

## II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 800/2013 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Αυγούστου 2013

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι χειριστές και το προσωπικό που λαμβάνουν μέρος στη λειτουργία ορισμένων αεροσκαφών υποχρεούνται να πληρούν τις συναφείς βασικές απαιτήσεις που προβλέπονται στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (2) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, απαιτείται, εφόσον οι εκτελεστικοί κανόνες δεν ορίζουν άλλως, οι φορείς εκμετάλλευσης που ενέχονται σε μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών να δηλώνουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων τους που σχετίζονται με τη λειτουργία των αεροσκαφών αυτών.
- (3) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, η Επιτροπή απαιτείται να εκδώσει τους αναγκαίους εκτελεστικούς κανόνες για τη θέσπιση των όρων ασφαλούς λειτουργίας των αεροσκαφών.

- (4) Ο παρών κανονισμός τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής<sup>(2)</sup> ώστε να περιληφθούν ιδιαίτερες πτυχές που σχετίζονται με μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες.

- (5) Για να εξασφαλισθεί ομαλή μετάβαση και υψηλό επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι εκτελεστικοί κανόνες πρέπει να αντικατοπτρίζουν τις τελευταίες εξελίξεις της τεχνολογίας, συμπεριλαμβανομένων των βέλτιστων πρακτικών, καθώς και την επιστημονική και τεχνική πρόοδο στον τομέα των πτητικών λειτουργιών. Επομένως, πρέπει να συνεξεταστούν οι τεχνικές απαιτήσεις και οι διοικητικές διαδικασίες που έχουν συμφωνηθεί μέχρι τις 30 Ιουνίου 2009 υπό την αιγίδα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) και του Ευρωπαϊκού Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και η υφιστάμενη νομοθεσία σχετικά με το εκάστοτε εθνικό περιβάλλον.

- (6) Πρέπει να δοθεί επαρκής χρόνος στην αεροναυτική βιομηχανία και στις διοικήσεις των κρατών μελών ούτως ώστε να προσαρμοστούν στο νέο ρυθμιστικό πλαίσιο.

- (7) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Αεροπορίας κατάρτισε σχέδιο εκτελεστικών κανόνων και το υπέβαλε ως γνωμοδότηση στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 65 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008,

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.<sup>(2)</sup> ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

1) Στο άρθρο 1 παράγραφος 1, μετά τη φράση «λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών με αεροπλάνα και ελικόπτερα» προστίθεται η φράση «και λειτουργίες μη εμπορικών αερομεταφορών με αεροπλάνα, ελικόπτερα, αερόστατα και ανεμοπλάνα».

2) Στο άρθρο 1 η παράγραφος 3 μετατρέπεται σε παράγραφο 5 και παρεμβάλλονται οι κάτωθι νέες παράγραφοι 3 και 4:

«3. Ο παρών κανονισμός ορίζει επίσης λεπτομερείς κανόνες για τις μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες και τους όρους και τις διαδικασίες δήλωσης των φορέων εκμετάλλευσης που εκτελούν μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών και της εποπτείας τους.

4. Λοιπές πτητικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργιών στις οποίες αεροσκάφος χρησιμοποιείται για την εκτέλεση ειδικών εργασιών ή υπηρεσιών, εξακολουθούν να διεξάγονται σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία, έως ότου εκδοθούν και αρχίσουν να ισχύουν οι σχετικοί εκτελεστικοί κανόνες.»

3) Στο άρθρο 2:

α) στο πρώτο εδάφιο, προστίθεται το κάτωθι νέο σημείο 5:

«5) “πτητικές λειτουργίες ναυτιλίας βάσει επιδόσεων (PBN)”, η ναυτιλία περιοχής με βάση απαιτήσεις επιδόσεων για αεροσκάφος που ίπταται σε διαδρομή σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο (ATS), με διαδικασία προσέγγισης με όργανα ή σε καθορισμένο εναέριο χώρο.»

β) στο δεύτερο εδάφιο, το «V» αντικαθίσταται από το «VII».

4) Στο άρθρο 5 παράγραφος 2, η μνεία «CAT» απαλείφεται από την πρώτη πρόταση.

5) Στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β), η μνεία «αεροπλάνα και ελικόπτερα» αντικαθίσταται από τη μνεία «αεροπλάνα, ελικόπτερα, αερόστατα και ανεμοπλάνα».

6) Στο άρθρο 5, προστίθενται οι κάτωθι τρεις παράγραφοι:

«3. Φορείς εκμετάλλευσης σύνθετων μηχανοκίνητων αεροπλάνων και ελικοπτέρων που εκτελούν μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες δηλώνουν την ικανότητα και τα μέσα τους για να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους που σχετίζονται με τη λειτουργία των αεροσκαφών και να εκμεταλλεύονται τα αεροσκάφη σύμφωνα με τις διατάξεις των παραρτημάτων III και VI.

4. Φορείς εκμετάλλευσης μη σύνθετων μηχανοκίνητων αεροπλάνων και ελικοπτέρων, καθώς και αερόστατων και ανεμοπλάνων, που εκτελούν μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες εκμεταλλεύονται τα αεροσκάφη σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος VII.

5. Κατά παρέκκλιση από τις παραγράφους 1, 3 και 4, φορείς εκπαίδευσης που έχουν την επιχειρηματική έδρα τους στην επικράτεια κράτους μέλους και έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 290/2012 της Επιτροπής (\*), όταν εκτελούν εκπαιδευτική πτήση εντός ή εκτός της Ένωσης ή προς την Ένωση, χρησιμοποιούν:

α) σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος VI·

β) μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα, καθώς και αερόστατα και ανεμοπλάνα, σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος VII.

(\*) ΕΕ L 100 της 5.4.2012, σ. 1.»

7) Στο άρθρο 6 προστίθεται η κάτωθι νέα παράγραφος 7:

«7. Κατά παρέκκλιση από το SpA.PBN.100 PBN του παραρτήματος V, μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα σε καθορισμένο εναέριο χώρο, σε διαδρομές ή σύμφωνα με διαδικασίες όπου ορίζονται σε προδιαγραφές ναυτιλίας βάσει επιδόσεων (PBN) εξακολουθούν να εκτελούνται υπό τους όρους της εθνικής νομοθεσίας των κρατών μελών, έως ότου εκδοθούν και αρχίσουν να ισχύουν οι σχετικοί εκτελεστικοί κανόνες.»

8) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) η κείμενη παράγραφος μετατρέπεται σε παράγραφο 1

β) στο στοιχείο α), η μνεία «για αεροπλάνα» αντικαθίσταται από τη μνεία «για λειτουργίες αεροπλάνων CAT»

γ) στο στοιχείο β), η μνεία «για ελικόπτερα» αντικαθίσταται από τη μνεία «για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων CAT».

δ) προστίθεται η κάτωθι νέα παράγραφος 2:

«2. Μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα εξακολουθούν να εκτελούνται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία περί περιορισμού του χρόνου πτήσης, έως ότου εκδοθούν και αρχίσουν να ισχύουν οι σχετικοί εκτελεστικοί κανόνες.»

- 9) Στο άρθρο 10 προστίθεται η κάτωθι νέα παράγραφος 3:
- «3. Κατά παρέκκλιση από το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να μην εφαρμόζουν:
- α) τις διατάξεις του παραρτήματος III για τις μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα έως τις 25 Αυγούστου 2016· και
- β) τις διατάξεις των παραρτημάτων V, VI και VII για τις μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με αεροπλάνα, ελικόπτερα, αερόστατα και ανεμοπλάνα, έως τις 25 Αυγούστου 2016.»
- 10) Στο παράρτημα I, ο τίτλος μεταβάλλεται σε «Ορισμοί των όρων που χρησιμοποιούνται στα παραρτήματα II έως VII». Προστίθενται οι κάτωθι νέοι ορισμοί κατ' αλφαβητική σειρά και οι υπάρχοντες ορισμοί αριθμούνται εκ νέου αντίστοιχα:
- «11. "Πτητική λειτουργία διαδικασίας προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV)", ενόργανη προσέγγιση με τη χρήση πλευρικής και κατακόρυφης καθοδήγησης, η οποία όμως δεν εκπληρώνει τις καθορισμένες απαιτήσεις για λειτουργίες προσέγγισης ακριβείας και προσγείωσης, με ύψος απόφασης (DH) έως 250 ft και οπτική εμβέλεια διαδρόμου (RVR) τουλάχιστον 600 m.»
- «43. "Αεροσκάφη ELA1", τα κάτωθι επανδρωμένα ευρωπαϊκά ελαφρά αεροσκάφη:
- α) αεροπλάνο με μέγιστη μάζα απογείωσης (MTOM) έως 1 200 kg, το οποίο δεν ταξινομείται ως σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος
- β) ανεμοπλάνο ή μηχανοκίνητο ανεμοπλάνο με MTOM έως 1 200 kg·
- γ) αερόστατο με μέγιστο εκ σχεδιασμού όγκο ανυψωτικού αερίου ή θερμού αέρα έως 3 400 m<sup>3</sup> για τα αερόστατα θερμού αέρα, 1 050 m<sup>3</sup> για τα αερόστατα αερίου και 300 m<sup>3</sup> για τα προσδεδεμένα αερόστατα αερίου»
- «44. "Αεροσκάφη ELA2", τα κάτωθι επανδρωμένα ευρωπαϊκά ελαφρά αεροσκάφη:
- α) αεροπλάνο με μέγιστη μάζα απογείωσης (MTOM) έως 2 000 kg, το οποίο δεν ταξινομείται ως σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος
- β) ανεμοπλάνο ή μηχανοκίνητο ανεμοπλάνο με MTOM έως 2 000 kg·
- γ) αερόστατο·
- δ) πολύ ελαφρύ στροφιόπτερο με MTOM έως 600 kg, το οποίο είναι απλού σχεδιασμού, προορίζεται για να μεταφέρει έως δύο επιβαίνοντες και δεν κινείται με στροβιλοκινητήρα και/ή πυραυλοκινητήρες· μόνον για πτήσεις εξ όψεως (VFR) κατά την ημέρα.»
- «126. "Αποδεκτό αεροδρόμιο λόγω καιρού", κατάλληλο αεροδρόμιο εφόσον, για τον υπολογιζόμενο χρόνο χρήσης, τα δελτία και/ή οι προγνώσεις καιρού, ή τυχόν συνδυασμός τους, υποδεικνύουν ότι οι καιρικές συνθήκες είναι στα απαιτούμενα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ή άνω αυτών, και τα δελτία της κατάστασης της επιφάνειας του διαδρόμου υποδεικνύουν ότι είναι δυνατή η ασφαλής προσγείωση.»
- 11) Στο παράρτημα II παράγραφος ARO.GEN.200 στοιχείο γ) μετά τη μνεία «έχουν πιστοποιηθεί από την αρμόδια αρχή» προστίθεται η μνεία «ή έχουν υποβάλει δηλώσεις στην αρμόδια αρχή».
- 12) Στο παράρτημα II παράγραφος ARO.GEN.220 στοιχείο α), παρεμβάλλονται τα κάτωθι νέα σημεία και τα υπόλοιπα αριθμούνται εκ νέου αναλόγως:
- «5. διαδικασίες δήλωσης και συνεχούς επιτήρησης δηλωμένων φορέων·»
- «8. εποπτεία των δραστηριοτήτων μη σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών στο έδαφος του κράτους μέλους από μη εμπορικούς φορείς εκμετάλλευσης.»
- 13) Στο παράρτημα II παράγραφος ARO.GEN.220 στοιχείο β), προστίθεται στο τέλος η μνεία «και των δηλώσεων που παραλαμβάνει».
- 14) Στο παράρτημα II, το κείμενο του στοιχείου α) της παραγράφου ARO.GEN.300 αντικαθίσταται από το κάτωθι:
- «α) Η αρμόδια αρχή ελέγχει:
1. τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που ισχύουν για φορείς ή πρόσωπα πριν την έκδοση πιστοποιητικού ή έγκρισης φορέα, αναλόγως·

