάλληλων μερών αυτού, προβαίνει σε ενημέρωση αυτού σχετικά με τις τροποποιήσεις και τις αναθεωρήσεις που υποβάλλονται από τον αερομεταφορέα.
- θ) Ο αερομεταφορέας θέτει στη διάθεση της Αρχής τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις που προτίθεται να πραγματοποιήσει πριν από την ημερομηνία κατά την οποία θα τεθούν σε ισχύ. Εφόσον η τροποποίηση αφορά μέρος του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM) το οποίο πρέπει να εγκριθεί βάσει OPS, η έγκριση αυτή πρέπει να χορηγείται πριν τεθεί σε ισχύ η εν λόγω τροποποίηση. Εφόσον απαιτούνται άμεσες τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις για λόγους ασφαλείας, οι εν λόγω τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις δημοσιεύονται και ισχύουν πάραυτα, υπό τον όρο ότι έχει υποβληθεί αίτημα για κάθε απαιτούμενη έγκριση.
- ι) Ο αερομεταφορέας ενσωματώνει στο εγχειρίδιο όλες τις τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις που απαιτούνται από την Αρχή.
- ια) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που λαμβάνονται από εγκεκριμένα έγγραφα, καθώς και κάθε τροποποίηση τέτοιων εγκεκριμένων εγγράφων, ενσωματώνονται κατά τον ορθό τρόπο στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) και ότι το εν λόγω εγχειρίδιο δεν περιέχει πληροφορίες που έρχονται σε αντίθεση με οποιοδήποτε εγκεκριμένο έγγραφο. Ωστόσο, η απαίτηση αυτή δεν απαγορεύει στον αερομεταφορέα να χρησιμοποιήσει πιο περιοριστικά στοιχεία και διαδικασίες.
- ιβ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το περιεχόμενο του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM) παρουσιάζεται σε τέτοια μορφή ώστε να είναι δυνατή η ευχερής χρήση του. Κατά το σχεδιασμό του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM), πρέπει να τηρούνται οι αρχές ανθρώπινων παραγόντων.
- ιγ) Η Αρχή δύναται να επιτρέψει στον αερομεταφορέα να παρουσιάσει το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM), ή μέρη αυτού σε μορφή διαφορετική από την έντυπη. Στις περιπτώσεις αυτές, πρέπει να διασφαλίζεται ένα αποδεκτό επίπεδο ευχερούς πρόσβασης, χρηστικότητας και αξιοπιστίας.
- ιδ) Η χρήση συντετμημένης μορφής του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM) δεν απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από τις απαιτήσεις της OPS 1.130.

OPS 1.1045

Εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) — Δομή και περιεχόμενα

(βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.1045)

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η βασική δομή του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM) είναι η ακόλουθη:
- Μέρος Α: Γενικά/Βασικά
Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των επιχειρησιακών μεθόδων, οδηγιών και διαδικασιών που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία και δεν σχετίζονται με τον τύπο του αεροπλάνου.
 - Μέρος Β: Ζητήματα πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου
Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των επιχειρησιακών οδηγιών και διαδικασιών που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία και σχετίζονται με τον τύπο του αεροπλάνου. Λαμβάνει υπόψη οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των τύπων, παραλλαγών ή μεμονωμένων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα.
 - Μέρος Γ: Πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τη διαδρομή και το αεροδρόμιο
Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των πληροφοριών και οδηγιών που απαιτούνται για την περιοχή πτητικής λειτουργίας.
 - Μέρος Δ: Κατάρτιση
Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των οδηγιών εκπαίδευσης για το προσωπικό οι οποίες απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία.
- β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα περιεχόμενα του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM) συμφωνούν με το Προσάρτημα 1 της OPS 1.1045 και είναι σχετικά με την περιοχή και τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.
- γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η λεπτομερής δομή του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM) είναι αποδεκτή από την Αρχή.

OPS 1.1050

Εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου

Ο αερομεταφορέας τηρεί πρόσφατο και εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου ή ισοδύναμο έγγραφο για κάθε αεροπλάνο που εκτελεί πτητική λειτουργία.

OPS 1.1055

Μητρώο καταγραφής πτήσης

- α) Ο αερομεταφορέας τηρεί για κάθε πτήση τις ακόλουθες πληροφορίες με τη μορφή μητρώου καταγραφής πτήσης:
- 1) τα στοιχεία νηολόγησης αεροπλάνου·
 - 2) ημερομηνία·
 - 3) ονοματεπώνυμο(-α) του (των) μέλους(-ών) του πληρώματος·
 - 4) καθήκοντα που ανατίθενται σε μέλος(-η) του πληρώματος·
 - 5) τον τόπο αναχώρησης·
 - 6) τόπος άφιξης·
 - 7) ώρα αναχώρησης (ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης)·
 - 8) ώρα άφιξης (χρόνος επαναφοράς στη θέση ακινητοποίησης)·

- 9) ώρες πτήσης·
 - 10) είδος πτήσης·
 - 11) συμβάντα, παρατηρήσεις (εφόσον υπάρχουν) και
 - 12) υπογραφή κυβερνήτη (ή ισοδύναμη).
- β) Η Αρχή δύναται να επιτρέψει στον αερομεταφορέα τη μη τήρηση μητρώου καταγραφής πτήσης, ή μερών αυτού, εφόσον οι σχετικές πληροφορίες παρέχονται σε άλλα έγγραφα.
- γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλες οι καταχωρίσεις πραγματοποιούνται ταυτόχρονα και ότι έχουν μόνιμο χαρακτήρα.

OPS 1.1060

Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης που χρησιμοποιείται και οι καταχωρίσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία:
- 1) τα στοιχεία νηολόγησης αεροπλάνου·
 - 2) τον τύπο και την παραλλαγή του αεροπλάνου·
 - 3) την ημερομηνία πτήσης·
 - 4) τα στοιχεία ταυτότητας της πτήσης·
 - 5) τα ονοματεπώνυμα των μελών του πληρώματος πτήσης·
 - 6) τα καθήκοντα που ανατίθενται στα μέλη του πληρώματος πτήσης·
 - 7) τον τόπο αναχώρησης·
 - 8) την ώρα αναχώρησης (πραγματική ώρα αναχώρησης από τη θέση ακινητοποίησης, ώρα απογείωσης)·
 - 9) τον τόπο άφιξης (σχεδιαζόμενο και πραγματικό)·
 - 10) την ώρα άφιξης (ώρα πραγματικής προσγείωσης και πραγματική ώρα επαναφοράς στη θέση ακινητοποίησης)·
 - 11) τον τύπο πτητικής λειτουργίας [πτήση μεγάλων αποστάσεων δικινητήριου αεροπλάνου (ETOPS), πτήση εξ' όψεως, πτήση αυτομεταφοράς, κ.λπ.]·
 - 12) τη διαδρομή και τα τμήματα διαδρομής με σημεία ελέγχου/σημεία αναφοράς αεροπορικής οδού, αποστάσεις, χρόνους και ίχνη·
 - 13) την προγραμματιζόμενη ταχύτητα πλεύσης και τους προγραμματιζόμενους χρόνους πτήσης μεταξύ σημείων ελέγχου/αναφοράς. Αναμενόμενος και πραγματικός χρόνος παραμονής του αεροπλάνου στον αέρα·
 - 14) τα ασφαλή ύψη και τα ελάχιστα επίπεδα·
 - 15) τα προγραμματισμένα ύψη και επίπεδα πτήσης·
 - 16) τους υπολογισμούς καυσίμων (αρχεία ελέγχων καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης)·
 - 17) τα καύσιμα που μεταφέρει το αεροπλάνο τη στιγμή εκκίνησης των κινητήρων·
 - 18) τους εναλλακτικούς προορισμούς και, κατά περίπτωση, τους εναλλακτικούς τόπους απογείωσης και τις εναλλακτικές πορείες, συμπεριλαμβανομένων των απαιτούμενων από τα σημεία 12, 13, 14 και 15 πληροφοριών, ανωτέρω·
 - 19) την αρχική άδεια σχεδίου πτήσης που εκδίδεται από την υπηρεσία εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και τις μεταγενέστερες ανανεώσεις·
 - 20) τους υπολογισμούς σχετικά με τον επανασχεδιασμό της πορείας κατά τη διάρκεια της πτήσης και
 - 21) τις σχετικές μετεωρολογικές πληροφορίες.

- β) Στοιχεία τα οποία μπορούν εύκολα να αναζητηθούν σε άλλα έγγραφα ή σε άλλη αποδεκτή πηγή, ή στοιχεία τα οποία δεν σχετίζονται με τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, μπορούν να παραληφθούν από το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.
- γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης και η χρήση του περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (ΟΜ).
- δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλες οι καταχωρίσεις στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης πραγματοποιούνται ταυτοχρόνως και έχουν μόνιμο χαρακτήρα.

OPS 1.1065

Περίοδοι φύλαξης εγγράφων

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο των αρχείων και των σχετικών επιχειρησιακών και τεχνικών πληροφοριών για κάθε μεμονωμένη πτήση φυλάσσονται για τις περιόδους που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.1065.

OPS 1.1070

Έκθεση διαχείρισης του αερομεταφορέα για διαρκή πτητική ικανότητα

704, έκθεση διαχείρισης για διαρκή πτητική ικανότητα του αερομεταφορέα.

OPS 1.1071

Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου

Ο αερομεταφορέας τηρεί τεχνικό μητρώο αεροπλάνου όπως προβλέπεται στο μέρος Μ, παράγραφος Μ.Α. 306, τεχνικό μητρώο αερομεταφορέα.

—

Προσάρτημα 1 της OPS 1.1045

Περιεχόμενα του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης (OM)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

A. ΓΕΝΙΚΑ/ΒΑΣΙΚΑ

0. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

0.1. Εισαγωγή

- α) Δήλωση στην οποία σημειώνεται ότι το εγχειρίδιο συμμορφώνεται προς όλους τους ισχύοντες κανονισμούς, τους όρους και τις προϋποθέσεις του σχετικού πιστοποιητικού αερομεταφορέα.
- β) Δήλωση στην οποία σημειώνεται ότι το εγχειρίδιο περιέχει επιχειρησιακές οδηγίες τις οποίες υποχρεούται να τηρεί το αρμόδιο προσωπικό.
- γ) Κατάλογος και σύντομη περιγραφή των διαφόρων τμημάτων, των περιεχομένων τους, του πεδίου εφαρμογής και της χρήσης τους.
- δ) Επεξηγήσεις και ορισμοί όρων και λέξεων οι οποίες είναι απαραίτητες για τη χρήση του εγχειριδίου.

0.2. Σύστημα τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων

- α) Ποιος είναι υπεύθυνος για την έκδοση και την εισαγωγή τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων.
- β) Αρχείο τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων, συνοδευόμενο από τις ημερομηνίες καταχώρισης και θέσης σε ισχύ.
- γ) Δήλωση η οποία μνημονεύει ότι απαγορεύονται οι χειρόγραφες τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις, εκτός εάν οι περιστάσεις απαιτούν άμεση τροποποίηση ή αναθεώρηση για λόγους ασφαλείας.
- δ) Περιγραφή του συστήματος καταχώρισης υποσημειώσεων στις σελίδες και των ημερομηνιών βάσει των οποίων οι εν λόγω υποσημειώσεις τίθενται σε ισχύ.
- ε) Κατάλογος των έγκυρων σελίδων.
- στ) Σχόλια σχετικά με αλλαγές (επί σελίδων κειμένου και, εφόσον είναι δυνατόν, επί γραφικών παραστάσεων και διαγραμμάτων).
- ζ) Αναθεωρήσεις προσωρινού χαρακτήρα.
- η) Περιγραφή του συστήματος διανομής σχετικά με εγχειρίδια, τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις.

1. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

- 1.1. Οργανωτική δομή. Περιγραφή της οργανωτικής δομής, συμπεριλαμβανομένου του γενικού οργανογράμματος της εταιρείας και του οργανογράμματος του τμήματος επιχειρήσεων. Το οργανόγραμμα πρέπει να αναπαριστά τη σχέση μεταξύ του τμήματος επιχειρήσεων και των λοιπών τμημάτων της εταιρείας. Ειδικότερα, πρέπει να περιγράφονται οι ιεραρχικοί και λειτουργικοί δεσμοί μεταξύ όλων των διευθύνσεων, τμημάτων κ.λπ., που σχετίζονται με την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.
- 1.2. Ονοματεπώνυμο διορισμένων κατόχων θέσεων. Το ονοματεπώνυμο κάθε διορισμένου κατόχου θέσης, ο οποίος φέρει την ευθύνη πτητικών λειτουργιών, του συστήματος συντήρησης, της εκπαίδευσης του πληρώματος και της επίγειας εξυπηρέτησης, κατά την OPS 1.175 σημείο θ). Πρέπει να περιλαμβάνεται περιγραφή των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων των προσώπων αυτών.
- 1.3. Ευθύνες και καθήκοντα του προσωπικού διαχείρισης πτητικών λειτουργιών. Περιγραφή των καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και εξουσιών του προσωπικού διαχείρισης πτητικών λειτουργιών που αφορούν την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας και τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς.
- 1.4. Εξουσίες, καθήκοντα και αρμοδιότητες του κυβερνήτη. Δήλωση η οποία καθορίζει τις εξουσίες, τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες του κυβερνήτη.
- 1.5. Καθήκοντα και αρμοδιότητες των υπολοίπων μελών του πληρώματος, εκτός του κυβερνήτη.

2. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑ

2.1. Εποπτεία της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα. Περιγραφή του συστήματος εποπτείας της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα (βλέπε OPS 1.175 σημείο ζ)). Η περιγραφή αυτή πρέπει να καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο εποπτεύονται η ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας και οι ικανότητες του προσωπικού. Συγκεκριμένα, είναι υποχρεωτική η περιγραφή των διαδικασιών που σχετίζονται με τα ακόλουθα θέματα:

- α) ισχύς αδείας και ικανοτήτων·
- β) αρμοδιότητες του επιχειρησιακού προσωπικού· και
- γ) έλεγχος, ανάλυση και φύλαξη αρχείων, εγγράφων πτήσης, πρόσθετων πληροφοριών και στοιχείων.

2.2. Σύστημα κοινοποίησης πρόσθετων επιχειρησιακών οδηγιών και πληροφοριών. Περιγραφή κάθε συστήματος κοινοποίησης πληροφοριών, οι οποίες είναι ενδεχομένως επιχειρησιακής φύσεως και οι οποίες ωστόσο συμπληρώνουν τις ήδη υπάρχουσες στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (ΟΜ). Πρέπει να περιλαμβάνεται η καταλληλότητα των εν λόγω πληροφοριών, καθώς και οι αρμοδιότητες σχετικά με την κοινοποίησή τους.

2.3. Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης. Περιγραφή των βασικών πτυχών του προγράμματος ασφάλειας πτήσεων.

2.4. Επιχειρησιακός έλεγχος. Περιγραφή των διαδικασιών και αρμοδιοτήτων που απαιτούνται για την άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου στο πλαίσιο της ασφάλειας πτήσεων.

2.5. Εξουσίες της Αρχής. Περιγραφή των εξουσιών της Αρχής και οδηγίες προς το προσωπικό για τον τρόπο με τον οποίον μπορούν να διευκολύνουν τις επιθεωρήσεις από το προσωπικό της Αρχής.

3. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΟΙΟΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Περιγραφή του εγκεκριμένου συστήματος ποιοτικού ελέγχου η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- α) πολιτική ποιοτικού ελέγχου·
- β) περιγραφή της οργάνωσης του συστήματος ποιοτικού ελέγχου και
- γ) ανάθεση καθηκόντων και αρμοδιοτήτων.

4. ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

4.1. Σύνθεση πληρώματος. Επεξήγηση της μεθόδου βάσει της οποίας καθορίζεται η σύνθεση των πληρωμάτων, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

- α) τον τύπο του αεροπλάνου που χρησιμοποιείται·
- β) την περιοχή και τον τύπο της εκτελούμενης πτητικής λειτουργίας·
- γ) το στάδιο της πτήσης·
- δ) την απαίτηση ελάχιστου πληρώματος και τη σχεδιαζόμενη περίοδο πτητικής απασχόλησης·
- ε) την πείρα (συνολική και επί του συγκεκριμένου τύπου), την πρόσφατη πείρα και τα προσόντα των μελών του πληρώματος και
- στ) το διορισμό του κυβερνήτη και, εφόσον απαιτείται από τη διάρκεια της πτήσης, των διαδικασιών σχετικά με την αντικατάσταση του κυβερνήτη ή άλλων μελών του πληρώματος πτήσης (βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.940)·
- ζ) το διορισμό ανώτερου μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών και, εφόσον απαιτείται από τη διάρκεια της πτήσης, των διαδικασιών σχετικά με την αντικατάσταση του ανώτερου μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών ή οποιουδήποτε άλλου μέλους του εν λόγω πληρώματος.

4.2. Διορισμός του κυβερνήτη. Κανόνες που εφαρμόζονται για το διορισμό του κυβερνήτη.

4.3. Αδιαθεσία πληρώματος πτήσης. Οδηγίες σχετικά με τη μεταβίβαση του ελέγχου σε περίπτωση αδιαθεσίας μέλους του πληρώματος πτήσης.

- 4.4. Πτητική λειτουργία περισσότερων του ενός τύπων. Δήλωση η οποία προσδιορίζει τα αεροπλάνα που θεωρούνται ότι ανήκουν στον ίδιο τύπο για σκοπούς:
- α) προγραμματισμού του πληρώματος πτήσης και
 - β) προγραμματισμού του πληρώματος θαλάμου επιβατών.
5. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΩΝ
- 5.1. Περιγραφή της απαιτούμενης άδειας, ειδικότητας(-ων), προσόντων/ικανοτήτων (π.χ. για διαδρομές και αεροδρόμια), πείρας, εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης πείρας στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο τύπος του αεροπλάνου, το είδος της πτητικής λειτουργίας και η σύνθεση του πληρώματος.
- 5.2. Πλήρωμα πτήσης
- α) Κυβερνήτης.
 - β) Χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη.
 - γ) Συγκυβερνήτης.
 - δ) Χειριστής υπό επιτήρηση.
 - ε) Χειριστής πίνακα συστημάτων.
 - στ) Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων
- 5.3. Πλήρωμα θαλάμου επιβατών
- α) Επικεφαλής πληρώματος θαλάμου επιβατών
 - β) Μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών.
 - i) απαιτούμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών·
 - ii) πρόσθετο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών και μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τη διάρκεια πτήσεων εξοικείωσης
 - γ) Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων
- 5.4. Προσωπικό εκπαίδευσης, ελέγχου και εποπτείας.
- α) Για το πλήρωμα πτήσης.
 - β) Για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.
- 5.5. Προσωπικό για λοιπές πτητικές λειτουργίες
6. ΠΡΟΦΥΛΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ
- 6.1. Προφυλάξεις για την υγεία του πληρώματος. Οι σχετικοί κανονισμοί και οι οδηγίες προς τα μέλη του πληρώματος σχετικά με την υγεία, αφορούν τα εξής:
- α) οινόπνευμα και άλλα ηδύποτα που προκαλούν κατάσταση μέθης·
 - β) ναρκωτικές ουσίες·
 - γ) φάρμακα·
 - δ) υπνωτικά δισκία·
 - ε) φαρμακευτικά σκευάσματα·
 - στ) εμβολιασμούς·
 - ζ) αυτοκαταδύσεις σε μεγάλο βάθος·

- η) αιμοδοσία·
 - θ) προφυλάξεις σχετικά με τη λήψη τροφής πριν από και κατά τη διάρκεια της πτήσης·
 - ι) ύπνο και ανάπαυση και
 - ια) χειρουργικές επεμβάσεις.
7. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ
- 7.1. Περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης. Το πρόγραμμα που καταρτίζει ο αερομεταφορέας βάσει των εθνικών απαιτήσεων που ισχύουν.
- 7.2. Υπερβάσεις των περιορισμών χρόνου πτήσης και απασχόλησης ή/και μειώσεις των περιόδων ανάπαυσης. Προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να πραγματοποιηθεί υπέρβαση του χρόνου πτήσης και απασχόλησης, ή μείωση των περιόδων ανάπαυσης, καθώς και διαδικασίες που εφαρμόζονται για την αναφορά αυτών των μεταβολών.
8. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
- 8.1. Οδηγίες προετοιμασίας πτήσης. Εφαρμόζονται ανάλογα με την πτητική λειτουργία
- 8.1.1. Ελάχιστα ύψη πτήσης. Περιγραφή της μεθόδου καθορισμού και εφαρμογής των ελάχιστων υψών, η οποία περιλαμβάνει:
- α) διαδικασία καθορισμού των ελάχιστων υψών/επιπέδων πτήσης για “πτήσεις εξ όψεως” (VFR) και
 - β) διαδικασία καθορισμού των ελάχιστων υψών/επιπέδων πτήσης για “πτήσεις με όργανα” (IFR).
- 8.1.2. Κριτήρια και αρμοδιότητες για την έγκριση χρήσης αεροδρομίων λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων των τμημάτων Δ, Ε, ΣΤ, Ζ, Η, Θ και Ι.
- 8.1.3. Μέθοδοι προσδιορισμού των ελαχίστων λειτουργίας αεροδρομίου. Η μέθοδος για τον προσδιορισμό των ελαχίστων λειτουργίας αεροδρομίου για πτήσεις IFR σύμφωνα με την OPS 1 τμήμα Ε. Πρέπει να γίνεται μνεία στις διαδικασίες προσδιορισμού της ορατότητας ή/και της οπτικής εμβέλειας διαδρόμου, καθώς της δυνατότητας εφαρμογής της πραγματικής ορατότητας που διακρίνουν οι χειριστές, της αναφερόμενης ορατότητας και της αναφερόμενης οπτικής εμβέλειας διαδρόμου.
- 8.1.4. Ελάχιστα πτητικής λειτουργίας κατά την πορεία στο πλαίσιο “πτήσεων εξ όψεως” (VFR) ή τμημάτων “πτήσης εξ όψεως” και, σε περίπτωση χρήσης μονοκινητήριων αεροπλάνων, οδηγίες για την επιλογή διαδρομής ανάλογα με τη διαθεσιμότητα επιφανειών που επιτρέπουν ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.
- 8.1.5. Παρουσίαση και εφαρμογή ελάχιστων λειτουργίας αεροδρομίου και πορείας
- 8.1.6. Ερμηνεία των μετεωρολογικών πληροφοριών. Επεξηγηματικό υλικό σχετικά με την αποκωδικοποίηση των μετεωρολογικών προγνώσεων και δελτίων, που αφορούν την περιοχή πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης της ερμηνείας των υποθετικών εκφράσεων.
- 8.1.7. Καθορισμός των ποσοτήτων καυσίμων, λαδιού και μεθυλικής αλκοόλης που μεταφέρονται στο αεροπλάνο. Μέθοδοι βάσει των οποίων καθορίζονται και παρακολουθούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης οι ποσότητες καυσίμων, λιπαντικού και μεθυλικής αλκοόλης που πρόκειται να μεταφερθούν στο αεροπλάνο. Το τμήμα αυτό πρέπει επίσης να περιλαμβάνει οδηγίες σχετικά με τη μέτρηση και τη διανομή των υγρών που μεταφέρονται στο αεροπλάνο. Οι εν λόγω οδηγίες πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όλα τα τυχαία γεγονότα που είναι πιθανόν να παρουσιαστούν κατά τη διάρκεια της πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της πιθανότητας εκ νέου προγραμματισμού κατά τη διάρκεια της πτήσης και της αστοχίας ενός ή περισσότερων κινητήρων του αεροπλάνου. Πρέπει επίσης να περιγράφεται το σύστημα τήρησης αρχείων σχετικά με το καύσιμο και το λιπαντικό.
- 8.1.8. Μάζα και κέντρο βάρους. Οι γενικές αρχές μάζας και κέντρου βάρους περιλαμβάνουν:
- α) Ορισμοί
 - β) μεθόδους, διαδικασίες και αρμοδιότητες σχετικά με την εκτέλεση και την αποδοχή υπολογισμών μάζας και κέντρου βάρους·
 - γ) την πολιτική χρήσης σταθερών ή/και πραγματικών μαζών·
 - δ) τη μέθοδο καθορισμού της ισχύουσας μάζας επιβατών, αποσκευών και φορτίου·
 - ε) τις ισχύουσες μάζες επιβατών και αποσκευών για διαφορετικούς τύπους πτητικής λειτουργίας και τύπους αεροπλάνου·

- στ) γενικές οδηγίες και πληροφορίες απαραίτητες για τον έλεγχο των διάφορων τύπων χρησιμοποιούμενων εγγράφων μάζας και ζυγοστάθμισης·
 - ζ) διαδικασίες αλλαγών τελευταίας στιγμής·
 - η) το ειδικό βάρος καυσίμων, λιπαντικού και μεθυλικής αλκοόλης και
 - θ) πολιτικές και διαδικασίες που αφορούν τις θέσεις επιβατών.
- 8.1.9. Σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας. Διαδικασίες και αρμοδιότητες σχετικά με την προετοιμασία και την υποβολή σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας. Στα θέματα που πρέπει να ληφθούν υπόψη περιλαμβάνονται οι τρόποι υποβολής τόσο μεμονωμένων όσο και επαναλαμβανόμενων σχεδίων πτήσης.
- 8.1.10. Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Διαδικασίες και αρμοδιότητες σχετικά με την προετοιμασία και την αποδοχή του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης. Η χρήση του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης πρέπει να περιγράφεται, η εν λόγω περιγραφή περιλαμβάνει επίσης δείγματα των χρησιμοποιούμενων μορφών του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης.
- 8.1.11. Πρέπει να περιγράφονται τόσο οι αρμοδιότητες όσο και η χρήση του τεχνικού μητρώου αεροπλάνου του αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένων των δειγμάτων που χρησιμοποιούνται.
- 8.1.12. Κατάλογος εγγράφων, εντύπων και πρόσθετων πληροφοριών που μεταφέρονται στο αεροπλάνο.
- 8.2. Οδηγίες επίγειας εξυπηρέτησης
- 8.2.1. Διαδικασίες εφοδιασμού καυσίμων. Περιγραφή των διαδικασιών εφοδιασμού καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των:
- α) προφυλάξεων ασφαλείας κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού και αφαίρεσης καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας βοηθητικής μονάδας ισχύος (APU), ή της προθέρμανσης στροβιλοκινητήρα και της πέδης ελίκων σε λειτουργία·
 - β) του ανεφοδιασμού και αφαίρεσης καυσίμων κατά την επιβίβαση, την παραμονή εντός του αεροπλάνου και την αποβίβαση επιβατών και
 - γ) των προφυλάξεων που πρέπει να λαμβάνονται προκειμένου να αποφεύγεται η ανάμιξη καυσίμων.
- 8.2.2. Διαδικασίες που σχετίζονται με την ασφάλεια στο πλαίσιο της επίγειας εξυπηρέτησης αεροπλάνου, επιβατών και εμπορευμάτων. Περιγραφή των διαδικασιών που εφαρμόζονται στο πλαίσιο της επίγειας εξυπηρέτησης κατά την κατανομή των θέσεων, την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών, καθώς και κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση του αεροπλάνου. Πρέπει επίσης να προσδιορίζονται περαιτέρω διαδικασίες που αποσκοπούν στην επίτευξη όρων ασφαλείας, για όσο χρονικό διάστημα το αεροπλάνο παραμένει στο χώρο στάθμευσης. Οι διαδικασίες επίγειας εξυπηρέτησης πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες περιπτώσεις:
- α) παιδιά/βρέφη, ασθενείς επιβάτες και πρόσωπα με μειωμένη ικανότητα κινήσεων·
 - β) μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση
 - γ) επιτρεπόμενο μέγεθος και βάρος των χειραποσκευών·
 - δ) φόρτωση και ασφάλιση αντικειμένων εντός του αεροπλάνου·
 - ε) ειδικά φορτία και ταξινόμηση διαμερισμάτων φορτίου·
 - στ) προσδιορισμό θέσης του εξοπλισμού εδάφους·
 - ζ) λειτουργία των θυρών του αεροπλάνου·
 - η) ασφάλεια στο χώρο στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένης της πρόληψης πυρκαγιάς και στις περιοχές εκτόνωσης αερίων και αναρρόφησης·
 - θ) διαδικασίες εκκίνησης, αναχώρησης από το χώρο στάθμευσης και άφιξης, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών ώθησης και ρυμούλκησης,
 - ι) εξυπηρέτηση αεροπλάνων· και
 - ια) έγγραφα και έντυπα σχετικά με την επίγεια εξυπηρέτηση αεροπλάνων·
 - ιβ) πολλαπλή κράτηση θέσεων του αεροπλάνου.

- 8.2.3. Διαδικασίες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης. Διαδικασίες βάσει των οποίων διασφαλίζεται η άρνηση επιβίβασης σε πρόσωπα που τελούν εμφανώς υπό την επήρεια οινοπνεύματος, ή υποδηλώνουν με τη συμπεριφορά ή την εμφάνισή τους, ότι τελούν υπό την επήρεια φαρμάκων, εκτός εάν πρόκειται για ασθενείς για τους οποίους έχουν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα. Τα παραπάνω δεν ισχύουν στην περίπτωση ασθενών, που βρίσκονται κάτω από κατάλληλη ιατρική παρακολούθηση.
- 8.2.4. Αποπαγοποίηση και αντιπαγοποίηση στο έδαφος. Περιγραφή της πολιτικής και των διαδικασιών αποπαγοποίησης και αντιπαγοποίησης στο έδαφος. Οι εν λόγω πρακτικές και διαδικασίες περιλαμβάνουν περιγραφές των τύπων και των επιπτώσεων του σχηματισμού πάγου και άλλων μορφών ρύπανσης σε αεροπλάνα ενώ αυτά είναι ακινητοποιημένα, κατά τη διάρκεια ελιγμών στο έδαφος και κατά την απογείωση. Επιπλέον, πρέπει να παρέχεται περιγραφή των τύπων των υγρών που χρησιμοποιούνται, όπου περιλαμβάνονται τα εξής:
- α) κατοχυρωμένες ή εμπορικές επωνυμίες·
 - β) χαρακτηριστικά·
 - γ) επιπτώσεις στις επιδόσεις του αεροπλάνου·
 - δ) χρόνος αναμονής στον αέρα και
 - ε) διαδικασίες πτήσης
- 8.3. Διαδικασίες πτήσης
- 8.3.1. Πολιτική πτήσης εξ όψεως (VFR)/ ενόργανης (IFR). Περιγραφή της πολιτικής σχετικά με τη δυνατότητα εκτέλεσης πτήσεων εξ όψεως (VFR), ή σχετικά με την απαίτηση εκτέλεσης ενόργανων πτήσεων (IFR), ή και με τη μεταβολή είδους πτήσης.
- 8.3.2. Διαδικασίες αεροναυτιλίας. Περιγραφή όλων των διαδικασιών αεροναυτιλίας που σχετίζονται με τον (τους) τύπο(-ους), καθώς και με την (τις) περιοχή(-ές) πτητικής λειτουργίας. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:
- α) οι κανονικές διαδικασίες αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένης της πρακτικής διενέργειας ανεξάρτητων ελέγχων επαλήθευσης καταχωρίσεων που εισάγονται μέσω πληκτρολογίου, σε περίπτωση που οι εν λόγω καταχωρίσεις επηρεάζουν το ίχνος της πτήσης που πρόκειται να ακολουθήσει το αεροπλάνο·
 - β) οι προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης αεροναυτιλίας (MNPS) και η πολιτική αεροναυτιλία (POLAR), καθώς και η αεροναυτιλία σε άλλες καθορισμένες περιοχές·
 - γ) η αεροναυτιλία περιοχής (RNAV)·
 - δ) ο αναπρογραμματισμός πορείας κατά τη διάρκεια της πτήσης και
 - ε) οι διαδικασίες για το ενδεχόμενο υποβάθμισης συστημάτων και
 - στ) τα ελάχιστα μειωμένου κατακόρυφου διαχωρισμού (RVSM)
- 8.3.3. Διαδικασίες ρύθμισης του υψομέτρου συμπεριλαμβανομένης της χρήσης, ανάλογα με την περίπτωση
- μετρικής υψομετρίας και πινάκων μετατροπής,
 - και
 - επιχειρησιακών διαδικασιών QFE.
- 8.3.4. Διαδικασίες ενεργοποίησης συστήματος επιφυλακής όσον αφορά το ύψος
- 8.3.5. Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους/Σύστημα προειδοποίησης αποφυγής εδάφους. Διαδικασίες και οδηγίες που απαιτούνται για την αποφυγή της πρόσκρουσης ελεγχόμενης πτήσης στο έδαφος, συμπεριλαμβανομένων των περιορισμών του υψηλού ρυθμού καθόδου κοντά στην επιφάνεια του εδάφους (οι σχετικές απαιτήσεις εκπαίδευσης καλύπτονται από το Δ.2.1).
- 8.3.6. Πολιτική και διαδικασίες σχετικά με τη χρήση του προειδοποιητικού συστήματος αεροπλάνου αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (TCAS/ACAS).
- 8.3.7. Πολιτική και διαδικασίες σχετικά με τη διαχείριση των καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης.