2. τη συνεχιζόμενη συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις φορέων που έχει πιστοποιήσει ή από τους οποίους έχει λάβει δήλωση·
3. τη συνεχιζόμενη συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις μη εμπορικών φορέων εκμετάλλευσης μη σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών· και
4. την εφαρμογή κατάλληλων μέτρων ασφαλείας κατ' εντολή της αρμόδιας αρχής σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.135 στοιχεία γ) και δ).».
- 15) Στο παράρτημα II παράγραφος ARO.GEN.305, τα στοιχεία δ) και ε) μετατρέπονται σε στοιχεία ε) και στ) αντιστοίχως και παρεμβάλλεται νέο στοιχείο δ):
- «δ) Όσον αφορά φορείς που δηλώνουν τις δραστηριότητές τους στην αρμόδια αρχή, το πρόγραμμα εποπτείας καταρτίζεται με βάση τον ιδιαίτερο χαρακτήρα του φορέα, την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων του και τα αποτελέσματα προηγούμενων δραστηριοτήτων εποπτείας και στηρίζεται στην εκτίμηση συναφών κινδύνων. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει ελέγχους και επιθεωρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης και των αψιδιαστικών επιθεωρήσεων, ανάλογα με την περίπτωση.».
- 16) Στο παράρτημα II, προστίθεται η κάτωθι νέα παράγραφος ARO.GEN.345 μετά την παράγραφο ARO.GEN.330:
- «ARO.GEN.345 Δήλωση — φορείς**
- α) Μόλις λάβει δήλωση από φορέα που ασκεί ή σκοπεύει να ασκήσει δραστηριότητες για τις οποίες απαιτείται δήλωση, η αρμόδια αρχή επαληθεύει ότι η δήλωση περιέχει όλες τις πληροφορίες που απαιτεί το μέρος ORO και ενημερώνει τον φορέα σχετικά με την παραλαβή της δήλωσης.
- β) Σε περίπτωση που η δήλωση δεν περιέχει τις απαιτούμενες πληροφορίες ή περιέχει πληροφορίες από τις οποίες προκύπτει μη συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις, η αρμόδια αρχή κοινοποιεί στον φορέα την περίπτωση μη συμμόρφωσης και ζητά περαιτέρω πληροφορίες. Εάν κριθεί αναγκαίο, η αρμόδια αρχή διενεργεί επιθεώρηση στον φορέα. Εάν επιβεβαιωθεί η μη συμμόρφωση, η αρμόδια αρχή λαμβάνει μέτρα όπως ορίζεται στην παράγραφο ARO.GEN.350.».
- 17) Στο παράρτημα II παράγραφος ARO.GEN.350 στοιχεία β) και γ), μετά τη λέξη «πιστοποιητικού» προστίθεται η μνεία «ή προς το περιεχόμενο δήλωσης».
- 18) Στο παράρτημα II παράγραφος ARO.GEN.350 στοιχείο ε), μετά τη μνεία «πιστοποιημένου από την αρμόδια αρχή» προστίθεται η μνεία «ή που δηλώνει τις δραστηριότητές του στην αρμόδια αρχή».
- 19) Στο παράρτημα II, το κείμενο του στοιχείου β) της παραγράφου ARO.OPS.200 αντικαθίσταται από το κάτωθι:
- «β) Όταν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι ο φορέας απέδειξε τη συμμόρφωσή του προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις, εκδίδει ή τροποποιεί την έγκριση. Στην έγκριση καθορίζονται:
1. οι προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών, όπως ορίζει το προσάρτημα II, για εμπορικές αερομεταφορές· ή
  2. ο κατάλογος ειδικών εγκρίσεων, όπως ορίζει το προσάρτημα V, για μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες.».
- 20) Στο παράρτημα II, προστίθεται το νέο προσάρτημα V με τίτλο «Κατάλογος ειδικών εγκρίσεων», όπως ορίζει το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.
- 21) Στο παράρτημα III, στο τέλος της παραγράφου ORO.GEN.005 προστίθεται η μνεία «ή μη εμπορικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη».
- 22) Στο παράρτημα III παράγραφος ORO.GEN.105 μετά τη μνεία «πιστοποίηση» προστίθεται η μνεία «ή δήλωση».
- 23) Στο παράρτημα III παράγραφος ORO.GEN.110 στοιχεία α) και γ), μετά τη μνεία «πιστοποιητικό» προστίθεται η μνεία «ή δήλωση».
- 24) Στο παράρτημα III παράγραφος ORO.GEN.120, προστίθεται το κάτωθι νέο στοιχείο γ):
- «γ) Οι αερομεταφορείς που υποχρεούνται να δηλώσουν τη δραστηριότητά τους κοινοποιούν στην αρμόδια αρχή τον κατάλογο εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης που χρησιμοποιούν για τη συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του.».
- 25) Στο παράρτημα III παράγραφος ORO.GEN.140 στοιχείο α), μετά τη μνεία «πιστοποίηση» προστίθεται η μνεία «ή δήλωση».

26) Στο παράρτημα III, το κείμενο της παραγράφου ORO.AOC.125 αντικαθίσταται από το κάτωθι:

«α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΑΟΚ) επιτρέπεται να εκτελεί μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με αεροσκάφος που άλλως χρησιμοποιείται για εμπορικές πτητικές λειτουργίες περιλαμβανόμενες στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, εφόσον ο αερομεταφορέας:

1. περιγράφει λεπτομερώς τις εν λόγω πτητικές λειτουργίες στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, όπου συμπεριλαμβάνονται:

i) καθορισμός των ισχυουσών απαιτήσεων·

ii) σαφής καθορισμός τυχόν διαφορών μεταξύ των διαδικασιών πτητικής λειτουργίας που χρησιμοποιούνται για εμπορικές και μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες·

iii) μέσο που εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό που ενέχεται στην πτητική λειτουργία είναι πλήρως εξοικειωμένο με τις συναφείς διαδικασίες.

2. υποβάλλει τις διαφορές που έχουν διαπιστωθεί μεταξύ των διαδικασιών λειτουργίας του στοιχείου α) σημείο i)ii) στην αρμόδια αρχή για εκ των προτέρων έγκριση.

β) Κάτοχος πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΑΟΚ) που εκτελεί τις προβλεπόμενες στο στοιχείο α) πτητικές λειτουργίες δεν απαιτείται να υποβάλει δήλωση σύμφωνα με το παρόν μέρος.».

27) Στο παράρτημα III, μετά την παράγραφο ORO.AOC.150 προστίθεται το κάτωθι νέο τμήμα:

«ΤΜΗΜΑ DEC

**ΔΗΛΩΣΗ**

**ORO.DEC.100 Δήλωση**

Ο φορέας μη εκμετάλλευσης σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών:

α) παρέχει στην αρμόδια αρχή όλες τις σχετικές πληροφορίες πριν από την έναρξη των πτητικών λειτουργιών, κάνοντας χρήση του εντύπου του προσαρτήματος I του παρόντος παραρτήματος·

β) κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή κατάλογο των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης που χρησιμοποιεί·

γ) διατηρεί τη συμμόρφωση προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις και προς τις πληροφορίες που παρέχονται στη δήλωση·

δ) κοινοποιεί χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή κάθε αλλαγή στη δήλωσή του ή στα μέσα συμμόρφωσης που χρησιμοποιεί, με την υποβολή τροποποιημένης δήλωσης, κάνοντας χρήση του εντύπου του προσαρτήματος I του παρόντος παραρτήματος· και

ε) κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή τότε παύει την πτητική λειτουργία.».

28) Στο παράρτημα III, το στοιχείο β) της παραγράφου ORO.MLR.100 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«β) Το περιεχόμενο του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παρόν παράρτημα, το παράρτημα IV (μέρος-CAT), το παράρτημα V (μέρος-SpA) και το παράρτημα VI (μέρος-NCC), ανάλογα με την περίπτωση, και δεν πρέπει να παραβιάζει τους όρους που περιέχονται στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών του πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή στη δήλωση και στον σχετικό κατάλογο ειδικών εγκρίσεων, ανάλογα με την περίπτωση.».

29) Στο παράρτημα III, η παράγραφος ORO.MLR.101 έχει τίτλο: «Εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών — διάρθρωση εμπορικών αεροπορικών μεταφορών».

30) Στο παράρτημα III, το κείμενο του στοιχείου α) της παραγράφου ORO.MLR.115 αντικαθίσταται από το κάτωθι:

«α) Τα ακόλουθα αρχεία φυλάσσονται για τουλάχιστον 5 έτη:

1. για φορείς εκμετάλλευσης CAT, αρχεία των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στην παράγραφο ORO.GEN.200·

2. για μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, αντίγραφο της δήλωσης του φορέα εκμετάλλευσης, στοιχεία εγκρίσεων που κατέχονται και εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών.».

31) Στο παράρτημα III, το κείμενο της παραγράφου ORO.FC.005 αντικαθίσταται από το κάτωθι:

«Το παρόν τμήμα καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης για την εκπαίδευση, την πείρα και τα προσόντα του πληρώματος πτήσης και περιλαμβάνει:

α) την ενότητα 1 που καθορίζει τις κοινές απαιτήσεις που ισχύουν τόσο για τις μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών όσο και για κάθε εμπορική αεροπορική μεταφορά·



- β) την ενότητα 2 που καθορίζει πρόσθετες απαιτήσεις μόνο για τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.»
- 32) Στο παράρτημα III, μετά την παράγραφο ORO.FC.005 προστίθεται νέα ενότητα με τίτλο «Ενότητα 1 — Κοινές απαιτήσεις».
- 33) Στο παράρτημα III παράγραφος ORO.FC.105 στοιχείο α), η μνεία «τον κυβερνήτη/συγκυβερνήτη» αντικαθίσταται από τη μνεία «τον κυβερνήτη ή, για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, τον συγκυβερνήτη».
- 34) Στο παράρτημα III παράγραφος ORO.FC.145 στοιχείο γ), στην αρχή προστίθεται η μνεία «Για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.».
- 35) Στο παράρτημα III, μετά την παράγραφο ORO.FC.145 προστίθεται νέα ενότητα με τίτλο «Ενότητα 2 — Πρόσθετες απαιτήσεις για τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές».
- 36) Στο παράρτημα III, το κείμενο της παραγράφου ORO.CC.005 αντικαθίσταται από το κάτωθι:
- «Το παρόν μέρος καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ο φορέας εκμετάλλευσης όταν χρησιμοποιεί αεροσκάφος με πλήρωμα θαλάμου επιβατών, και περιλαμβάνει:
- α) την ενότητα 1, που καθορίζει κοινές απαιτήσεις που ισχύουν για όλες τις πτητικές λειτουργίες· και
- β) την ενότητα 2, που καθορίζει πρόσθετες απαιτήσεις μόνο για τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.».
- 37) Στο παράρτημα III μέρος CC η ενότητα 1 έχει τίτλο: «Κοινές απαιτήσεις».
- 38) Στο παράρτημα III, προστίθεται ένα νέο προσάρτημα με τίτλο «Δήλωση», όπως ορίζει το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.
- 39) Στο παράρτημα V, το κείμενο της παραγράφου SpA.GEN.100 αντικαθίσταται από το κάτωθι:
- «α) Η αρμόδια αρχή για την έκδοση ειδικής έγκρισης είναι:
1. για εμπορικό αερομεταφορέα, η αρχή του κράτους μέλους όπου ο αερομεταφορέας έχει την κύρια επιχειρηματική έδρα του·
  2. για μη εμπορικό αερομεταφορέα, η αρχή του κράτους στο οποίο ο αερομεταφορέας έχει τον τόπο εγκατάστασης ή διαμονής του.
- β) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α) σημείο 2, για μη εμπορικό αερομεταφορέα που χρησιμοποιεί αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα, δεν εφαρμόζονται οι ισχύουσες απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος για την έγκριση των ακόλουθων πτητικών λειτουργιών, εφόσον οι εν λόγω εγκρίσεις εκδίδονται από τρίτη χώρα νηολόγησης:
1. ναυτιλία βάσει επιδόσεων (PBN)·
  2. ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας (MNPS)·
  3. εναέριος χώρος με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM).».
- 40) Στο παράρτημα V, το κείμενο της παραγράφου SpA.GEN.110 αντικαθίσταται από το κάτωθι:
- «Το πεδίο εφαρμογής της δραστηριότητας φορέα εκμετάλλευσης για την άσκηση της οποίας χορηγείται έγκριση τεκμηριώνεται και προσδιορίζεται:
- α) για φορείς εκμετάλλευσης κατόχους πιστοποιητικού αερομεταφορέα στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών που αναγράφονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα·
- β) για όλους τους λοιπούς φορείς εκμετάλλευσης, στον κατάλογο ειδικών εγκρίσεων.».
- 41) Στο παράρτημα V παράγραφος SpA.DG.100, μετά τη φράση “του παραρτήματος IV” προστίθεται η φράση “, του παραρτήματος VI (μέρος-NCC) και του παραρτήματος VII (μέρος-NCO)”.
- 42) Προστίθενται το νέο παράρτημα VI (μέρος-NCC) και το νέο παράρτημα VII (μέρος-NCO), όπως ορίζονται στα παραρτήματα III και IV του παρόντος κανονισμού.