- 8.3.8. Δυσμενείς και ενδεχομένως επικίνδυνες ατμοσφαιρικές συνθήκες. Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας στο πλαίσιο δυσμενών και ενδεχομένως επικινδύνων ατμοσφαιρικών συνθηκών ή/και διαδικασίες αποφυγής των παραπάνω, όπου περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:
- α) καταγίδα ·
 - β) συνθήκες παγοποίησης ·
 - γ) αναταράξεις ·
 - δ) διάτμηση ανέμου
 - ε) ταχύρρευμα ·
 - στ) νέφη ηφαιστειογενούς τέφρας ·
 - ζ) ισχυρή βροχόπτωση·
 - η) αμμοθύελλα ·
 - θ) ρεύματα αέρος από ορεινούς όγκους και
 - ι) σημαντική αναστροφή θερμοκρασίας.
- 8.3.9. Απόρρευμα ανατάραξης. Κριτήρια διαχωρισμού απορρεύματος ανατάραξης, λαμβανομένων υπόψη των τύπων αεροπλάνου, των συνθηκών ανέμου και της τοποθεσίας του διαδρόμου προσγείωσης.
- 8.3.10. Μέλη πληρώματος στις θέσεις τους. Απαιτήσεις σχετικά με την κατάληψη από τα μέλη πληρώματος των καθορισμένων θέσεων ή καθισμάτων τους κατά τη διάρκεια διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο για λόγους ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών για ελεγχόμενη ανάπαυση στο θάλαμο διακυβέρνησης.
- 8.3.11. Χρήση ζωνών ασφαλείας για πλήρωμα και επιβάτες. Απαιτήσεις χρήσης ζωνών ασφαλείας ή/και μιάντων πρόδεσης από τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες κατά τη διάρκεια των διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο για λόγους ασφαλείας.
- 8.3.12. Είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης. Προϋποθέσεις εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης προσώπων που δεν ανήκουν στο πλήρωμα πτήσης. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται η πολιτική σχετικά με την είσοδο επιθεωρητών της Αρχής.
- 8.3.13. Χρήση κενών θέσεων πληρώματος. Προϋποθέσεις και διαδικασίες σχετικά με τη χρήση των κενών θέσεων πληρώματος.
- 8.3.14. Αδιαθεσία μελών του πληρώματος. Διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται στην περίπτωση αδιαθεσίας μελών του πληρώματος κατά τη διάρκεια της πτήσης. Πρέπει να περιλαμβάνονται παραδείγματα των μορφών αδιαθεσίας και των μεθόδων προσδιορισμού τους.
- 8.3.15. Απαιτήσεις ασφαλείας θαλάμου επιβατών. Οι σχετικές διαδικασίες καλύπτουν:
- α) την προετοιμασία του θαλάμου επιβατών για την πτήση, τις απαιτήσεις κατά τη διάρκεια της πτήσης και τις προετοιμασίες για την προσγείωση, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών για την ασφάλιση του θαλάμου επιβατών και των κουζινών του αεροπλάνου·
 - β) τις διαδικασίες βάσει των οποίων εξασφαλίζεται ότι οι επιβάτες κάθονται σε σημεία όπου, σε περίπτωση που απαιτείται αναγκαστική εκκένωση του αεροπλάνου, διευκολύνουν και δεν εμποδίζουν τη διαδικασία εκκένωσης του αεροπλάνου·
 - γ) τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται κατά την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών και
 - δ) διαδικασίες για ανεφοδιασμό/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται,
 - ε) κάπνισμα μέσα στο αεροπλάνο
- 8.3.16. Διαδικασίες ενημέρωσης των επιβατών πριν από την πτήση. Περιεχόμενα, μέσα και χρόνος ενημέρωσης των επιβατών πριν από την πτήση, σύμφωνα με την OPS 1.285.
- 8.3.17. Διαδικασίες σχετικά με την πτητική λειτουργία αεροπλάνων σε περίπτωση μεταφοράς του απαιτούμενο εξοπλισμού ανίχνευσης κοσμικής ή ηλιακής ακτινοβολίας. Διαδικασίες σχετικά με τη χρήση εξοπλισμού ανίχνευσης κοσμικής ή ηλιακής ακτινοβολίας και την καταγραφή των ενδείξεών του, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση υπέρβασης των οριακών τιμών που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM). Επιπλέον, διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, που ακολουθούνται σε περίπτωση που λαμβάνεται απόφαση για κάθοδο ή αλλαγή πορείας.

- 8.3.18 Πολιτική για τη χρήση του αυτόματου πιλότου και του αυτόματου μοχλού ισχύος.
- 8.4. Πτητική λειτουργία παντός καιρού. Περιγραφή των επιχειρησιακών διαδικασιών που σχετίζονται με την πτητική λειτουργία παντός καιρού (βλέπε επίσης τα τμήματα Δ και Ε της OPS).
- 8.5. ETOPS. Περιγραφή των επιχειρησιακών διαδικασιών για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS).
- 8.6. Χρήση του (των) καταλόγου(-ων) ελάχιστων παρεκκλίσεων εξοπλισμού και διαμόρφωσης
- 8.7. Πτήσεις μη εμπορικού χαρακτήρα. Διαδικασίες και περιορισμοί σχετικά με:
- α) εκπαιδευτικές πτήσεις·
 - β) δοκιμαστικές πτήσεις·
 - γ) πτήσεις παράδοσης·
 - δ) πτήσεις αυτομεταφοράς (Ferry flights)
 - ε) πτήσεις επίδειξης και
 - στ) πτήσεις για τη μεταφορά προσωπικού σε τόπο εργασίας (positioning flights), συμπεριλαμβανομένης της κατηγορίας προσώπων που επιτρέπεται να μεταφέρονται στις εν λόγω πτήσεις.
- 8.8. Απαιτήσεις οξυγόνου
- 8.8.1. Επεξήγηση των προϋποθέσεων βάσει των οποίων πρέπει να χορηγείται και να χρησιμοποιείται οξυγόνο.
- 8.8.2. Οι απαιτήσεις οξυγόνου καθορίζονται για:
- α) πλήρωμα πτήσης
 - β) πλήρωμα θαλάμου επιβατών και
 - γ) επιβάτες
9. ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΠΛΑ
- 9.1. Πληροφορίες, οδηγίες και γενική καθοδήγηση σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, όπου περιλαμβάνονται:
- α) η πολιτική του αερομεταφορέα σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων·
 - β) η καθοδήγηση σχετικά με τις απαιτήσεις για την αποδοχή, την τοποθέτηση ετικετών, το χειρισμό, την αποθήκευση και το διαχωρισμό των επικινδύνων εμπορευμάτων·
 - γ) τις ειδικές απαιτήσεις ειδοποίησης σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος, εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα·
 - δ) οι διαδικασίες αντίδρασης στις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που αφορούν επικίνδυνα εμπορεύματα·
 - ε) τα καθήκοντα του συνόλου του εμπλεκόμενου προσωπικού, σύμφωνα με την OPS 1.1215 και
 - στ) οι οδηγίες σχετικά με τη μεταφορά των εργαζομένων του αερομεταφορέα.
- 9.2. Όροι μεταφοράς όπλων, πυρομαχικών και όπλων για αθλητικούς σκοπούς.
10. ΑΣΦΑΛΕΙΑ
- 10.1. Οδηγίες και καθοδήγηση ασφαλείας μη εμπιστευτικού χαρακτήρα, οι οποίες πρέπει να περιλαμβάνουν τις εξουσίες και τις αρμοδιότητες του επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οι πρακτικές και οι διαδικασίες σχετικά με το χειρισμό και την αναφορά εγκληματικών πράξεων στο αεροπλάνο, όπως παράνομες επεμβάσεις, δολιοφθορές, βομβιστικές απειλές και αεροπειρατείες.
- 10.2. Περιγραφή μέτρων πρόληψης και εκπαίδευσης, όσον αφορά την ασφάλεια.

Σημείωση: Ορισμένα μέρη σχετικά με τις οδηγίες και την καθοδήγηση στον τομέα της ασφάλειας δύναται να λάβουν εμπιστευτικό χαρακτήρα.

11. ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ, ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Διαδικασίες σχετικά με το χειρισμό, τη γνωστοποίηση και την αναφορά συμβάντων. Το τμήμα αυτό πρέπει επίσης να περιλαμβάνει:

- α) τους ορισμούς συμβάντων και των σχετικών αρμοδιοτήτων όλων των εμπλεκόμενων προσώπων·
- β) εικόνες των εντύπων που χρησιμοποιούνται για την αναφορά συμβάντων κάθε τύπου (ή αντίγραφα των εντύπων αυτών), οδηγίες για τη συμπλήρωσή τους, διευθύνσεις στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται και προθεσμίες αποστολής,
- γ) σε περίπτωση ατυχήματος, περιγραφές των διευθύνσεων της εταιρείας, των Αρχών ή άλλων υπηρεσιών που πρέπει να ειδοποιούνται, καθώς και τις μεθόδους και τη σειρά με την οποία θα ειδοποιούνται·
- δ) διαδικασίες για την προφορική γνωστοποίηση, στις τοπικές μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, συμβάντων που σχετίζονται με το ACAS, τα RA, κινδύνους λόγω πτηνών και επικίνδυνες συνθήκες·
- ε) διαδικασίες υποβολής γραπτών αναφορών για συμβάντα εναέριας κυκλοφορίας, ACAS, RA, προσκρούσεις πτηνών, συμβάντα ή ατυχήματα σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα και παράνομη παρέμβαση·
- στ) διαδικασίες αναφοράς για να εξασφαλίζεται η τήρηση της OPS 1 085 σημείο β) και της OPS 1 420. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν εσωτερικές διαδικασίες αναφοράς σχετικά με την ασφάλεια τις οποίες πρέπει να εφαρμόζουν τα μέλη του πληρώματος και οι οποίες είναι σχεδιασμένες για να εξασφαλίζεται ότι ο κυβερνήτης ενημερώνεται αμέσως για κάθε συμβάν που έθεσε σε κίνδυνο, ή ενδέχεται να έθεσε σε κίνδυνο, την ασφάλεια κατά τη πτήση και ότι του παρέχονται όλες οι σχετικές πληροφορίες.

12. ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΑ

Οι κανόνες αέρα περιλαμβάνουν:

- α) τους κανόνες πτήσης εξ όψεως και με όργανα·
- β) την εφαρμογή των κανόνων αέρα σε συγκεκριμένη επικράτεια·
- γ) τις διαδικασίες επικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων και των διαδικασιών αστοχίας επικοινωνίας·
- δ) τις πληροφορίες και τις οδηγίες που σχετίζονται με την αναχαίτιση πολιτικών αεροπλάνων·
- ε) τις περιστάσεις κατά τις οποίες πρέπει να παραμένει σε λειτουργία ρολόι-ραδιόφωνο·
- στ) Signals·
- ζ) το χρονοσύστημα που χρησιμοποιείται στην πτητική λειτουργία·
- η) τις άδειες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, τη σχολαστική τήρηση του σχεδίου πτήσης και τις αναφορές θέσης·
- θ) τα οπτικά σήματα που χρησιμοποιούνται για την προειδοποίηση αεροπλάνου που δεν διαθέτει άδεια διέλευσης και το οποίο εκτελεί πτήση, ή πρόκειται να εισέλθει εντός ζώνης στην οποία ισχύουν περιοριστικά μέτρα, εντός απαγορευμένης ή επικίνδυνης ζώνης·
- ι) τις διαδικασίες για χειριστές που αντιλαμβάνονται ατύχημα ή λαμβάνουν σήμα κινδύνου·
- ια) τους οπτικούς κώδικες εδάφους/αέρος που χρησιμοποιούν οι επίζώντες, τις περιγραφές και τη χρήση βοηθημάτων σηματοδότησης και
- ιβ) τα σήματα κινδύνου και έκτακτης ανάγκης.

13. ΜΙΣΘΩΣΗ

Περιγραφή των επιχειρησιακών ρυθμίσεων για τη μίσθωση, τις σχετικές διαδικασίες και τις διαχειριστικές αρμοδιότητες.

B. ΘΕΜΑΤΑ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ

Εξέταση των διαφορών μεταξύ τύπων και παραλλαγών τύπων, με τους ακόλουθους τίτλους:

0. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ

0.1. Γενικές πληροφορίες (π.χ. διαστάσεις του αεροπλάνου), συμπεριλαμβανομένης της περιγραφής των μονάδων μέτρησης που χρησιμοποιούνται για την πτητική λειτουργία του συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου και πίνακες μετατροπής.

1. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. Περιγραφή των πιστοποιημένων περιορισμών και των επιχειρησιακών περιορισμών σε ισχύ, όπου περιλαμβάνονται:

- α) CS-23, CS-25, ICAO παράρτημα 16 (CS-36 και CS-34) κλπ.),
- β) η διαμόρφωση θέσεων επιβατών για κάθε τύπο αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης μιας εικονογραφημένης παρουσίασης·
- γ) οι εγκεκριμένοι τύποι πτητικής λειτουργίας [π.χ. πτήση εξ όψεως/με όργανα (VFR/IFR), κατηγορία CAT II/III, τύπος απαιτούμενης απόδοσης αεροναυτιλίας (RNP Type), πτήση σε γνωστές συνθήκες παγοποίησης κ.λπ.]·
- δ) σύνθεση πληρώματος.
- ε) μάζα και κέντρο βάρους.
- στ) οι περιορισμοί ταχύτητας·
- ζ) ο (οι) φάκελος(-οι) πτήσης·
- η) τα όρια ανέμων, συμπεριλαμβανομένης της πτητικής λειτουργίας σε διαδρόμους με ρύπανση·
- θ) οι περιορισμοί των επιδόσεων για τις ισχύουσες διαμορφώσεις·
- ι) η κλίση του διαδρόμου από — προσγείωσης·
- ια) οι περιορισμοί σε διαδρόμους υγρούς ή με ρύπανση·
- ιβ) η ρύπανση του κελύφους του αεροπλάνου και
- ιγ) οι περιορισμοί του συστήματος.

2. ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

2.1. Κανονικές διαδικασίες και καθήκοντα που ανατίθενται στο πλήρωμα, κατάλληλοι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, σύστημα χρήσης των καταλόγων ελέγχου ενεργειών, καθώς και δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των πληρωμάτων πτήσης και θαλάμου επιβατών. Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες διαδικασίες και καθήκοντα:

- α) προ της πτήσης·
- β) προ της αναχώρησης·
- γ) ρύθμισης και ελέγχου υψομέτρου·
- δ) τροχοδρόμησης, απογείωσης και ανόδου·
- ε) μείωσης θορύβου·
- στ) πορείας και καθόδου·
- ζ) προσέγγισης, προετοιμασίας για την προσγείωση και ενημέρωσης επιβαίνοντων·
- η) προσέγγισης στο πλαίσιο πτήσης εξ όψεως (VFR)·
- θ) ενόργανης προσέγγισης·
- ι) οπτικής προσέγγισης και κυκλικής προσέγγισης·

- ια) αποτυχημένης προσέγγισης·
- ιβ) κανονικής προσγείωσης·
- ιγ) μετά την προσγείωση και
- ιδ) πτητικής λειτουργίας σε διαδρόμους υγρούς και με ρύπανση.

3. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΣΕ ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΣΕ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

3.1. Διαδικασίες στο πλαίσιο μη κανονικών συνθηκών και συνθηκών έκτακτης ανάγκης και σχετικά καθήκοντα που ανατίθενται στο πλήρωμα, κατάλληλοι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, σύστημα χρήσης των καταλόγων ελέγχου ενεργειών και δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των πληρωμάτων πτήσης και θαλάμου επιβατών. Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες διαδικασίες και καθήκοντα:

- α) ανικανότητα πληρώματος
- β) ασκήσεων σε περιπτώσεις πυρκαγιάς και εμφάνισης καπνού·
- γ) πτήσης σε συνθήκες μη σταθερής και μερικώς σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης στο εσωτερικό του αεροπλάνου·
- δ) υπέρβασης δομικών ορίων, όπως σε περίπτωση προσγείωσης με υπέρβαρο·
- ε) υπέρβασης των ορίων κοσμικής ακτινοβολίας·
- στ) σε περίπτωση κεραυνοπληξίας·
- ζ) επικοινωνιών κινδύνου και ειδοποίησης της υπηρεσίας εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης·
- η) βλάβης κινητήρα·
- θ) αστοχίας συστημάτων
- ι) καθοδήγησης στο πλαίσιο αλλαγής κατεύθυνσης σχετικά με το αεροδρόμιο προορισμού, σε περίπτωση σοβαρής τεχνικής βλάβης·
- ια) προειδοποίηση εγγύτητας εδάφους (Ground Proximity Warning)·
- ιβ) προειδοποιητικού συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (TCAS)·
- ιγ) διάτμησης ανέμου
- ιδ) αναγκαστικής προσγείωσης/προσθαλάσωσης και
- ιε) διαδικασίες έκτακτης ανάγκης κατά την αναχώρηση.

4. ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

4.0. Τα στοιχεία επιδόσεων πρέπει να παρέχονται σε μορφή που επιτρέπει την ευχερή χρήση τους.