*Άρθρο 2***Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 25 Αυγούστου 2013.

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

Βρυξέλλες, 14 Αυγούστου 2013.

Για την Επιτροπή  
Ο Πρόεδρος  
José Manuel BARROSO

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## «Προσάρτημα V

**Κατάλογος ειδικών εγκρίσεων**

## Μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες

(υποκείμενες στις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην έγκριση και περιλαμβανόμενες στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών ή στο εγχειρίδιο του χειριστή)

Εκδίδουσα αρχή <sup>(1)</sup>:

Κατάλογος ειδικών εγκρίσεων # <sup>(2)</sup>:

Επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης:

Ημερομηνία <sup>(3)</sup>:

Υπογραφή:

Μοντέλο και σήματα νηολόγησης του αεροσκάφους: <sup>(4)</sup>:

Τύποι ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας (SPO), εάν εφαρμόζεται:

<sup>(5)</sup> . . . . .

Ειδικές εγκρίσεις <sup>(6)</sup> :	Προδιαγραφές <sup>(7)</sup>	Παρατηρήσεις
...		
...		
...		
...		

<sup>(1)</sup> Αναφέρονται η επωνυμία και τα στοιχεία επικοινωνίας.

<sup>(2)</sup> Αναφέρεται ο σχετικός αριθμός.

<sup>(3)</sup> Ημερομηνία έκδοσης των ειδικών εγκρίσεων (ηη-μμ-εεεε) και υπογραφή του εκπροσώπου της αρμόδιας αρχής.

<sup>(4)</sup> Αναφέρεται ο προσδιορισμός της κατασκευής, του μοντέλου και της σειράς του αεροσκάφους κατά την Ομάδα για την Ασφάλεια των Εμπορικών Πτήσεων (CAST) του ΔΟΠΑ ή η βασική σειρά, αν δεν έχει προσδιοριστεί σειρά (π.χ. Boeing-737-3K2 ή Boeing-777-232). Η ταξινόμηση της CAST του ΔΟΠΑ είναι διαθέσιμη στην ακόλουθη διεύθυνση: <http://www.intlaviationstandards.org/>

Τα σήματα νηολόγησης πρέπει να παρατίθενται είτε στον κατάλογο των ειδικών εγκρίσεων είτε στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών. Στην τελευταία περίπτωση, στον κατάλογο των ειδικών εγκρίσεων πρέπει να υπάρχει παραπομπή στη σχετική σελίδα του εγχειριδίου πτητικών λειτουργιών.

<sup>(5)</sup> Αναφέρεται το είδος πτητικής λειτουργίας, π.χ. γεωργία, κατασκευές, φωτογράφιση, τοπογραφική αποτύπωση, παρατήρηση και περιπολία, εναέρια διαφήμιση.

<sup>(6)</sup> Αναγράφονται σε αυτή τη στήλη τυχόν εγκεκριμένες πτητικές λειτουργίες, π.χ. επικίνδυνα εμπορεύματα, LVO, RVSM, RNP, MNPS.

<sup>(7)</sup> Αναγράφονται σε αυτή τη στήλη τα πιο ελαστικά κριτήρια για κάθε έγκριση, π.χ. το ύψος απόφασης και τα ελάχιστα κρίσιμου σχετικού ύψους και ορατότητας διαδρόμου για την κατηγορία CAT II.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## «Προσάρτημα

<b>ΔΗΛΩΣΗ</b>
σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής για τις αεροπορικές πτητικές λειτουργίες
<b>Φορέας εκμετάλλευσης</b>
Επωνυμία: Τόπος εγκατάστασης ή διαμονής του φορέα εκμετάλλευσης και τόπος από τον οποίο διευθύνονται οι πτητικές λειτουργίες: Ονοματεπώνυμο και στοιχεία επικοινωνίας του υπόλογου διαχειριστή:
<b>Πτητική λειτουργία αεροσκάφους</b>
Ημερομηνία έναρξης της πτητικής λειτουργίας/ημερομηνία εφαρμογής της αλλαγής:
Τύπος(-οι) πτητικής λειτουργίας: <input type="checkbox"/> Μέρος-NCC: (προσδιορίζεται εάν πρόκειται για μεταφορά επιβατών και/ή φορτίου)
Τύπος(-οι) αεροσκάφους, νηολόγηση (νηολογήσεις) και κύρια(-ες) βάση(-εις):
Στοιχεία εγκρίσεων που κατέχονται (επισυνάπτεται στη δήλωση κατάλογος ειδικών εγκρίσεων, ανάλογα με την περίπτωση)
Κατάλογος των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης με παραπομπές στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (ΑΜΣ) που αντικαθιστούν (επισυνάπτεται στη δήλωση)
<b>Δηλώσεις</b>
<input type="checkbox"/> Η τεκμηρίωση του συστήματος διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένων των εγχειριδίων πτητικών λειτουργιών, ανταποκρίνεται στις ισχύουσες απαιτήσεις που καθορίζονται στο μέρος-ORO, το μέρος-NCC και το μέρος-SpA. Όλες οι πτήσεις πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις οδηγίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών.
<input type="checkbox"/> Όλα τα χρησιμοποιούμενα αεροσκάφη διαθέτουν ισχύον πιστοποιητικό αξιοπιστίας και πληρούν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής.
<input type="checkbox"/> Όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης και τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κατά περίπτωση, εκπαιδεύονται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις.
<input type="checkbox"/> (Ανάλογα με την περίπτωση) Ο φορέας εκμετάλλευσης έχει εφαρμόσει και αποδειξει τη συμμόρφωσή του προς επίσημα αναγνωρισμένο βιομηχανικό πρότυπο. Στοιχεία αναφοράς του προτύπου: Φορέας πιστοποίησης: Ημερομηνία του τελευταίου ελέγχου της συμμόρφωσης:
<input type="checkbox"/> Κάθε αλλαγή πτητικής λειτουργίας που επηρεάζει τις πληροφορίες της παρούσας δήλωσης κοινοποιείται στην αρμόδια αρχή.
<input type="checkbox"/> Ο φορέας εκμετάλλευσης επιβεβαιώνει ότι οι πληροφορίες της παρούσας δήλωσης είναι ορθές.
Ημερομηνία, ονοματεπώνυμο και υπογραφή του υπόλογου διαχειριστή»

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

## ΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΕ ΣΥΝΘΕΤΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

## [ΜΕΡΟΣ-NCC]

## ΤΜΗΜΑ Α

## ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

**NCC.GEN.100 Αρμόδια αρχή**

Αρμόδια αρχή είναι η αρχή που ορίζεται από το κράτος μέλος όπου ο φορέας εκμετάλλευσης έχει τον κύριο τόπο της επιχειρηματικής του δραστηριότητας ή τον τόπο διαμονής του.