4.1. Στοιχεία επιδόσεων. Πρέπει να περιλαμβάνεται υλικό επιδόσεων το οποίο παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία σχετικά με τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις επιδόσεων, οι οποίες καθορίζονται στα τμήματα ΣΤ, Ζ, Η και Θ της OPS 1, προκειμένου να επιτυγχάνεται ο καθορισμός των ακολούθων:

- α) των ορίων ανόδου απογείωσης — μάζας, ύψους, θερμοκρασίας·
- β) του μήκους διαδρόμου απογείωσης (ξηρός, υγρός, με ρύπανση)·
- γ) των στοιχείων καθαρού ίχνους πτήσης για τον υπολογισμό αποφυγής εμποδίων ή, κατά περίπτωση, του ίχνους πτήσης απογείωσης·
- δ) των απωλειών βαθμίδας για άνοδο με κλίση·
- ε) των ορίων ανόδου κατά την πτήση·
- στ) των ορίων ανόδου προσέγγισης·

- ζ) των ορίων ανόδου προσγείωσης·
 - η) του μήκους διαδρόμου προσγείωσης (ξηρός, υγρός, με ρύπανση), συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων αστοχίας συστήματος ή συσκευής κατά τη διάρκεια της πτήσης, εφόσον αυτή επηρεάζει την απόσταση προσγείωσης·
 - θ) των ορίων ενέργειας πέδησης και
 - ι) των ταχυτήτων που εφαρμόζονται στα διάφορα στάδια της πτήσης (εξετάζοντας επίσης τους υγρούς διαδρόμους ή τους διαδρόμους με ρύπανση).
- 4.1.1. Συμπληρωματικά στοιχεία σχετικά με τις πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης. Πρέπει να περιλαμβάνονται οι πιστοποιημένες επιδόσεις που σχετίζονται με επιτρεπόμενη διαμόρφωση ή με παρέκκλιση από διαμόρφωση, όπως η απενεργοποίηση του συστήματος αντιολίσθησης.
- 4.1.2. Σε περίπτωση που δεν είναι διαθέσιμα στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) στοιχεία επιδόσεων, τα οποία απαιτούνται από την κατάλληλη κατηγορία επιδόσεων, πρέπει να περιλαμβάνονται άλλα στοιχεία τα οποία να είναι αποδεκτά από την Αρχή. Εναλλακτικά, το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM) δύναται να παραπέμπει σε εγκεκριμένα στοιχεία που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (OM), εφόσον τα εν λόγω στοιχεία κατά πάσα πιθανότητα δεν χρησιμοποιούνται συχνά ή σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.
- 4.2. Πρόσθετα στοιχεία επιδόσεων. Πρόσθετα στοιχεία επιδόσεων, κατά περίπτωση, όπου περιλαμβάνονται:
- α) οι βαθμίδες ανόδου με πλήρη ισχύ·
 - β) τα στοιχεία έκπτωσης·
 - γ) η επίδραση των υγρών αποπαγοποίησης/αντιπαγοποίησης·
 - δ) η πτήση με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης·
 - ε) οι πτήσεις αυτομεταφοράς αεροπλάνου με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, για αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες και
 - στ) οι πτήσεις που εκτελούνται σύμφωνα με τους όρους του καταλόγου παρέκκλισης από τη διαμόρφωση.
5. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ
- 5.1. Στοιχεία και οδηγίες που απαιτούνται για τον προ και κατά τη διάρκεια της πτήσης προγραμματισμό, συμπεριλαμβανομένων παραγόντων, όπως τα σχέδια ταχυτήτων και οι ρυθμίσεις ισχύος. Κατά περίπτωση, πρέπει να περιλαμβάνονται διαδικασίες σχετικά με πτητική λειτουργία με κινητήρα(-ες) εκτός λειτουργίας, σχετικά με πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS) (ειδικότερα στην περίπτωση βλάβης κινητήρα, η ταχύτητα πλεύσης και η μέγιστη απόσταση έως κατάλληλο αεροδρόμιο καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.245) και σχετικά με πτήσεις προς απομονωμένα αεροδρόμια.
- 5.2. Οι μέθοδοι υπολογισμού των αναγκαιών στα διάφορα στάδια της πτήσης καυσίμων, σύμφωνα με την OPS 1.255.
- 5.3. Δεδομένα επιδόσεων για το κρίσιμο απόθεμα καυσίμων και την περιοχή πτητικής λειτουργίας ETOPS, συμπεριλαμβανομένων επαρκών δεδομένων για την υποστήριξη του υπολογισμού του κρίσιμου αποθέματος καυσίμων και της περιοχής πτητικής λειτουργίας, με βάση τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων του αεροπλάνου (Approved Aeroplane Performance Data). Απαιτούνται τα εξής δεδομένα:
- α) λεπτομερή δεδομένα των επιδόσεων με κινητήρα (κινητήρες) εκτός λειτουργίας, καθώς και της ροής καυσίμων, για φυσιολογικές και μη φυσιολογικές ατμοσφαιρικές συνθήκες και ως συνάρτηση της ταχύτητας αέρα και των ρυθμίσεων ισχύος, κατά περίπτωση, που περιλαμβάνουν τα εξής:
 - i) τη βαθμιαία κάθοδο λόγω βλάβης (συμπεριλαμβανομένων των καθαρών επιδόσεων) βλ. OPS 1.505, κατά περίπτωση·
 - ii) την κάλυψη ύψους πλεύσης μέχρι 10 000 ft·
 - iii) την κράτηση·
 - iv) την ικανότητα ύψους (συμπεριλαμβανομένων των καθαρών επιδόσεων); και
 - v) αποτυχημένη προσέγγιση.
 - β) λεπτομερή δεδομένα επιδόσεων κατά τη λειτουργία όλων των κινητήρων, καθώς και ονομαστική ροή καυσίμων, για φυσιολογικές και μη φυσιολογικές ατμοσφαιρικές συνθήκες και ως συνάρτηση της ταχύτητας αέρα και των ρυθμίσεων ισχύος, κατά περίπτωση, που περιλαμβάνουν τα εξής:
 - i) το ύψος πλεύσης (κάλυψη μέχρι 10 000 ft) και
 - ii) την κράτηση.

- γ) Λεπτομερή στοιχεία για οποιοδήποτε άλλες συνθήκες σχετικές με πτητικές λειτουργίες ETOPS οι οποίες είναι δυνατόν να προκαλέσουν σημαντική υποβάθμιση επιδόσεων, όπως συσώρευση πάγου στις απροστάτευτες επιφάνειες του αεροπλάνου, την ανάνυψη του ανεμοκινήτηρα υδραυλικής αντλίας ανάγκης (Ram Air Turbine, RAT), την ανάνυψη του αναστροφέα ώθησης, κ.λπ.

Τα ύψη, οι ταχύτητες αέρα, οι ρυθμίσεις ώσεως και η ροή καυσίμων που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό της περιοχής πτητικής λειτουργίας ETOPS για κάθε συνδυασμό αεροσκάφους/κινήτηρα πρέπει να χρησιμοποιούνται επίσης για να τεκμηριώνεται η τήρηση του ύψους από το έδαφος και του ύψους αποφυγής εμποδίων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

6. ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ

Οι οδηγίες και τα στοιχεία σχετικά με τον υπολογισμό της μάζας και της ζυγοστάθμισης περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

- α) σύστημα υπολογισμού (π.χ. ευρετηριακό σύστημα)
- β) πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τη συμπλήρωση των εγγράφων μάζας και ζυγοστάθμισης, συμπεριλαμβανομένων των χειρόγραφων εγγράφων ή των εγγράφων που συντάσσονται με ηλεκτρονικό υπολογιστή
- γ) οριακές μάζες και κέντρο βάρους τύπων, παραλλαγών ή μεμονωμένων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα και
- δ) τη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας και το αντίστοιχο κέντρο βάρους ή δείκτη.

7. ΦΟΡΤΩΣΗ

Διαδικασίες και αναγκαία μέτρα σχετικά με τη φόρτωση και την ασφάλιση του φορτίου στο αεροπλάνο.

8. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ

Ο (οι) κατάλογος(-οι) παρέκκλισης από τη διαμόρφωση, εφόσον παρέχεται(-ονται) από τον κατασκευαστή, λαμβανομένων υπόψη των τύπων και παραλλαγών του αεροπλάνου πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών που ακολουθούνται σε περίπτωση αποστολής αεροπλάνου σύμφωνα με τους όρους του δικού του καταλόγου παρέκκλισης από τη διαμόρφωση.

9. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

Ο κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού, λαμβανομένων υπόψη των τύπων και παραλλαγών του αεροπλάνου πτητικής λειτουργίας, καθώς και του/της (των) τύπου(-ων)/περιοχής(-ών) πτητικής λειτουργίας. Ο εν λόγω κατάλογος πρέπει να περιλαμβάνει τον εξοπλισμό αεροναυτικής και να λαμβάνει υπόψη τις απαιτούμενες επιδόσεις για τη διαδρομή και την περιοχή πτητικής λειτουργίας.

10. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΟΞΥΓΟΝΟΥ

- 10.1. Κατάλογος του προς μεταφορά εξοπλισμού επιβίωσης στο πλαίσιο διαδρομών που εκτελεί το αεροπλάνο και διαδικασίες ελέγχου της κατάστασης συντήρησης του εξοπλισμού, πριν από την απογείωση. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οδηγίες σχετικά με τη θέση, τη δυνατότητα πρόσβασης και τη χρήση του εξοπλισμού επιβίωσης και έκτακτης ανάγκης, καθώς και ο (οι) σχετικός(-οι) κατάλογος(-οι) ελέγχου ενεργειών
- 10.2. Η διαδικασία σχετικά με τον καθορισμό της απαιτούμενης και της διαθέσιμης ποσότητας οξυγόνου. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα χαρακτηριστικά της πτήσης, ο αριθμός των επιβαίνοντων και η πιθανή αποσυμπίεση του θαλάμου επιβατών. Οι πληροφορίες πρέπει να παρέχονται σε μορφή που επιτρέπει την ευχερή χρήση τους.

11. ΕΚΚΕΝΩΣΗΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

- 11.1. Οδηγίες σχετικά με την προετοιμασία εκκένωσης έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένου του συντονισμού ενεργειών του πληρώματος και του καθορισμού σταθμών έκτακτης ανάγκης.
- 11.2. Διαδικασίες εκκένωσης έκτακτης ανάγκης. Περιγραφή των καθηκόντων του συνόλου των μελών του πληρώματος στο πλαίσιο της ταχείας εκκένωσης του αεροπλάνου και του χειρισμού των επιβατών στην περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης, προσθαλάσωσης ή άλλης κατάστασης έκτακτης ανάγκης.

12. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

Περιγραφή των συστημάτων του αεροπλάνου, των σχετικών ελέγχων και ενδείξεων, καθώς και επιχειρησιακές οδηγίες.

Γ. ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

1. Οι οδηγίες και οι πληροφορίες που αφορούν επικοινωνίες, αεροναυτιλία και αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων επιπέδων και υψών πτήσης για κάθε πτήση που πρόκειται να εκτελεστεί, καθώς και των ελάχιστων πτητικής λειτουργίας για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί, περιλαμβάνουν:
 - α) το ελάχιστο επίπεδο/ύψος πτήσης·
 - β) τα ελάχιστα πτητικής λειτουργίας σχετικά με την αναχώρηση, τον προορισμό και τα αεροδρόμια εναλλαγής·
 - γ) τα μέσα επικοινωνίας και τα βοηθήματα αεροναυτιλίας·
 - δ) στοιχεία διαδρόμου και εγκαταστάσεις αεροδρομίου·
 - ε) προσέγγιση, αποτυχημένη προσέγγιση και διαδικασίες αναχώρησης, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών μείωσης θορύβου·
 - στ) διαδικασίες αστοχίας επικοινωνιών·
 - ζ) τα μέσα έρευνας και διάσωσης στην περιοχή πάνω από την οποία πρόκειται να πραγματοποιήσει διέλευση το αεροπλάνο·
 - η) περιγραφή των αεροναυτικών χαρτών που πρέπει να μεταφέρονται στο αεροπλάνο σε συνάρτηση με τον τύπο της πτήσης και της διαδρομής που πρόκειται να εκτελεστεί, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου ελέγχου της εγκυρότητάς τους·
 - θ) τις διαθέσιμες αεροναυτικές πληροφορίες και μετεωρολογικές υπηρεσίες·
 - ι) τις διαδικασίες επικοινωνιών/αεροναυτιλίας (COM/NAV) κατά την πλεύση·
 - ια) την κατάταξη αεροδρομίου σε κατηγορία για σκοπούς αξιολόγησης ικανοτήτων πληρώματος πτήσης,
 - ιβ) τους ειδικούς περιορισμούς αεροδρομίου (περιορισμούς επιδόσεων και επιχειρησιακών διαδικασιών).

Δ. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

1. Εκπαιδευτικά προγράμματα και προγράμματα ελέγχων για το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού στο οποίο έχουν ανατεθεί επιχειρησιακά καθήκοντα σε συνάρτηση με την προετοιμασία ή/και τη εκτέλεση πτήσης.
2. Τα εκπαιδευτικά προγράμματα και τα προγράμματα ελέγχων πρέπει να περιλαμβάνουν τα εξής:
 - 2.1. Για το πλήρωμα πτήσης. Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στα τμήματα E και IΔ,
 - 2.2. Για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών. Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο τμήμα IΕ·
 - 2.3. Για το εκάστοτε επιχειρησιακό προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των μελών του πληρώματος πτήσης:
 - α) όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο τμήμα IΗ (Εναέρια μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων) και
 - β) όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο τμήμα IΘ (Ασφάλεια).
 - 2.4. Για το επιχειρησιακό προσωπικό που δεν ανήκει στα μέλη του πληρώματος (π.χ. επόπτης πτήσεων, προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης κ.λπ.). Όλα τα άλλα σχετικά θέματα τα οποία καθορίζονται στην OPS που αφορά τα καθήκοντά τους.
3. Διαδικασίες
 - 3.1. Διαδικασίες σχετικά με εκπαίδευση και ελέγχους.
 - 3.2. Διαδικασίες που εφαρμόζονται σε περίπτωση που το προσωπικό δεν επιτυγχάνει ή δεν τηρεί τα απαιτούμενα πρότυπα.
 - 3.3. Διαδικασίες οι οποίες εξασφαλίζουν ότι κατά τη διάρκεια εκτέλεσης εμπορικών αερομεταφορών δεν προσομοιώνονται μη κανονικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή όλων των διαδικασιών μη κανονικών καταστάσεων ή καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, καθώς και προσομοίωση των μετεωρολογικών συνθηκών με όργανα (IMC) με τεχνητά μέσα.
4. Περιγραφή των προς φύλαξη εγγράφων τεκμηρίωσης και περίοδοι φύλαξης (βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.1065.)

Προσάρτημα 1 της OPS 1.1065

Περίοδοι φύλαξης εγγράφων

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες πληροφορίες/έγγραφα, στα οποία η Αρχή έχει δυνατότητα πρόσβασης, φυλάσσονται σε αποδεκτή μορφή για τις περιόδους που εμφανίζονται στους ακόλουθους πίνακες. Σημείωση:

Σημείωση: 306 σημείο γ), τεχνικό μητρώο αερομεταφορέα.

Πίνακας 1

Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της προετοιμασίας και εκτέλεσης πτήσης

Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της προετοιμασίας και εκτέλεσης πτήσης, όπως περιγράφονται στην OPS 1.135	
Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης	3 μήνες
Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου	36 μήνες μετά την ημερομηνία της τελευταίας εγγραφής, σύμφωνα με το μέρος Μ, παράγραφος Μ.Α. 306, σημείο γ)
Έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών/υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών (NOTAM/AIS) σχετικά με τη συγκεκριμένη πτήση, εφόσον συντάσσονται από τον αερομεταφορέα	3 μήνες
Έγγραφο τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης	3 μήνες
Γνωστοποίηση ειδικών φορτίων, συμπεριλαμβανομένης έγγραφης ενημέρωσης του κυβερνήτη σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα	3 μήνες

Πίνακας 2

Έκθεση

Έκθεση	
Μητρώο καταγραφής πτήσης	3 μήνες
Αναφορά(-ές) πτήσης σχετικά με την καταγραφή λεπτομερειών κάθε περιστατικού, κατά την OPS 1.420, ή κάθε γεγονός του οποίου η αναφορά ή καταγραφή κρίνεται αναγκαία από τον κυβερνήτη	3 μήνες
Αναφορές σχετικά με υπερβάσεις καθηκόντων ή/και μειώσεις περιόδων ανάπαυσης	3 μήνες

Πίνακας 3

Αρχεία πληρώματος πτήσης

Αρχεία πληρώματος πτήσης	
Χρόνος πτήσης, απασχόλησης και ανάπαυσης και χρόνος ανάπαυσης	15 μήνες
Άδεια	Για όσο χρονικό διάστημα το μέλος του πληρώματος πτήσης κάνει χρήση των προνομίων της άδειας για τον αερομεταφορέα
Εκπαίδευση μετατροπής και έλεγχος	3 έτη
Σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου)	3 έτη
Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος	3 έτη
Εκπαίδευση και έλεγχος σχετικά με την εκτέλεση πτητικών καθηκόντων από οποιαδήποτε θέση χειριστή	3 έτη
Πρόσφατη πείρα (παραπομπή στην OPS 1.970)	15 μήνες
Αξιολόγηση διαδρομής και αεροδρομίου (παραπομπή στην OPS 1.975)	3 έτη
Εκπαίδευση και αξιολόγηση για ειδικές πτητικές λειτουργίες, εφόσον απαιτείται από OPS (π.χ. ETOPS πτητικές λειτουργίες CATII/III)	3 έτη
Εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα, ανάλογα με την περίπτωση	3 έτη

Πίνακας 4

Αρχεία πληρώματος θαλάμου επιβατών

Αρχεία πληρώματος θαλάμου επιβατών	
Χρόνος πτήσης, απασχόλησης και ανάπαυσης και χρόνος ανάπαυσης	15 μήνες
Αρχική εκπαίδευση, εκπαίδευση μετατροπής και διαφορών (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου)	Για όσο χρονικό διάστημα το μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών εργάζεται για τον αερομεταφορέα
Περιοδική εκπαίδευση και επανεκπαίδευση (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου)	Έως 12 μήνες μετά από την αποχώρηση του μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών από την υπηρεσία του αερομεταφορέα
Εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα, ανάλογα με την περίπτωση	3 έτη