**NCC.GEN.105 Ευθύνες πληρώματος**

- α) Το μέλος πληρώματος είναι υπεύθυνο για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων του, τα οποία:
1. σχετίζονται με την ασφάλεια του αεροσκάφους και των επιβαίνόντων του· και
  2. καθορίζονται στις οδηγίες και τις διαδικασίες του εγχειριδίου πτητικών λειτουργιών.
- β) Κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης ή όποτε κρίνεται αναγκαίο προς όφελος της ασφάλειας από τον κυβερνήτη, κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών βρίσκεται στην καθορισμένη θέση του και δεν εκτελεί άλλες εργασίες από εκείνες που απαιτούνται για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους.
- γ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, τα μέλη του πληρώματος πτήσης παραμένουν προσηλωμένα με τη ζώνη ασφαλείας τους στην καθορισμένη θέση τους.
- δ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος πτήσης με τα κατάλληλα προσόντα παραμένει πάντοτε στη θέση των χειριστηρίων του αεροσκάφους.
- ε) Το μέλος πληρώματος δεν εκτελεί καθήκοντα σε αεροσκάφος:
1. εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι υποφέρει από κόπωση, όπως αναφέρεται στο 7.στ του παραρτήματος ΙV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή άλλως αισθάνεται ανίκανο προς εργασία, σε βαθμό που ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την πτήση· ή
  2. όταν βρίσκεται υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών ή οινοπνεύματος ή για άλλους λόγους που αναφέρονται στο 7.ζ του παραρτήματος ΙV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- στ) Το μέλος πληρώματος που αναλαμβάνει καθήκοντα για περισσότερους του ενός φορείς εκμετάλλευσης:
1. τηρεί τα ατομικά του αρχεία όσον αφορά τους χρόνους πτήσης και υπηρεσίας και τις περιόδους ανάπαυσης, όπως αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙΙ (μέρος-ΟΡΟ), τμήμα FTL του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012· και
  2. υποβάλλει σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης τα στοιχεία που απαιτούνται για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις FTL.
- ζ) Το μέλος πληρώματος αναφέρει στον κυβερνήτη:
1. κάθε έλλειψη, βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα που πιστεύει ότι μπορεί να επηρεάσει την αξιοπιστία ή την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης· και
  2. κάθε επικίνδυνο ή ενδεχομένως επικίνδυνο συμβάν για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους.

**NCC.GEN.106 Ευθύνες και αρμοδιότητα κυβερνήτη**

- α) Ο κυβερνήτης είναι υπεύθυνος:
1. για την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του φορτίου του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια των πτητικών λειτουργιών του αεροσκάφους, όπως ορίζεται στο 1.γ του παραρτήματος ΙV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008·
  2. για την έναρξη, τη συνέχιση, τον τερματισμό ή την εκτροπή μιας πτήσης για λόγους ασφαλείας·

3. να εξασφαλίζει ότι όλες οι οδηγίες, οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι κατάλογοι ελέγχου τηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών και όπως ορίζεται στο 1.β του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008·
4. να αρχίζει την πτήση μόνον εφόσον βεβαιωθεί ότι πληρούνται όλοι οι κάτωθι επιχειρησιακοί περιορισμοί που αναφέρονται στο 2.α.3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ως εξής:
  - i) το αεροσκάφος είναι αξιόπλο·
  - ii) το αεροσκάφος είναι δεόντως νηολογημένο·
  - iii) τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται για την εκτέλεση της πτήσης έχουν εγκατασταθεί στο αεροσκάφος και λειτουργούν, εκτός εάν ο πίνακας ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) ή ισοδύναμο έγγραφο επιτρέπει πτητική λειτουργία με εξοπλισμό εκτός λειτουργίας, όπως απαιτείται στο NCC.IDE.A.105 ή NCC.IDE.H.105·
  - iv) η μάζα του αεροσκάφους και η θέση του κέντρου βάρους είναι τέτοιες ώστε η πτήση να είναι δυνατόν να εκτελεστεί εντός των ορίων που προδιαγράφονται στα έγγραφα αξιοπιστίας·
  - v) όλες οι αποσκευές του θαλάμου επιβατών, οι παραδιδόμενες αποσκευές και το φορτίο έχουν φορτωθεί ορθώς και στοιβαχθεί ασφαλώς·
  - vi) σε καμία στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης δεν σημειώνεται υπέρβαση των περιορισμών πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους, όπως ορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM)·
  - vii) κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης είναι κάτοχος έγκυρης αδειας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011· και
  - viii) τα μέλη του πληρώματος πτήσης είναι κατάλληλου βαθμού και πληρούν τις απαιτήσεις επαγγελματικής επάρκειας και πείρας·
5. να μην αρχίσει πτήση εφόσον μέλος του πληρώματος πτήσης δεν είναι σε θέση να εκτελέσει καθήκοντα για οποιοδήποτε λόγο όπως τραυματισμό, ασθένεια, κόπωση ή εξαιτίας της επίηρης ψυχοτρόπων ουσιών·
6. να μη συνεχίσει πτήση πέραν του πλησιέστερου αποδεκτού αεροδρομίου λόγω καιρού ή χώρου λειτουργίας, όταν μειωθεί η ικανότητα μέλους του πληρώματος πτήσης να εκτελέσει τα καθήκοντά του εξαιτίας π.χ. κόπωσης, ασθένειας ή έλλειψης οξυγόνου·
7. να αποφασίζει για την αποδοχή του αεροσκάφους με επιχειρησιακής φύσεως δυσλειτουργίες, σύμφωνα με τον κατάλογο παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση (CDL) ή τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), αναλόγως·
8. κατά τον τερματισμό της πτήσης, ή σειράς πτήσεων, να καταγράφει τα δεδομένα χρήσης και όλα τα γνωστά ή ύποπτα ελαττώματα του αεροσκάφους στο τεχνικό ημερολόγιο του αεροσκάφους ή στο ημερολόγιο καταγραφής πτήσης του αεροσκάφους· και
9. να διασφαλίζει ότι οι συσκευές καταγραφής στοιχείων πτήσης:
  - i) δεν καθίστανται ανενεργές ούτε τίθενται εκτός λειτουργίας κατά τη διάρκεια της πτήσης· και
  - ii) σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος που υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά:
    - A) δεν διαγράφονται σκοπίμως τα στοιχεία τους·
    - B) απενεργοποιούνται αμέσως μετά την ολοκλήρωση της πτήσης· και
    - Γ) ενεργοποιούνται εκ νέου μόνο με τη σύμφωνη γνώμη της αρχής διερεύνησης·
- β) Ο κυβερνήτης έχει την αρμοδιότητα να αρνηθεί την επιβίβαση ή την αποβίβαση οποιουδήποτε προσώπου, τη φόρτωση ή την εκφόρτωση αποσκευής ή φορτίου που συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαινόντων του.
- γ) Ο κυβερνήτης αναφέρει, το συντομότερο δυνατόν, στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS) τυχόν σημειούμενες επικίνδυνες καιρικές συνθήκες ή συνθήκες πτήσης, οι οποίες είναι δυνατόν να επηρεάσουν δυσμενώς την ασφάλεια άλλου αεροσκάφους.
- δ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) σημείο 6, σε πτητική λειτουργία πολλαπλών πληρωμάτων επιτρέπεται ο κυβερνήτης να συνεχίσει πτήση πέραν του πλησιέστερου αποδεκτού αεροδρομίου λόγω καιρού εφόσον εφαρμόζονται κατάλληλες διαδικασίες μετριασμού των επιπτώσεων των κινδύνων.