Πίνακας 5

Αρχεία σχετικά με το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό

Αρχεία σχετικά με το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό	
Αρχεία εκπαίδευσης/αξιολόγησης του λοιπού προσωπικού για το οποίο απαιτείται από OPS εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης	Τα τελευταία δύο αρχεία εκπαίδευσης

Πίνακας 6

Άλλα αρχεία

Άλλα αρχεία	
Αρχεία σχετικά με τη δοσομέτρηση κοσμικής και ηλιακής ακτινοβολίας	Έως 12 μήνες μετά από την αποχώρηση του μέλους πληρώματος από την υπηρεσία του αερομεταφορέα
Αρχεία συστήματος ποιοτικού ελέγχου	5 έτη
Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων	3 μήνες μετά την ολοκλήρωση της πτήσης
Πίνακας ελέγχου για την αποδοχή επικινδύνων εμπορευμάτων	3 μήνες μετά την ολοκλήρωση της πτήσης

ΤΜΗΜΑ ΙΖ

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ

OPS 1.1090

Στόχος και πεδίο εφαρμογής

1. Ο αερομεταφορέας καθορίζει για τα μέλη του πληρώματος το καθεστώς περιορισμού χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης (FTL).
2. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει για όλες του τις πτήσεις ότι:
 - 2.1. Το καθεστώς περιορισμού του χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και απαιτήσεων ανάπαυσης συνάδει:
 - α) με τις διατάξεις του παρόντος τμήματος και
 - β) με οιοσδήποτε πρόσθετες διατάξεις εφαρμόζονται από την Αρχή, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος τμήματος, με στόχο τη διατήρηση της ασφάλειας.
 - 2.2. Οι πτήσεις προγραμματίζονται κατά τρόπον ώστε να ολοκληρώνονται εντός της επιτρεπόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας, λαμβάνοντας υπόψη τον αναγκαίο χρόνο για τα προ της εκτέλεσης της πτήσης καθήκοντα, τον χρόνο πτήσης και τον μεταξύ δύο διαδοχικών πτήσεων χρόνο.
 - 2.3. Καταρτίζονται και δημοσιεύονται φύλλα υπηρεσίας αρκετό χρόνο πριν, ούτως ώστε να παρέχεται στα μέλη του πληρώματος η δυνατότητα να προγραμματίζουν επαρκή ανάπαυση.
3. Ευθύνες των αερομεταφορέων
 - 3.1. Ο αερομεταφορέας ορίζει έδρα βάσης για κάθε μέλος του πληρώματος.
 - 3.2. Οι αερομεταφορείς οφείλουν να αξιολογούν τη σχέση μεταξύ της συχνότητας και του μοντέλου των περιόδων πτητικής υπηρεσίας και των περιόδων ανάπαυσης και να λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις σωρευτικές επιπτώσεις της πραγματοποίησης πολύωρης υπηρεσίας με ελάχιστο χρόνο ανάπαυσης.
 - 3.3. Οι αερομεταφορείς ορίζουν μοντέλα υπηρεσίας που αποφεύγουν ανεπιθύμητες πρακτικές, όπως η εναλλαγή ημερησίων/νυκτερινών καθήκοντων ή η μεταφορά μελών του πληρώματος κατά τρόπο που προκαλεί σοβαρή διαταραχή του καθιερωμένου μοντέλου ύπνου/εργασίας.
 - 3.4. Οι αερομεταφορείς προγραμματίζουν τοπικές ημέρες που το μέλος πληρώματος είναι ελεύθερο πάσης υπηρεσίας και τις κοινοποιούν εκ των προτέρων σε αυτό.
 - 3.5. Οι αερομεταφορείς εξασφαλίζουν ότι οι περιοδοί ανάπαυσης προσφέρουν επαρκή χρόνο για να μπορεί το πλήρωμα να ξεπεράσει τις συνέπειες της προηγούμενης υπηρεσίας και να είναι ξεκούραστο στην αρχή της επόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας.
 - 3.6. Οι αερομεταφορείς εξασφαλίζουν ότι οι περιοδοί πτητικής υπηρεσίας προγραμματίζονται κατά τρόπο που επιτρέπει στα μέλη του πληρώματος να παραμένουν αρκετά ξεκούραστα, ώστε να μπορούν εν πάση περιπτώσει να εργάζονται με ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας.
4. Ευθύνες των μελών του πληρώματος
 - 4.1. Ένα μέλος πληρώματος δεν θα ασκεί καθήκοντα σε αεροσκάφος, εάν γνωρίζει ότι υποφέρει ή ενδέχεται να καταληφθεί από κόπωση ή αισθάνεται ανίκανο προς εργασία, σε βαθμό που ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την πτήση.
 - 4.2. Τα μέλη του πληρώματος πρέπει να εκμεταλλεύονται όσο το δυνατόν καλύτερα τις παρεχόμενες δυνατότητες και εγκαταστάσεις ανάπαυσης και να προγραμματίζουν και χρησιμοποιούν δεόντως τις περιόδους ανάπαυσης τους.
5. Ευθύνες της Αρχής πολιτικής αεροπορίας
 - 5.1. Αποκλίσεις
 - 5.1.1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8, η Αρχή μπορεί να επιτρέπει αποκλίσεις από τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος σύμφωνα με τις ισχύουσες νομικές διατάξεις και διαδικασίες του κράτους μέλους, κατόπιν διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

- 5.1.2. Κάθε αερομεταφορέας οφείλει να αποδεικνύει στην Αρχή, χρησιμοποιώντας την επιχειρησιακή πείρα και λαμβάνοντας υπόψη άλλους σχετικούς παράγοντες, όπως οι υπάρχουσες επιστημονικές γνώσεις, ότι το αίτημα απόκλισης παρέχει ισότιμο επίπεδο ασφάλειας.

Οι αποκλίσεις συνοδεύονται, όπου χρειάζεται, από κατάλληλα μέτρα άμβλυνσης.

OPS 1.1095

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

- 1.1. “Προσαυξημένο πλήρωμα πτήσης”:

Πλήρωμα πτήσης που περιλαμβάνει περισσότερα από τον ελάχιστο αριθμό μελών πτήσης που απαιτούνται για τη λειτουργία του αεροσκάφους και στο πλαίσιο του οποίου κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης μπορεί να απομακρυνθεί από τη θέση του και να αντικατασταθεί από άλλο μέλος του πληρώματος πτήσης που διαθέτει τα κατάλληλα για τη θέση επαγγελματικά προσόντα.

- 1.2. “Χρόνος λειτουργίας”:

Το χρονικό διάστημα που αρχίζει όταν το αεροσκάφος αρχίζει να μετακινείται από τη θέση στάθμευσής του προκειμένου να απογειωθεί και λήγει όταν το αεροσκάφος ακινητοποιηθεί στην καθορισμένη για αυτό θέση στάθμευσης και όλοι οι κινητήρες ή έλικες τεθούν εκτός λειτουργίας.

- 1.3. “Διακοπή”:

Χρονική περίοδος απαλλαγμένη από οποιαδήποτε καθήκοντα, κατά την οποία όμως το μέλος του πληρώματος θεωρείται ότι βρίσκεται εν υπηρεσία, δεδομένου ότι η διάρκειά της είναι μικρότερη από εκείνη μιας περιόδου ανάπαυσης.

- 1.4. “Υπηρεσία”:

Κάθε καθήκον που πρέπει να εκπληρώνει ένα μέλος πληρώματος σε συνάρτηση με τις επιχειρήσεις ενός κατόχου πιστοποιητικού αερομεταφορέα. Στην περίπτωση που ο παρών κανονισμός δεν προβλέπει ειδικούς κανόνες, η Αρχή καθορίζει κατά πόσο η επιφυλακή πρέπει να θεωρείται ως υπηρεσία.

- 1.5. “Περίοδος υπηρεσίας”:

Η χρονική περίοδος που αρχίζει τη στιγμή που το μέλος του πληρώματος οφείλει, κατόπιν εντολής αερομεταφορέα, να προσέλθει για ανάληψη υπηρεσίας και λήγει όταν το μέλος του πληρώματος είναι ελεύθερο οιασδήποτε υπηρεσίας.

- 1.6. “Περίοδος πτητικής υπηρεσίας”:

Η περίοδος πτητικής υπηρεσίας (FDP) είναι η χρονική περίοδος κατά την οποία ένα πρόσωπο εργάζεται σε ένα αεροσκάφος ως μέλος του πληρώματός του. Η FDP αρχίζει την ώρα που ένα μέλος του πληρώματος οφείλει, κατόπιν εντολής αερομεταφορέα, να προσέλθει για μία πτήση ή αλληλουχία πτήσεων και λήγει με το τέλος της τελευταίας πτήσης στην οποία το μέλος του πληρώματος εκτελεί καθήκοντα επιχειρησιακού μέλους του πληρώματος.

- 1.7. “Έδρα βάσης”:

Τόπος καθοριζόμενος για το μέλος του πληρώματος από τον αερομεταφορέα από τον οποίο το μέλος του πληρώματος συνήθως ξεκινά και στον οποίο συνήθως καταλήγει μετά από μια περίοδο υπηρεσίας ή από διαδοχικές περιόδους υπηρεσίας και στον οποίο, υπό κανονικές συνθήκες, ο αερομεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για την παροχή καταλύματος στο συγκεκριμένο μέλος πληρώματος.

- 1.8. “Τοπική ημέρα”:

Εικοσιτετράωρη περίοδος που αρχίζει στις 00:00 τοπική ώρα.

- 1.9. “Τοπική νύχτα”:

Οκτάωρη χρονική περίοδος μεταξύ 22:00 και 08:00 τοπική ώρα.

- 1.10. “Ενιαία ημέρα χωρίς υπηρεσία”:

Η ημέρα χωρίς υπηρεσία περιλαμβάνει δύο τοπικές νύκτες. Ως μέρος της ημέρας χωρίς υπηρεσία μπορεί να περιληφθεί περίοδος ανάπαυσης.

1.11. “Επιχειρησιακό μέλος πληρώματος”:

Μέλος του πληρώματος το οποίο εκτελεί τα καθήκοντά του εντός αεροσκάφους κατά τη διάρκεια πτήσης ή οποιουδήποτε μέρους μιας πτήσης.

1.12 “Μεταφορά προσωπικού σε τόπο εργασίας”:

Η μετάβαση μέλους του μη επιχειρησιακού πληρώματος από έναν τόπο σε άλλον, με εντολή του αερομεταφορέα, εξαιρουμένου του χρόνου ταξιδιού. Ο χρόνος ταξιδιού ορίζεται ως εξής:

- ο χρόνος που μεσολαβεί για τη μετάβαση από την κατοικία σε καθορισμένο τόπο προσέλευσης και αντιστρόφως·
- ο χρόνος που μεσολαβεί για την τοπική μεταφορά από τον τόπο ανάπαυσης στον τόπο έναρξης της υπηρεσίας και αντιστρόφως.

1.13. “Περίοδος ανάπαυσης”:

Μια συνεχής και καθορισμένη χρονική περίοδος κατά την οποία το μέλος πληρώματος είναι απαλλαγμένο οιασδήποτε υπηρεσίας και επιφυλακής στο αεροδρόμιο.

1.14. “Επιφυλακή”:

Καθορισμένη χρονική περίοδος κατά την οποία το μέλος πληρώματος υποχρεούται από τον αερομεταφορέα να είναι διαθέσιμο, εάν του ζητηθεί, για την ανάληψη υπηρεσίας σε πτήση, για μεταφορά ή άλλη υπηρεσία, χωρίς να μεσολαβήσει περίοδος ανάπαυσης.

1.15. “Χαμηλός ρυθμός 24ώρου (WOCL)”:

Ο χαμηλός ρυθμός 24ώρου (WOCL) είναι η χρονική περίοδος μεταξύ 02:00 και 05:59. Εντός ομάδας τριών ωριαίων ατράκτων, ο WOCL αναφέρεται στην ώρα της έδρας βάσης. Πέραν αυτών των τριών ωριαίων ατράκτων, ο WOCL αναφέρεται στην ώρα της έδρας βάσης για τις πρώτες 48 ώρες μετά την αναχώρηση από την ωριαία άτρακτο της έδρας βάσης και στην τοπική ώρα εν συνεχεία.

OPS 1.1100

Περιορισμοί πτήσης και υπηρεσίας

1.1. Σωρευτικοί περιορισμοί των ωρών πτήσης

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι ο συνολικός χρόνος υπηρεσίας που έχει ανατεθεί σε κάποιο μέλος πληρώματος δεν υπερβαίνει:

- α) τις 190 ώρες υπηρεσίας σε οιοσδήποτε 28 συνεχόμενες ημέρες, κατανεμημένες όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφα εντός αυτής περιόδου και
- β) τις 60 ώρες υπηρεσίας σε οιοσδήποτε επτά συνεχόμενες ημέρες.

1.2. Όριο συνολικών χρόνων λειτουργίας

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι ο συνολικός χρόνος λειτουργίας των πτήσεων στις οποίες έχει ανατεθεί υπηρεσία σε κάποιο μέλος του πληρώματος έχει οριστεί ως μέλος του επιχειρησιακού πληρώματος δεν υπερβαίνει:

- α) τις 900 ώρες λειτουργίας σε κάθε ημερολογιακό έτος,
- β) τις 100 ώρες λειτουργίας σε οιοσδήποτε 28 συνεχόμενες ημέρες.

OPS 1.1105

Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας (FDP)

1.1. Το παρόν OPS δεν ισχύει για λειτουργία με έναν μόνο κυβερνήτη και για επείγουσα ιατρική λειτουργία.

1.2. Ο αερομεταφορέας καθορίζει τους χρόνους προσέλευσης κατά τρόπο που να ανταποκρίνονται ρεαλιστικά στον απαιτούμενο χρόνο για την εκτέλεση των επί του εδάφους καθηκόντων που σχετίζονται με την ασφάλεια, όπως έχουν εγκριθεί από την Αρχή.

- 1.3. Η μέγιστη επιτρεπόμενη βασική ημερήσια FDP ανέρχεται σε 13 ώρες.
 - 1.4. Οι 13 αυτές ώρες μειώνονται κατά 30 λεπτά για κάθε τομέα από τον τρίτο τομέα και εφεξής, με μέγιστη συνολική μείωση που δεν υπερβαίνει τις δύο ώρες.
 - 1.5. Όταν η FDP αρχίζει σε χρόνο WOCL, το μέγιστο όριο που ορίζεται στις διατάξεις του σημείου 1.3 και του σημείου 1.4 μειώνεται κατά το 100 % της διείσδυσης έως ανώτατο όριο δύο ώρες. Όταν η FDP λήγει εντός χρόνου WOCL ή τον καλύπτει εντελώς, το μέγιστο όριο FDP που ορίζεται στις διατάξεις του σημείου 1.3 και του σημείου 1.4 μειώνεται κατά το 50 % της διείσδυσης.
2. Παρατάσεις
 - 2.1. Η μέγιστη ημερήσια FDP μπορεί να παραταθεί έως και κατά μία ώρα.
 - 2.2. Δεν επιτρέπονται παρατάσεις για βασική FDP έξι ή περισσότερων σκελών.
 - 2.3. Όταν μια FDP διεισδύει σε χρόνο WOCL έως και κατά δύο ώρες, οι παρατάσεις περιορίζονται σε τέσσερα σκέλη κατ' ανώτατο όριο.
 - 2.4. Όταν μια FDP διεισδύει σε χρόνο WOCL περισσότερο από δύο ώρες, οι παρατάσεις περιορίζονται σε δύο σκέλη κατ' ανώτατο όριο.
 - 2.5. Επιτρέπονται κατ' ανώτατο όριο δύο παρατάσεις ανά επτά διαδοχικές ημέρες.
 - 2.6. Όταν μια FDP έχει προγραμματιστεί ώστε να χρησιμοποιήσει μία παράταση, η ελάχιστη ανάπαυση πριν από την πτήση και μετά από αυτήν αυξάνεται κατά δύο ώρες ή αυξάνεται μόνον η μετά την πτήση ανάπαυση κατά τέσσερις ώρες. Όταν χρησιμοποιούνται παρατάσεις για διαδοχικές FDP, η ανάπαυση πριν από την πτήση και μετά από αυτήν μεταξύ των δύο επιχειρήσεων πραγματοποιείται διαδοχικά.
 - 2.7. Όταν μια FDP με παράταση αρχίζει κατά την περίοδο από τις 22:00 έως τις 04:59, ο αερομεταφορέας περιορίζει την FDP σε 11,45 ώρες.
3. Πλήρωμα θαλάμου επιβατών
 - 3.1. Για τα πληρώματα θαλάμου επιβατών που τους ανατίθεται υπηρεσία σε πτήση ή αλληλουχία πτήσεων, η FDP του πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορεί να παραταθεί κατά τη διαφορά μεταξύ του χρόνου προσέλευσης του πληρώματος θαλάμου επιβατών και του πληρώματος πτήσης, εφόσον η διαφορά δεν υπερβαίνει τη μία ώρα.
4. Επιχειρησιακή σφριγηλότητα
 - 4.1. Τα προγραμματισμένα ωράρια πρέπει να επιτρέπουν την ολοκλήρωση των πτήσεων εντός της μέγιστης επιτρεπόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας. Προς επίτευξη του στόχου αυτού, οι αερομεταφορείς λαμβάνουν μέτρα προς αλλαγή ωραρίου ή ρυθμίσεων απασχόλησης το αργότερο όποτε η πραγματική λειτουργία υπερβαίνει τη μέγιστη FDP σε περισσότερες από το 33 % των πτήσεων του ωραρίου αυτού κατά τη διάρκεια προγραμματισμένης ανά εποχή περιόδου.
5. Μεταφορά
 - 5.1. Όλος ο χρόνος που διατίθεται για μεταφορά προσμετράται ως χρόνος υπηρεσίας.
 - 5.2. Η μεταφορά μετά την προσέλευση αλλά πριν από τη λειτουργία συνυπολογίζεται ως μέρος της FDP αλλά όχι ως σκέλος.
 - 5.3. Ένας τομέας μεταφοράς αμέσως μετά από σκέλος λειτουργίας λαμβάνεται υπόψη κατά τον υπολογισμό της ελάχιστης ανάπαυσης, όπως καθορίζεται στην OPS 1.1110 σημεία 1.1 και 1.2 κατωτέρω.
6. Παρατεταμένη FDP (Μεικτή υπηρεσία)
 - 6.1. Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει μια λειτουργία βάσει παρατεταμένης FDP που περιλαμβάνει διακοπή, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8.
 - 6.2. Κάθε αερομεταφορέας οφείλει να αποδεικνύει στην Αρχή, χρησιμοποιώντας την επιχειρησιακή πείρα και λαμβάνοντας υπόψη άλλους σχετικούς παράγοντες, όπως τις υπάρχουσες επιστημονικές γνώσεις, ότι το αίτημα για παρατεταμένη FDP παρέχει ισότιμο επίπεδο ασφαλείας.

OPS 1.1110

Ανάπαυση

1. Ελάχιστη ανάπαυση
 - 1.1. Η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης που πρέπει να παρέχεται πριν αναληφθεί περίοδος πτητικής υπηρεσίας που αρχίζει στην έδρα βάσης είναι τουλάχιστον ίση με την προηγούμενη περίοδο υπηρεσίας και πάντως όχι μικρότερη των 12 ωρών.
 - 1.2. Η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης που πρέπει να παρέχεται προτού αναληφθεί περίοδος πτητικής υπηρεσίας που αρχίζει εκτός έδρας βάσης είναι τουλάχιστον ίση με την προηγούμενη περίοδο υπηρεσίας, και πάντως όχι μικρότερη των 10 ωρών, ανάλογα με το ποια είναι μεγαλύτερη σε περίπτωση ελάχιστης ανάπαυσης εκτός έδρας βάσης, ο αερομεταφορέας οφείλει να παράσχει δυνατότητα οκτάωρου ύπνου, λαμβανομένων δεόντως υπόψη του ταξιδιού και των λοιπών φυσιολογικών αναγκών.
 - 1.3. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι επιπτώσεις επί των μελών του πληρώματος από τις διαφορές στις ωριαίες ατράκτους αντισταθμίζονται με συμπληρωματικό χρόνο ανάπαυσης, όπως ρυθμίζεται από την Αρχή με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8.
 - 1.4.1. Με την επιφύλαξη των ανωτέρω παραγράφων 1.1 και 1.2 και των διατάξεων του άρθρου 8, η Αρχή μπορεί να επιτρέπει μειωμένες ρυθμίσεις ανάπαυσης.
 - 1.4.2. Κάθε αερομεταφορέας οφείλει να αποδεικνύει στην Αρχή, χρησιμοποιώντας την επιχειρησιακή πείρα και λαμβάνοντας υπόψη άλλους σχετικούς παράγοντες, όπως τις υπάρχουσες επιστημονικές γνώσεις, ότι το αίτημα για μειωμένες ρυθμίσεις ανάπαυσης παρέχει ισότιμο επίπεδο ασφάλειας.
2. Περίοδοι ανάπαυσης
 - 2.1. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η ελάχιστη παρεχόμενη περίοδος ανάπαυσης κατά τα ανωτέρω αυξάνεται περιοδικά σε μία εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης, ήτοι περίοδο 36 ωρών, που περιλαμβάνει δύο τοπικές διανυκτερεύσεις, κατά τρόπο ώστε να μην μεσολαβούν πάνω από 168 ώρες μεταξύ του τέλους μιας εβδομαδιαίας περιόδου ανάπαυσης και της έναρξης της επόμενης περιόδου ανάπαυσης. Ως εξαίρεση από την OPS 1.1095 1.9, η Αρχή μπορεί να αποφασίσει ότι η δεύτερη από αυτές τις τοπικές διανυκτερεύσεις μπορεί να αρχίζει από ώρα 20:00 εάν η εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης είναι διάρκειας τουλάχιστον 40 ωρών.

OPS 1.1115

Παράταση της περιόδου πτητικής υπηρεσίας λόγω δοκιμής εν πτήση

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8 και υπό τον όρο ότι κάθε αερομεταφορέας αποδεικνύει στην Αρχή, χρησιμοποιώντας την επιχειρησιακή πείρα και λαμβάνοντας υπόψη άλλους σχετικούς παράγοντες, όπως τις υπάρχουσες επιστημονικές γνώσεις, ότι το αίτημά του παρέχει ισότιμο επίπεδο ασφάλειας:
 - 1.1. Αύξηση πληρώματος πτήσης

η Αρχή καθορίζει τις απαιτήσεις που διέπουν την αύξηση του βασικού πληρώματος πτήσης προκειμένου να παραταθεί η περίοδος πτητικής υπηρεσίας πέραν των ορίων κατά το OPS 1.1105.
 - 1.2. Πλήρωμα θαλάμου επιβατών

η Αρχή καθορίζει τις απαιτήσεις σε συνάρτηση με την εκ του νόμου ελάχιστη διάρκεια της εν πτήση ανάπαυσης των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, όποτε η FDP υπερβαίνει τα όρια του OPS 1.1105.

OPS 1.1120

Απρόβλεπτες περιστάσεις κατά τη διάρκεια της πραγματικής πτητικής λειτουργίας — Διακριτική ευχέρεια του κυβερνήτη

1. Λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης προσεκτικού ελέγχου των εν λόγω υπονοουμένων περιστάσεων, κατά τη διάρκεια της πραγματικής πτητικής λειτουργίας, η οποία αρχίζει τη στιγμή προσέλευσης, μπορούν να τροποποιηθούν, εφόσον συντρέχουν απρόβλεπτες περιστάσεις, τα όρια της περιόδου πτητικής υπηρεσίας, υπηρεσίας και ανάπαυσης που ορίζονται στο παρόν τμήμα. Οι οιοδήποτε τροποποιήσεις πρέπει να είναι αποδεκτές από τον κυβερνήτη μετά από διαβούλευση μεταξύ όλων των λοιπών μελών του πληρώματος και πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να συμμορφώνονται με τα κάτωθι:

- 1.1. Η μέγιστη FDP κατά την OPS 1.1105 1.3 δεν μπορεί να αυξηθεί άνω των δύο ωρών, εκτός εάν έχει αυξηθεί το πλήρωμα πτήσης, οπότε η μέγιστη περίοδος πτητικής υπηρεσίας μπορεί να αυξηθεί το πολύ κατά τρεις ώρες.
 - 1.1.1. Εάν στο τελικό σκέλος μιας FDP συντρέξουν απρόβλεπτες περιστάσεις μετά την απογείωση που θα προκαλέσουν υπέρβαση της επιτρεπόμενης αύξησης, η πτήση μπορεί να συνεχιστεί προς τον προγραμματισμένο ή εναλλακτικό προορισμό.
 - 1.1.2. Στις περιπτώσεις αυτές, η περίοδος που ακολουθεί την FDP μπορεί να μειωθεί, αλλά ποτέ κάτω από την ελάχιστη περίοδο ανάπαυσης που ορίζεται στην OPS 1.1110 σημείο 1.2 του παρόντος τμήματος.
- 1.2. Ο κυβερνήτης δύναται, σε περίπτωση ειδικών περιστάσεων που ενδέχεται να προκαλέσουν έντονη κόπωση και μετά από διαβούλευση μεταξύ των ενδιαφερομένων μελών του πληρώματος, να μειώσει τον πραγματικό χρόνο πτητικής υπηρεσίας ή/και να αυξήσει τον χρόνο ανάπαυσης, ούτως ώστε να εξαλείψει κάθε αρνητική επίπτωση επί της ασφάλειας της πτήσης.
- 1.3. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
 - 1.3.1. ο κυβερνήτης υποβάλλει αναφορά στον αερομεταφορέα σε κάθε περίπτωση αύξησης της FDP με χρήση της διακριτικής ευχέρειάς του ή μείωσης της περιόδου ανάπαυσης κατά τη διάρκεια της πραγματικής πτητικής λειτουργίας και
 - 1.3.2. στην περίπτωση που η αύξηση της FDP ή η μείωση της περιόδου ανάπαυσης υπερβαίνει τη μία ώρα, αντίγραφο της σχετικής αναφοράς, στην οποία ο αερομεταφορέας επισυνάπτει τις παρατηρήσεις του, διαβιβάζεται στην Αρχή το αργότερο 28 ημέρες μετά το περιστατικό.

OPS 1.1125

Επιφυλακή

1. Επιφυλακή στο αεροδρόμιο
 - 1.1. Ένα μέλος πληρώματος βρίσκεται σε επιφυλακή (stand-by) στο αεροδρόμιο από τη στιγμή της προσέλευσης στο σύνθηδες προσέλευσης μέχρι τη λήξη της κοινοποιημένης περιόδου επιφυλακής.
 - 1.2. Η επιφυλακή στο αεροδρόμιο συνυπολογίζεται πλήρως όσον αφορά τη συσσώρευση ωρών υπηρεσίας.
 - 1.3. Όταν την επιφυλακή στο αεροδρόμιο ακολουθεί αμέσως μετά μια πτητική υπηρεσία, η σχέση μεταξύ της εν λόγω επιφυλακής στο αεροδρόμιο και της ανάθεσης πτητικής υπηρεσίας καθορίζεται από την Αρχή. Στην περίπτωση αυτή, η επιφυλακή στο αεροδρόμιο προστίθεται στην περίοδο υπηρεσίας κατά την OPS 1.1110 στα σημεία 1.1 και 1.2 για τους σκοπούς του υπολογισμού του ελάχιστου χρόνου ανάπαυσης.
 - 1.4. Όταν η υπηρεσία επιφυλακής στο αεροδρόμιο δεν έχει ως αποτέλεσμα την ανάθεση πτητικής υπηρεσίας, πρέπει να ακολουθείται από τουλάχιστον μία περίοδο ανάπαυσης όπως ρυθμίζεται από την Αρχή.
 - 1.5. Ο αερομεταφορέας παρέχει στο μέλος του πληρώματος που βρίσκεται σε επιφυλακή στο αεροδρόμιο ένα ήσυχο και αναπαυτικό μέρος στο οποίο δεν έχει πρόσβαση το κοινό.
2. Άλλες μορφές επιφυλακής (συμπεριλαμβανομένης της επιφυλακής σε ξενοδοχείο)
 - 2.1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8, όλες οι άλλες μορφές επιφυλακής ρυθμίζονται από την Αρχή, λαμβανομένων υπόψη των κατωτέρω:
 - 2.1.1. Για κάθε δραστηριότητα εκδίδονται φύλλα υπηρεσίας ή/και προηγείται κοινοποίηση.
 - 2.1.2. Η στιγμή έναρξης και λήξης της επιφυλακής ορίζεται και κοινοποιείται εκ των προτέρων.
 - 2.1.3. Προσδιορίζεται η μέγιστη διάρκεια κάθε επιφυλακής σε τόπο διαφορετικό από έναν οριζόμενο τόπο προσέλευσης.
 - 2.1.4. Λαμβάνοντας υπόψη τις εγκαταστάσεις που διατίθενται στο μέλος του πληρώματος για ανάπαυση και άλλους σχετικούς παράγοντες, θα προσδιορίζεται η σχέση μεταξύ της επιφυλακής και οιασδήποτε πτητικής υπηρεσίας που απορρέει από αυτήν.
 - 2.1.5. Καθορίζεται ο υπολογισμός του χρόνου επιφυλακής για τους στόχους των σωρευτικών ωρών υπηρεσίας.

OPS 1.1130

Διατροφή

Πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα ενός γεύματος και ποτού, ούτως ώστε να αποφεύγεται κάθε επίζημία επίπτωση επί της απόδοσης ενός μέλους πληρώματος, ιδίως όταν η FDP υπερβαίνει τις έξι ώρες.

OPS 1.1135

Ημερολόγια πτητικής υπηρεσίας, υπηρεσίας και περιόδου ανάπαυσης

1. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι στα ημερολόγια των μελών του πληρώματος περιλαμβάνονται:
 - α) οι χρόνοι πτήσης (block time)·
 - β) η αρχή, η διάρκεια και η λήξη κάθε περιόδου υπηρεσίας ή πτητικής υπηρεσίας·
 - γ) οι περίοδοι ανάπαυσης και οι μέρες που το μέλος πληρώματος είναι ελεύθερο πάσης υπηρεσίας·και ότι ενημερώνονται ώστε να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του παρόντος τμήματος· αντίτυπα των ημερολογίων αυτών διατίθενται στα μέλη του πληρώματος κατόπιν αιτήματός τους.
2. Εάν τα ημερολόγια που τηρεί ο αερομεταφορέας δυνάμει του σημείου 1 δεν καλύπτουν όλες τις περιόδους πτητικής του υπηρεσίας, υπηρεσίας και ανάπαυσης, το οικείο μέλος του πληρώματος τηρεί ατομικό ημερολόγιο στο οποίο περιλαμβάνονται:
 - α) οι χρόνοι πτήσης (block time)·
 - β) η αρχή, η διάρκεια και η λήξη κάθε περιόδου υπηρεσίας ή πτητικής υπηρεσίας και
 - γ) οι περίοδοι ανάπαυσης και οι ημέρες που το μέλος πληρώματος είναι ελεύθερο πάσης υπηρεσίας.
3. Το μέλος του πληρώματος υποβάλλει το ημερολόγιό του κατόπιν αιτήσεως οποιοδήποτε αερομεταφορέα στον οποίο παρέχει τις υπηρεσίες του πριν από την έναρξη της περιόδου πτητικής υπηρεσίας.
4. Τα ημερολόγια διατηρούνται για τουλάχιστον 15 ημερολογιακούς μήνες από της ημερομηνίας της τελευταίας σχετικής εγγραφής ή για περισσότερο εφόσον απαιτείται από το εθνικό δίκαιο.
5. Επιπλέον, οι αερομεταφορείς διατηρούν χωριστά όλες τις εκθέσεις των κυβερνητών αεροσκάφους που βάσει της διακριτικής τους ευχέρειας παρέτειναν τις περιόδους πτητικής υπηρεσίας, παρέτειναν τις ώρες πτήσης και μείωσαν τις περιόδους ανάπαυσης για έξι τουλάχιστον μήνες μετά το περιστατικό.

ΤΜΗΜΑ ΙΗ

ΕΝΑΕΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

OPS 1.1145

Γενικά

Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί τις ισχύουσες διατάξεις που περιέχουν οι τεχνικές οδηγίες, ανεξαρτήτως του εάν:

- α) η πτήση εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εντός ή εξ ολοκλήρου εκτός του εδάφους κράτους ή
- β) διαθέτει έγκριση για μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων σύμφωνα με την OPS 1.1155.