- ε) Ο κυβερνήτης, σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτεί άμεση λήψη απόφασης και δράσης, προβαίνει σε κάθε ενέργεια που κρίνει αναγκαία υπό τις περιστάσεις σύμφωνα με το 7.δ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Στις περιπτώσεις αυτές επιτρέπεται να παρεκκλίνει από κανόνες, επιχειρησιακές διαδικασίες και μεθόδους για λόγους ασφάλειας.
- στ) Ο κυβερνήτης υποβάλλει χωρίς καθυστέρηση αναφορά στην αρμόδια αρχή για έκνομη ενέργεια και ενημερώνει την ορισμένη τοπική αρχή.
- ζ) Ο κυβερνήτης κοινοποιεί στην πλησιέστερη αρμόδια αρχή με τα ταχύτερα δυνατά μέσα κάθε ατύχημα στο οποίο ενεπλάκη το αεροσκάφος, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τον σοβαρό τραυματισμό ή τον θάνατο προσώπου ή σοβαρή ζημία στο αεροσκάφος ή σε ιδιοκτησία.

#### **NCC.GEN.110 Συμμόρφωση προς νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες**

- α) Ο κυβερνήτης συμμορφώνεται προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών στα οποία διεξάγονται οι πτητικές λειτουργίες.
- β) Ο κυβερνήτης είναι εξοικειωμένος με τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες που άπτονται των καθηκόντων του, διέπουν τις περιοχές από τις οποίες πρόκειται να διέλθει το αεροσκάφος, τα αεροδρόμια ή χώρους πτητικής λειτουργίας που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, και με τις αεροναυτιλιακές διευκολύνσεις, όπως ορίζεται στο 1.α του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

#### **NCC.GEN.115 Κοινή γλώσσα**

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη πληρώματος μπορούν να επικοινωνούν μεταξύ τους σε κοινή γλώσσα.

#### **NCC.GEN.120 Τροχοδρόμηση αεροπλάνων**

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι αεροπλάνο τροχοδρομεί μόνο στην επιφάνεια κίνησης αεροδρομίου, εάν το πρόσωπο που χειρίζεται τα χειριστήρια πτήσης:

- α) είναι χειριστής που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα· ή
- β) έχει οριστεί από τον φορέα εκμετάλλευσης και:
1. έχει εκπαιδευτεί στην τροχοδρόμηση του αεροσκάφους·
  2. έχει εκπαιδευτεί στη χρήση ραδιοτηλεφώνου, εφόσον απαιτούνται ραδιοεπικοινωνίες·
  3. έχει εκπαιδευτεί στα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά, τις διαδρομές, τα σήματα, τη σήμανση, τα φώτα, τα σήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC) και τις οδηγίες, τη φρασεολογία και τις διαδικασίες· και
  4. είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στα πρότυπα λειτουργίας που απαιτούνται για την ασφαλή κίνηση του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο.

#### **NCC.GEN.125 Ενεργοποίηση στροφείου — ελικόπτερα**

Το στροφείο ελικόπτερου στρέφεται μόνο όταν είναι σε λειτουργία ο κινητήρας για τον σκοπό της πτήσης με τον πτυχιούχο χειριστή στα χειριστήρια.

#### **NCC.GEN.130 Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές**

Ο φορέας εκμετάλλευσης δεν επιτρέπει σε κανένα άτομο μέσα σε αεροσκάφος να χρησιμοποιεί φορητή ηλεκτρονική συσκευή (PED) η οποία θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους.

#### **NCC.GEN.135 Πληροφορίες για τον φερόμενο εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και επιβίωσης**

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει την ανά πάσα στιγμή ύπαρξη διαθέσιμων προς άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης (RCC) καταλόγων που περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης εντός του αεροσκάφους.

#### **NCC.GEN.140 Μεταφερόμενα έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες**

- α) Τα ακόλουθα έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες μεταφέρονται σε κάθε πτήση, ως πρωτότυπα ή αντίγραφα, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά:
1. το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM) ή ισοδύναμο(-α) έγγραφο(-α)·
  2. το πρωτότυπο πιστοποιητικό νηολόγησης·
  3. το πρωτότυπο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CoFA)·