OPS 1.1150

Ορολογία

- α) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο παρόν τμήμα έχουν την ακόλουθη έννοια:
 - 1) Πίνακας αποδοχής. Έγγραφο το οποίο προορίζεται να συνδράμει στη διενέργεια ελέγχου της εξωτερικής εμφάνισης δεμάτων που περιέχουν επικίνδυνα εμπορεύματα και των συνοδευτικών εγγράφων τους, προκειμένου να καθορισθεί ότι πληρούνται όλες οι απαιτούμενες προϋποθέσεις.
 - 2) Έγκριση. Μόνον για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις της OPS 1.1165 σημείο β) 2), άδεια που προβλέπεται στις τεχνικές οδηγίες και εκδίδεται από την Αρχή, για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων των οποίων η μεταφορά κατά κανόνα απαγορεύεται ή για άλλους λόγους, όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες.
 - 3) Αεροπλάνο μεταφοράς εμπορευμάτων. Οποιοδήποτε αεροπλάνο το οποίο μεταφέρει εμπορεύματα ή αγαθά, αλλά όχι επιβάτες. Στο πλαίσιο αυτό τα ακόλουθα πρόσωπα δεν νοούνται ως επιβάτες:
 - i) μέλος πληρώματος·
 - ii) υπάλληλος του αερομεταφορέα ο οποίος έχει λάβει σχετική άδεια επιβίβασης βάσει των οδηγιών που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (ΟΜ) και επιβαίνει στο αεροπλάνο σύμφωνα με αυτές·
 - iii) εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπος Αρχής ή
 - iv) πρόσωπο, τα καθήκοντα του οποίου έχουν σχέση με συγκεκριμένη φόρτωση εμπορευμάτων στο αεροπλάνο.
 - 4) Επικίνδυνα εμπορεύματα. Αντικείμενα ή ουσίες που ενδέχεται να θέσουν σε σημαντικό κίνδυνο την υγεία, την ασφάλεια, τα περιουσιακά στοιχεία ή το περιβάλλον και περιλαμβάνονται στον κατάλογο επικινδύνων εμπορευμάτων των τεχνικών οδηγιών ή έχουν χαρακτηριστεί σύμφωνα με αυτές τις οδηγίες.
 - 5) Ατύχημα κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων. Συμβάν που συνδέεται και σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και έχει ως αποτέλεσμα θανατηφόρο ή σοβαρό τραυματισμό προσώπου ή μεγάλη ζημία αγαθών.
 - 6) Συμβάν κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων. Συμβάν, με εξαίρεση το ατύχημα κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, που συνδέεται και σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και το οποίο δεν λαμβάνει χώρα απαραίτητα εντός του αεροπλάνου, με αποτέλεσμα τραυματισμό προσώπου, ζημία αγαθών, φωτιά, θραύση, διασκορπισμό υγρού, διαρροή υγρού ή ραδιενέργειας ή άλλη απόδειξη ότι δεν έχει διατηρηθεί σε άρτια κατάσταση η συσκευασία. Οποιοδήποτε συμβάν σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, το οποίο θέτει σε σοβαρό κίνδυνο το αεροπλάνο ή τους επιβαίνοντες σε αυτό, θεωρείται ότι συνιστά, επίσης, συμβάν κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.
 - 7) Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων. Έγγραφο το οποίο καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες. Συμπληρώνεται από το πρόσωπο που παραδίδει επικίνδυνα εμπορεύματα προς εναέρια μεταφορά και περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τα εν λόγω επικίνδυνα εμπορεύματα.
 - 8) Εξαίρεση. Μόνον για τους σκοπούς τήρησης των διατάξεων του παρόντος τμήματος, η άδεια που προβλέπεται στις τεχνικές οδηγίες και εκδίδεται από όλες τις οικείες αρχές, με την οποία χορηγείται απαλλαγή από τις απαιτήσεις των τεχνικών οδηγιών.
 - 9) Εμπορευματοκιβώτιο. Το εμπορευματοκιβώτιο συνιστά εξοπλισμό μεταφοράς ραδιενεργών υλικών και είναι σχεδιασμένο για να διευκολύνει τη μεταφορά τέτοιων υλικών, συσκευασμένων ή μη, με έναν ή περισσότερους τρόπους μεταφοράς. (Σημείωση: βλέπε “αυτοτελής μονάδα μεταφοράς φορτίου (ULD)”, όπου τα επικίνδυνα εμπορεύματα δεν συνιστούν ραδιενεργά υλικά.)

- 10) Αντιπρόσωπος επίγειας εξυπηρέτησης. Αντιπρόσωπος που εκτελεί για λογαριασμό του αερομεταφορέα μέρος ή το σύνολο των αποστολών του τελευταίου, συμπεριλαμβανομένης της παραλαβής, φόρτωσης, εκφόρτωσης, μεταφοράς ή άλλης διαδικασίας σχετικής με επιβάτες ή φορτία.
- 11) Μαζική συσκευασία. Περικάλυμμα εγκλεισμού που χρησιμοποιείται από μεμονωμένο φορτωτή εμπορευμάτων και το οποίο προορίζεται να συμπεριλάβει ένα ή περισσότερα δέματα, προκειμένου να διαμορφωθεί ένα ενιαίο σύνολο προς διευκόλυνση της επίγειας εξυπηρέτησης και της αποθήκευσης. (Σημείωση: η αυτοτελής μονάδα μεταφοράς φορτίου (ULD), δεν περιλαμβάνεται στον παρόντα ορισμό.)
- 12) Δέμα. Το πλήρες προϊόν της διαδικασίας συσκευασίας το οποίο αποτελείται από τη συσκευασία και το περιεχόμενό της, έτοιμο προς μεταφορά.
- 13) Συσκευασία. Δοχεία και οποιαδήποτε άλλα εξαρτήματα ή υλικά τα οποία είναι απαραίτητα προκειμένου να επιτελείται η λειτουργία συγκράτησης.
- 14) Σοβαρός τραυματισμός. Τραυματισμός τον οποίο υφίσταται πρόσωπο κατά τη διάρκεια ατυχήματος και ο οποίος:
- απαιτηθεί η νοσηλεία του επί διάστημα μεγαλύτερο των 48 ωρών και η εισαγωγή πραγματοποιηθεί εντός διαστήματος επτά ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία επήλθε η σωματική βλάβη, ή
 - προκληθεί κάταγμα οποιουδήποτε οστού (εκτός από απλά κατάγματα δακτύλων του χεριού, δακτύλων του ποδιού ή της μύτης), ή
 - προκληθούν λύσεις της συνέχειας ιστών με αποτέλεσμα σοβαρή αιμορραγία ή βλάβη νεύρων, μυών ή τενόντων, ή
 - προκληθεί βλάβη σε οποιοδήποτε εσωτερικό όργανο, ή
 - προκληθούν εγκαύματα δεύτερου ή τρίτου βαθμού ή οποιαδήποτε άλλα εγκαύματα σε ποσοστό μεγαλύτερο του 5 % της επιφάνειας του σώματος, ή
 - συνεπάγεται επιβεβαιωμένη έκθεση σε μολυσματικές ουσίες ή επιβλαβή ακτινοβολία.
- 15) Τεχνικές οδηγίες. Η τελευταία ισχύουσα έκδοση των τεχνικών οδηγιών για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων του παραρτήματος και οποιασδήποτε προσθήκης, εγκεκριμένης και δημοσιευμένης κατόπιν απόφασης του διοικητικού συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας. (έγγραφο ΔΟΠΑ 9284-ΑΝ/905).
- 16) Αυτοτελής μονάδα μεταφοράς φορτίου. Οποιοσδήποτε τύπος εμπορευματοκιβωτίου αεροπλάνου, παλέτας αεροπλάνου με δίχτυ, ή παλέτας αεροπλάνου με δίχτυ πάνω σε ημισφαιρική κατασκευή. (Σημείωση: η μαζική συσκευασία δεν καλύπτεται από τον ορισμό αυτό· για εμπορευματοκιβώτιο που περιέχει ραδιενεργά υλικά, βλ. τον ορισμό του εμπορευματοκιβωτίου.)

OPS 1.1155

Έγκριση για μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων

- α) Ο αερομεταφορέας δεν μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα χωρίς την έγκριση της Αρχής.
- β) Πριν από την έκδοση έγκρισης για μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, ο αερομεταφορέας πείθει την Αρχή ότι μερίμνησε για την επαρκή εκπαίδευση, ότι όλα τα σχετικά έγγραφα (π.χ. για την επίγεια εξυπηρέτηση, την επίγεια εξυπηρέτηση αεροπλάνων, την εκπαίδευση) περιλαμβάνουν πληροφορίες και οδηγίες για τα επικίνδυνα εμπορεύματα και ότι προβλέπονται διαδικασίες που εγγυώνται την ασφαλή διακίνηση των επικινδύνων εμπορευμάτων σε όλα τα στάδια της αεροπορικής μεταφοράς τους.

Σημείωση: Η εξαίρεση ή η έγκριση που αναφέρεται στην OPS 1.1165 σημείο β) 1) ή 2) είναι συμπληρωματικές του ανωτέρω και είναι δυνατόν να μην εφαρμόζονται κατ' ανάγκην οι προϋποθέσεις του σημείου β).

OPS 1.1160

Πεδίο εδαφικής εφαρμογής

Αντικείμενα και ουσίες που σε διαφορετική περίπτωση θα κατατάσσονταν στα επικίνδυνα εμπορεύματα αλλά δεν υπάγονται στις τεχνικές οδηγίες σύμφωνα με τα μέρη 1 και 8 των οδηγιών αυτών, αποκλείονται από τις διατάξεις του παρόντος τμήματος, υπό την προϋπόθεση ότι:

- α) όταν φορτώνονται στο αεροπλάνο με την έγκριση του αερομεταφορέα για την παροχή, κατά τη διάρκεια της πτήσης, ιατρικής βοήθειας σε ασθενή:
- 1) μεταφέρονται για χρήση εν πτήση ή αποτελούν μέρος του μονίμου εξοπλισμού του αεροπλάνου που έχει προσαρμοσθεί ώστε να χρησιμοποιείται ειδικά για ιατρική διακομιδή ή μεταφέρονται με πτήση προκειμένου να παραληφθεί ασθενής ο οποίος είχε προηγουμένως διακομισθεί με το ίδιο αεροπλάνο και ήταν ανέφικτο να φορτωθούν ή να εκφορτωθούν τα εμπορεύματα όταν εκτελέστηκε η πτήση διακομιδής του ασθενούς, αλλά με την πρόθεση να εκφορτωθούν αμέσως μόλις τούτο καταστεί εφικτό και

- 2) τα παρακάτω απαριθμούμενα φυλάσσονται σε θέση όπου είναι δυνατή η ασφαλής χρήση και στοιβασία τους όταν δεν χρησιμοποιούνται και ασφαρίζονται δεόντως κατά τη διάρκεια της απογείωσης και της προσγείωσης, καθώς και οποτεδήποτε κρίνει αναγκαίο ο κυβερνήτης για λόγους ασφαλείας:
- i) φιάλες αερίου που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για να περιέχουν και να μεταφέρουν το συγκεκριμένο αέριο·
 - ii) τα φάρμακα και το λοιπό ιατρικό υλικό τελούν υπό τον έλεγχο εκπαιδευμένου προσωπικού για το χρονικό διάστημα που χρησιμοποιούνται εντός του αεροπλάνου·
 - iii) εξοπλισμός που περιέχει μπαταρίες με υγρά στοιχεία, φυλάσσεται και, εφόσον απαιτείται, ασφαρίζεται σε όρθια θέση για να αποφευχθεί διασκορπισμός του ηλεκτρολύτη·
- β) απαιτείται να βρίσκονται στο αεροπλάνο και πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις ή για επιχειρησιακούς λόγους· ωστόσο, τα αντικείμενα και οι ουσίες που προορίζονται για ανταλλακτικά ή έχουν αφαιρεθεί για να αντικατασταθούν πρέπει κατά τη μεταφορά τους με αεροπλάνο να τηρούν τις τεχνικές οδηγίες.
- γ) βρίσκονται σε αποσκευές:
- 1) που μεταφέρουν οι επιβάτες ή τα μέλη του πληρώματος όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες· ή
 - 2) που δεν συνταξιδεύουν με τον ιδιοκτήτη τους (π.χ. απωλεσθείσες αποσκευές ή εσφαλμένα δρομολογημένες αποσκευές), αλλά τις μεταφέρει ο αερομεταφορέας.

OPS 1.1165

Περιορισμοί στη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν μεταφέρονται με αεροπλάνο τα αντικείμενα ή οι ουσίες που έχουν χαρακτηριστεί επικίνδυνα εμπορεύματα τα οποία προσδιορίζονται στις τεχνικές οδηγίες με ονομασία ή με γενική περιγραφή και των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται υπό οποιεσδήποτε συνθήκες.
- β) Ο αερομεταφορέας δεν μεταφέρει τα αντικείμενα ή τις ουσίες που έχουν χαρακτηριστεί επικίνδυνα εμπορεύματα τα οποία προσδιορίζονται στις τεχνικές οδηγίες και των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται υπό κανονικές συνθήκες, εκτός εάν πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις των τεχνικών οδηγιών:
- 1) οι απαραίτητες εξαιρέσεις έχουν χορηγηθεί από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη, με βάση τις απαιτήσεις των τεχνικών οδηγιών, ή
 - 2) έχει χορηγηθεί έγκριση από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη στις περιπτώσεις εκείνες που οι τεχνικές οδηγίες προβλέπουν ότι απαιτείται μόνον αυτή η έγκριση.

OPS 1.1190

Παραμένει σκοπίμως κενό

OPS 1.1195

Αποδοχή επικινδύνων εμπορευμάτων

- α) Ο αερομεταφορέας δεν αποδέχεται τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων εκτός εάν:
- 1) το δέμα, η μαζική συσκευασία ή το εμπορευματοκιβώτιο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες αποδοχής που προβλέπονται στις τεχνικές οδηγίες.
 - 2) συνοδεύονται από δύο αντίγραφα του εγγράφου μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων, εκτός αν καθορίζεται διαφορετικά στις τεχνικές οδηγίες.
 - 3) χρησιμοποιείται η αγγλική γλώσσα για:
 - i) την τοποθέτηση ετικέτας σε δέμα και τη σήμανση·
και
 - ii) για το έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτωνεπιπροσθέτως προς άλλες γλωσσικές απαιτήσεις.

- β) Ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί πίνακα αποδοχής ο οποίος επιτρέπει τον έλεγχο όλων των σχετικών στοιχείων και έχει τέτοια μορφή ώστε να καθίσταται δυνατή η καταχώριση των αποτελεσμάτων του πίνακα αποδοχής, με το χέρι, με μηχανικά ή ηλεκτρονικά μέσα.

OPS 1.1200

Επιθεώρηση για τη διαπίστωση ζημιάς, διαρροής ή μόλυνσης

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
- 1) δέματα, μαζικές συσκευασίες και εμπορευματοκιβώτια επιθεωρούνται προκειμένου να διαπιστωθούν ίχνη διαρροής ή ζημιάς αμέσως πριν από τη φόρτωση σε αεροπλάνο ή σε αυτοτελή μονάδα μεταφοράς φορτίου (ULD), όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες·
 - 2) αυτοτελής μονάδα μεταφοράς φορτίου (ULD) δεν φορτώνεται σε αεροπλάνο, παρά μόνον εφόσον έχει επιθεωρηθεί, όπως απαιτούν οι τεχνικές οδηγίες και δεν έχουν διαπιστωθεί ούτε ίχνη διαρροής από τα επικίνδυνα εμπορεύματα που περιέχονται σε αυτή, ούτε ζημία σε αυτά·
 - 3) δέματα, μαζικές συσκευασίες ή εμπορευματοκιβώτια που παρουσιάζουν διαρροή έχουν υποστεί ζημία δεν φορτώνονται στο αεροπλάνο·
 - 4) οποιοδήποτε δέμα με επικίνδυνα εμπορεύματα, το οποίο βρίσκεται στο αεροπλάνο και παρουσιάζει ενδείξεις ζημιάς ή διαρροής, είτε απομακρύνεται είτε γίνονται διευθετήσεις για την απομάκρυνσή του από αρμόδια αρχή οργανισμό. Στην περίπτωση αυτή, το υπόλοιπο της αποστολής ελέγχεται προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι βρίσκεται στην αρμόζουσα για μεταφορά κατάσταση και ότι δεν έχει προκληθεί ζημία ή ρύπανση στο αεροπλάνο ή στο φορτίο του και
 - 5) δέματα, μαζικές συσκευασίες και εμπορευματοκιβώτια επιθεωρούνται προκειμένου να διαπιστωθούν σημάδια ζημιάς ή διαρροής κατά την εκφόρτωση από το αεροπλάνο ή από αυτοτελή μονάδα μεταφοράς φορτίου (ULD) και, εφόσον υπάρχει ένδειξη ζημιάς ή διαρροής, η περιοχή όπου είχαν στοιβαχθεί τα επικίνδυνα εμπορεύματα επιθεωρείται προκειμένου να διαπιστωθεί φθορά ή ρύπανση.

OPS 1.1205

Απομάκρυνση της μόλυνσης

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
- 1) οποιαδήποτε μόλυνση προκύψει από διαρροή επικινδύνων εμπορευμάτων ή από φθορά τους απομακρύνεται χωρίς καθυστέρηση και λαμβάνονται μέτρα για να εξουδετερωθούν τυχόν κίνδυνοι όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες και
 - 2) αεροπλάνο, το οποίο έχει μολυνθεί από ραδιενεργά υλικά, τίθεται πάραυτα εκτός λειτουργίας και δεν επανέρχεται σε αυτήν μέχρις ότου τα επίπεδα ραδιενέργειας σε οποιαδήποτε προστή επιφάνεια, καθώς και η μη δεσμευμένη μόλυνση μειωθούν σε επίπεδα κατώτερα από τις τιμές που καθορίζονται στις τεχνικές οδηγίες.
- β) Σε περίπτωση παραβίασης οποιουδήποτε ορίου για το επίπεδο ακτινοβολίας ή μόλυνσης που καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες·
- 1) ο αερομεταφορέας οφείλει:
 - i) να εξασφαλίσει την ενημέρωση του αποστολέα στην περίπτωση που η παραβίαση ορίου διαπιστωθεί κατά τη μεταφορά·
 - ii) να λάβει άμεσα μέτρα για τον μετριασμό των επιπτώσεων της παραβίασης ορίου·
 - iii) να κοινοποιήσει την παραβίαση ορίου το συντομότερο δυνατόν και αμέσως όταν έχει ανακύψει ή ανακύπτει κατάσταση έκτακτης ανάγκης, στον αποστολέα και στην αρμόδια Αρχή/στις αρμόδιες Αρχές, αντιστοίχως·
 - 2) ο αερομεταφορέας οφείλει επίσης, εντός του πλαισίου αρμοδιότητάς του:
 - i) να διερευνήσει την παραβίαση και τα αίτια, τις περιστάσεις και τις επιπτώσεις της·

- ii) να προβεί στις κατάλληλες ενέργειες, να επανορθώσει τις αιτίες που οδήγησαν στην παραβίαση και να αποτρέψει την επανάληψη περιστάσεων παρόμοιων με αυτές που οδήγησαν στην παραβίαση·
- iii) να κοινοποιήσει στην οικεία αρμόδια Αρχή/στις αρμόδιες Αρχές τα αίτια της παραβίασης, καθώς και διορθωτικά ή προληπτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν.

OPS 1.1210

Περιορισμοί φόρτωσης

- a) Θάλαμος επιβατών και θάλαμος διακυβέρνησης. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα σε θάλαμο επιβατών αεροπλάνου ή σε θάλαμο διακυβέρνησης, εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά στις τεχνικές οδηγίες.
- β) Διαμερίσματα φορτίου. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η φόρτωση, ο διαχωρισμός, η στοιβασία και η ασφάλιση επικινδύνων εμπορευμάτων στο αεροπλάνο πραγματοποιούνται βάσει των όσων καθορίζονται στις τεχνικές οδηγίες.
- γ) Επικίνδυνα εμπορεύματα που προορίζονται για μεταφορά μόνο με αεροσκάφος μεταφοράς φορτίου. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δέματα με επικίνδυνα εμπορεύματα τα οποία φέρουν την ένδειξη "Μόνο Αεροσκάφος Μεταφοράς Φορτίου" μεταφέρονται στο αεροσκάφος μεταφοράς φορτίου και φορτώνονται βάσει των όσων καθορίζονται στις τεχνικές οδηγίες.

OPS 1.1215

Παροχή πληροφοριών

- a) Παροχή πληροφοριών στο προσωπικό. Ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει πληροφορίες στο εγχειρίδιο πιητικής εκμετάλλευσης (OM) ή/και σε άλλα κατάλληλα εγχειρίδια οι οποίες καθιστούν εφικτή την εκτέλεση των καθηκόντων από το προσωπικό όσον αφορά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες, συμπεριλαμβανομένων και των ενεργειών στις οποίες πρέπει να προβεί το προσωπικό σε περίπτωση συμβάντων και ατυχημάτων που αφορούν επικίνδυνα εμπορεύματα. Κατά περίπτωση, οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται επίσης στον αντιπρόσωπό του επίγειας εξυπηρέτησης
- β) Παροχή πληροφοριών σε επιβάτες και άλλα πρόσωπα.
 - 1) ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες κοινοποιούνται, όπως απαιτούν οι τεχνικές οδηγίες, έτσι ώστε οι επιβάτες να είναι ενήμεροι σχετικά με τα είδη των εμπορευμάτων των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται στο αεροπλάνο και
 - 2) ο αερομεταφορέας και, κατά περίπτωση, ο αντιπρόσωπός του επίγειας εξυπηρέτησης εξασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων με τη μορφή ανακοινώσεων στα σημεία αποδοχής φορτίου.
- γ) Παροχή πληροφοριών στον κυβερνήτη. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
 - 1) έχει ενημερωθεί εγγράφως ο κυβερνήτης σχετικά με τα επικίνδυνα εμπορεύματα που φέρει το αεροπλάνο, όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες·
 - 2) παρέχονται πληροφορίες για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια της πτήσης, όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες·
 - 3) ευανάγνωστο αντίγραφο για την έγγραφη ενημέρωση του κυβερνήτη φυλάσσεται σε εύκολα προσβάσιμη θέση στο έδαφος μέχρι την ολοκλήρωση της πτήσης που αφορούν οι γραπτές πληροφορίες. Πρέπει να είναι εύκολη η πρόσβαση στο εν λόγω αντίγραφο, ή στις πληροφορίες που περιέχει, στα αεροδρόμια της τελευταίας αναχώρησης και του επόμενου προγραμματισμένου προορισμού, μέχρι την ολοκλήρωση της πτήσης που αφορούν οι γραπτές πληροφορίες·
 - 4) όταν επικίνδυνα εμπορεύματα μεταφέρονται με πτήση που εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εκτός του εδάφους κράτους χρησιμοποιείται η αγγλική γλώσσα για την έγγραφη ενημέρωση του κυβερνήτη, επιπροσθέτως προς άλλες γλωσσικές απαιτήσεις.(βλέπε πίνακα 1 στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.1065 σχετικά με τη διάρκεια φύλαξης του εγγράφου.)
- δ) Παροχή πληροφοριών σε περίπτωση αεροπορικού συμβάντος ή ατυχήματος.
 - 1) ο αερομεταφορέας του οποίου το αεροπλάνο εμπλέκεται σε αεροπορικό συμβάν παρέχει, κατόπιν αιτήματος, κάθε πληροφορία, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.

- 2) ο αερομεταφορέας του οποίου το αεροπλάνο εμπλέκεται σε αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν παρέχει χωρίς καθυστέρηση κάθε πληροφορία, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.
- 3) Ο αερομεταφορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους προβλέπει στα κατάλληλα εγχειρίδια και στα σχέδια επείγουσας επέμβασης τις διαδικασίες που καθιστούν δυνατή την παροχή των εν λόγω πληροφοριών.
- ε) Παροχή πληροφοριών σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια της πτήσης.
- 1) Σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια της πτήσης, ο κυβερνήτης ενημερώνει, αμέσως μόλις το επιτρέψει η κατάσταση, την κατάλληλη διοικητική μονάδα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με τυχόν επικίνδυνα εμπορεύματα που μεταφέρει με το αεροπλάνο, όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες.

OPS 1.1220

Προγράμματα εκπαίδευσης

- α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει και τηρεί προγράμματα εκπαίδευσης προσωπικού, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες, τα οποία εγκρίνονται από την Αρχή.
- β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το προσωπικό εκπαιδεύεται με βάση απαιτήσεις ανάλογες των ευθυνών του.
- γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει την εκπαίδευση, ή την εξακρίβωση της εκπαίδευσης κατά την πρόσληψη, κάθε προσώπου που καταλαμβάνει θέση σχετική με την αεροπορική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.
- δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του προσωπικού υποβάλλεται σε δοκιμασία για να ελέγχεται ότι κατανοεί τις ευθύνες του.
- ε) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του προσωπικού για το οποίο απαιτείται εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα, υποβάλλεται σε επανεκπαίδευση κατά διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν τα δύο έτη.
- στ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τηρούνται αρχεία εκπαίδευσης σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα για το σύνολο του προσωπικού, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.
- ζ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τηρούνται αρχεία εκπαίδευσης σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα για το σύνολο του προσωπικού, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.

OPS 1.1225

Αναφορές συμβάντος και ατυχήματος με επικίνδυνα εμπορεύματα

- α) Ο αερομεταφορέας αναφέρει το συμβάντα και ατυχήματα που σχετίζονται με επικίνδυνα εμπορεύματα στην Αρχή στην αρμόδια Αρχή του κράτους όπου συνέβη το συμβάν ή ατύχημα, όπως καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.1225. Η αρχική αναφορά υποβάλλεται εντός 72 ωρών από την επέλευση του γεγονότος, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια και περιλαμβάνει τις λεπτομέρειες που είναι γνωστές τη στιγμή εκείνη. Εάν χρειαστεί, πρέπει να υποβληθεί μεταγενέστερη αναφορά το συντομότερο δυνατόν, στην οποία να αναφέρονται οποιεσδήποτε πρόσθετες πληροφορίες έχουν διαπιστωθεί.
- β) Ο αερομεταφορέας αναφέρει επίσης στην Αρχή καθώς και στην αρμόδια Αρχή του κράτους όπου συνέβη το γεγονός, την ανεύρεση αδήλωτων ή μη ορθώς δηλωθέντων επικινδύνων εμπορευμάτων που ανακαλύπτονται στο φορτίο ή στις αποσκευές των επιβατών, όπως καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.1225. Η αρχική αναφορά υποβάλλεται εντός 72 ωρών από την ανακάλυψη, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια, και περιλαμβάνει τις λεπτομέρειες που είναι γνωστές τη στιγμή εκείνη. Εάν χρειαστεί, πρέπει να υποβληθεί μεταγενέστερη αναφορά το συντομότερο δυνατόν, στην οποία να αναφέρονται οποιεσδήποτε πρόσθετες πληροφορίες έχουν διαπιστωθεί.

Προσάρτημα 1 της OPS 1.1225

Αναφορές συμβάντος και ατυχήματος με επικίνδυνα εμπορεύματα

1. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι αναφέρεται παντός είδους συμβάν και ατύχημα με επικίνδυνα εμπορεύματα, ανεξαρτήτως εάν τα επικίνδυνα εμπορεύματα βρίσκονται στο φορτίο, στο ταχυδρομείο, στις αποσκευές των επιβατών ή του πληρώματος. Πρέπει επίσης να αναφέρεται η ανεύρεση αδήλων ή μη ορθώς δηλωθέντων επικινδύνων εμπορευμάτων που ανακαλύπτονται στο φορτίο, στο ταχυδρομείο ή στις αποσκευές.
2. Η αρχική αναφορά υποβάλλεται εντός 72 ωρών από την ανακάλυψή τους, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια. Η αναφορά μπορεί να διαβιβαστεί με οποιοδήποτε τρόπο, συμπεριλαμβανομένων του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, τηλεφωνικά ή με τηλεομοιοτυπία. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει τις λεπτομέρειες που είναι γνωστές τη στιγμή εκείνη, σύμφωνα με τους τίτλους που παρατίθενται στο σημείο 3. Εάν χρειαστεί, πρέπει να υποβληθεί μεταγενέστερη αναφορά το συντομότερο δυνατόν, στην οποία να αναφέρονται όλες οι λεπτομέρειες που δεν ήταν γνωστές όταν υποβλήθηκε η αρχική αναφορά. Στην περίπτωση που η αναφορά έχει υποβληθεί προφορικά, αποστέλλεται γραπτή επιβεβαίωση το συντομότερο δυνατόν.
3. Η αρχική και κάθε μεταγενέστερη αναφορά είναι όσο το δυνατόν ακριβέστερη και περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, τα ακόλουθα στοιχεία:
 - α. Ημερομηνία του συμβάντος ή ατυχήματος ή της ανεύρεσης αδήλων ή μη ορθώς δηλωθέντων επικινδύνων εμπορευμάτων·
 - β. Τόπος, αριθμός πτήσης και ημερομηνία πτήσης·
 - γ. Περιγραφή των εμπορευμάτων και αριθμός αναφοράς της αεροπορικής φορτωτικής, του σάκου, του αποκόμματος αναγνώρισης αποσκευής, του εισιτηρίου, κτλ·
 - δ. Ίδιο όνομα αποστολής εμπορευμάτων (συμπεριλαμβανομένης της τεχνικής ονομασίας, κατά περίπτωση) και αριθμός των Ηνωμένων Εθνών/αριθμός ταυτότητας (UN/ID), εάν είναι γνωστός·
 - ε. Κατηγορία ή υποδιαίρεση και τυχόν δευτερογενής κίνδυνος·
 - στ. Τύπος συσκευασίας και σήμα αναγνώρισης συσκευασίας που φέρει·
 - ζ. Ποσότητα·
 - η. Όνομα/ονοματεπώνυμο του αποστολέα, του επιβάτη, κτλ·
 - θ. Άλλα σχετικά στοιχεία·
 - ι. Εικαζόμενο αίτιο του συμβάντος ή ατυχήματος·
 - ια. Μέτρα που λήφθηκαν·
 - ιβ. Άλλες τυχόν ενέργειες αναφοράς· και
 - ιγ. Ονοματεπώνυμο, ιδιότητα, διεύθυνση και αριθμός τηλεφώνου του προσώπου που υποβάλλει την αναφορά.
4. Στην αναφορά πρέπει να επισυνάπτονται αντίγραφα των σχετικών εγγράφων και τυχόν φωτογραφίες που λήφθηκαν.

ΤΜΗΜΑ ΙΘ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

OPS 1.1235

Απαιτήσεις ασφαλείας

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλο το ενδεδειγμένο προσωπικό είναι εξοικειωμένο και πληροί τις σχετικές απαιτήσεις των εθνικών προγραμμάτων ασφαλείας του κράτους του αερομεταφορέα.

OPS 1.1240

Προγράμματα εκπαίδευσης

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει, διατηρεί και εφαρμόζει εγκεκριμένα προγράμματα εκπαίδευσης, τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα στα μέλη πληρώματος του αερομεταφορέα να προβαίνουν στις κατάλληλες ενέργειες για την πρόληψη πράξεων παράνομων παρεμβάσεων όπως δολιοφθορά ή παράνομη κατάληψη αεροπλάνων και να ελαχιστοποιούν τις συνέπειες παρόμοιων συμβάντων εφόσον συμβούν. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης πρέπει να είναι συμβατό προς το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της Πολιτικής Αεροπορίας. Τα επιμέρους μέλη του πληρώματος πρέπει να έχουν γνώση και αρμοδιότητα όσον αφορά όλα τα σχετικά στοιχεία του προγράμματος εκπαίδευσης.

OPS 1.1245

Αναφορά πράξεων παράνομης παρέμβασης

Μετά από πράξη παράνομης παρέμβασης επί του αεροπλάνου, ο κυβερνήτης ή, εν απουσία του, ο αερομεταφορέας, υποβάλλει, το ταχύτερο δυνατό, αναφορά για την πράξη αυτή στην αρμόδια τοπική Αρχή και στην Αρχή στο κράτος του αερομεταφορέα.

OPS 1.1250

Πίνακας διαδικασίας έρευνας αεροπλάνου

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, στο αεροπλάνο, υπάρχει πίνακας διαδικασιών που πρέπει να ακολουθούνται κατά την αναζήτηση βόμβας ή αυτοσχέδιου εκρηκτικού μηχανισμού (IED) σε περίπτωση που υπάρχουν υπόνοιες για δολιοφθορά και για την αναζήτηση κρυμμένων όπλων, εκρηκτικών ή άλλων επικινδύνων συσκευών στο αεροπλάνο όταν υπάρχει βάσιμη υπόνοια ότι ενδέχεται να υπήρξε παράνομη παρέμβαση στο αεροπλάνο. Ο πίνακας διαδικασιών συνοδεύεται από οδηγίες για τις κατάλληλες ενέργειες που πρέπει να αναλαμβάνονται εάν ανακαλυφθεί βόμβα ή ύποπτο αντικείμενο, καθώς και από πληροφορίες για το λιγότερο επικίνδυνο του συγκεκριμένου αεροπλάνου όπου μπορεί να τοποθετηθεί η βόμβα, εφόσον προβλέπεται από τον κάτοχο του πιστοποιητικού τύπου.

OPS 1.1255

Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος πτήσης

- α) Σε όλα τα αεροπλάνα των οποίων ο θάλαμος πληρώματος πτήσης διαθέτει πόρτα, η πόρτα αυτή πρέπει να μπορεί να κλειδώνεται, πρέπει δε να προβλέπονται ή να καθιερώνονται μέσα ή διαδικασίες, αποδεκτά από την Αρχή, με τα οποία το πλήρωμα θαλάμου επιβατών μπορεί να ειδοποιεί το πλήρωμα πτήσης σε περίπτωση ύποπτης δραστηριότητας ή παραβιάσεων των κανόνων ασφαλείας στο θάλαμο επιβατών.
- β) Όλα τα αεροπλάνα που μεταφέρουν επιβάτες και έχουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 45 500 kg ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση άνω των 60 θέσεων πρέπει να διαθέτουν εγκεκριμένη πόρτα θαλάμου πληρώματος πτήσης η οποία να μπορεί να κλειδώνεται και να ξεκλειδώνεται από τη θέση του κάθε χειριστή και η οποία να είναι σχεδιασμένη κατά τρόπον ώστε να πληροί τις εφαρμοστέες αναδρομικές επιχειρησιακές απαιτήσεις πλοϊμότητας. Ο σχεδιασμός της πόρτας αυτής δεν πρέπει να εμποδίζει τις ενέργειες έκτακτης ανάγκης οι οποίες προβλέπονται στις εφαρμοστέες αναδρομικές επιχειρησιακές απαιτήσεις πλοϊμότητας.

- γ) Σε όλα τα αεροπλάνα που διαθέτουν πόρτα θαλάμου πληρώματος πτήσης σύμφωνα με το σημείο β):
- 1) η πόρτα αυτή πρέπει να είναι κλειστή πριν από την εκκίνηση των κινητήρων για την απογείωση και θα κλειδώνεται όταν απαιτείται από διαδικασία ασφαλείας ή από τον κυβερνήτη μέχρι το σβήσιμο των κινητήρων μετά την προσγείωση, εκτός από τις περιπτώσεις που κρίνεται αναγκαίο για την είσοδο ή την έξοδο εξουσιοδοτημένων προσώπων σύμφωνα με το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της Πολιτικής Αεροπορίας·
 - 2) πρέπει να υπάρχουν μέσα για την παρακολούθηση, από τη θέση του κάθε χειριστή, του χώρου εκτός του θαλάμου του πληρώματος πτήσης στο βαθμό που απαιτείται για την αναγνώριση των προσώπων που ζητούν είσοδο στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης και για την ανίχνευση ύποπτης συμπεριφοράς ή δυνητικής απειλής.»
-