4. το πιστοποιητικό θορύβου·
  5. η δήλωση που προβλέπεται στο παράρτημα III (μέρος-ORO) παράγραφος ORO.DEC.100 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012·
  6. ο κατάλογος τυχόν ειδικών εγκρίσεων·
  7. η άδεια ασυρμάτου αεροσκάφους, ανάλογα με την περίπτωση·
  8. το (τα) πιστοποιητικό(-ά) ασφάλισης για αστική ευθύνη·
  9. το ημερολόγιο καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμο έγγραφο του αεροσκάφους·
  10. λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας (ATS)·
  11. επικαιροποιημένοι και κατάλληλοι αεροναυτικοί χάρτες για τη διαδρομή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές προς τις οποίες είναι εύλογο να αναμένεται ότι ενδεχομένως η πτήση θα αποκλίνει·
  12. διαδικασίες και πληροφορίες οπτικών σημάτων για χρήση από αναχαιτίζοντα ή αναχαιτιζόμενα αεροσκάφη·
  13. πληροφορίες για υπηρεσίες έρευνας και επιβίωσης στην περιοχή της σχεδιαζόμενης πτήσης·
  14. τα ισχύοντα μέρη του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που αφορούν τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος, τα οποία είναι εύκολα προσπελάσιμα από τα μέλη του πληρώματος·
  15. ο MEL ή ο CDL·
  16. κατάλληλα έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών (NOTAM) και υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών (AIS)·
  17. κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες·
  18. καταστάσεις φορτίου και/ή επιβατών, ανάλογα με την περίπτωση· και
  19. κάθε άλλο έγγραφο ενδεχομένως σχετικό με την πτήση ή απαιτούμενο από τα κράτη τα οποία αφορά η πτήση.
- β) Σε περίπτωση απώλειας ή κλοπής των εγγράφων που ορίζονται στο στοιχείο α) σημεία 2 έως 8, η πτητική λειτουργία επιτρέπεται να συνεχισθεί μέχρι να φθάσει η πτήση στον προορισμό της ή σε τόπο όπου να μπορεί να εφοδιασθεί με έγγραφα αντικατάστασης.

#### **NCC.GEN.145 Τήρηση, προσκόμιση και χρήση καταχωρίσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης**

- α) Μετά από ατύχημα ή συμβάν που υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους τηρεί τα αρχικά καταγεγραμμένα δεδομένα για διάστημα 60 ημερών, εκτός εάν η αρχή διερεύνησης ορίσει διαφορετικά.
  - β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διεξάγει επιχειρησιακούς ελέγχους και αξιολογήσεις των καταχωρίσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης (FDR), των καταχωρίσεων του καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης (CVR) και των καταχωρίσεων της ζεύξης δεδομένων, ώστε να εξασφαλιστεί συνεχής λειτουργική ετοιμότητα των καταγραφέων στοιχείων πτήσης.
  - γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης αποθηκεύει τις καταχωρίσεις του FDR για την απαιτούμενη κατά την παράγραφο NCC.IDE.A.165 ή NCC.IDE.H.165 περίοδο πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση ότι, για σκοπούς δοκιμής και συντήρησης του FDR, επιτρέπεται να διαγραφεί έως και 1 ώρα του παλαιότερα καταγεγραμμένου υλικού κατά τη στιγμή δοκιμής.
  - δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης τηρεί και διατηρεί επικαιροποιημένη τεκμηρίωση που περιέχει τις απαραίτητες πληροφορίες για τη μετατροπή των μη επεξεργασμένων στοιχείων του FDR σε παραμέτρους εκφραζόμενες σε τεχνικές μονάδες.
  - ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης διαθέτει κάθε καταχώριση του καταγραφέα στοιχείων πτήσης που έχει διατηρηθεί, αν έτσι ορίζει η αρμόδια αρχή.
- στ) Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010:
1. οι καταχωρίσεις του CVR χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς άλλους από τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, αν συναινούν όλα τα ενδιαφερόμενα μέλη του πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης· και
  2. οι καταχωρίσεις του FDR ή οι καταχωρίσεις της ζεύξης δεδομένων χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς άλλους από τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος, για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, εφόσον οι εν λόγω καταχωρίσεις:
    - ι) χρησιμοποιούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης μόνο για σκοπούς αξιοπλοΐας ή συντήρησης,

- ii) είναι αποχαρακτηρισμένα, ή
- iii) κοινοποιούνται μέσω ασφαλών διαδικασιών.

#### **NCC.GEN.150 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων**

- α) Η αεροπορική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων διεξάγεται σύμφωνα με το παράρτημα 18 της σύμβασης του Σικάγου, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από τις Τεχνικές οδηγίες για την ασφαλή αεροπορική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (έγγραφο αριθ. 9284-AN/905 του ΔΟΠΑ), συμπεριλαμβανομένων των συμπληρωμάτων και τυχόν προσθηκών ή διορθωτικών.
- β) Επικίνδυνα εμπορεύματα μεταφέρονται μόνο από φορέα εκμετάλλευσης εγκεκριμένο σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA) τμήμα Z του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, εκτός εάν:
1. δεν υπόκεινται στις τεχνικές οδηγίες σύμφωνα με το μέρος 1 των εν λόγω οδηγιών· ή
  2. μεταφέρονται από επιβάτες ή μέλη του πληρώματος, ή βρίσκονται μέσα σε αποσκευές, σύμφωνα με το μέρος 8 των τεχνικών οδηγιών.
- γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι λαμβάνονται όλα τα εύλογα μέτρα για την αποτροπή ακούσιας μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων με το αεροσκάφος.
- δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης παρέχει στα μέλη του προσωπικού τις απαραίτητες πληροφορίες που επιτρέπουν την εκτέλεση των καθηκόντων τους, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.
- ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης αναφέρει, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες, χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή και την κατάλληλη αρχή του κράτους όπου σημειώνεται ατύχημα ή συμβάν με επικίνδυνα εμπορεύματα.
- στ) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει ότι παρέχονται στους επιβάτες πληροφορίες σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες.
- ζ) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων υπό τη μορφή ανακοινώσεων στα σημεία αποδοχής φορτίου, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.

#### ΤΜΗΜΑ Β

#### **ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ**

#### **NCC.OP.100 Χρήση αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας**

Ο φορέας εκμετάλλευσης κάνει χρήση μόνο αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας που είναι κατάλληλοι για τον τύπο του αεροσκάφους και της σχετικής πτητικής λειτουργίας.

#### **NCC.OP.105 Προσδιορισμός απομονωμένων αεροδρομίων — αεροπλάνα**

Για την επιλογή εναλλακτικών αεροδρομίων και την πολιτική καυσίμων, ο φορέας εκμετάλλευσης θεωρεί ένα αεροδρόμιο απομονωμένο εφόσον ο χρόνος πτήσης έως το πλησιέστερο κατάλληλο εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού υπερβαίνει:

- α) για αεροπλάνα με παλινδρομικούς κινητήρες, τα 60 πρώτα λεπτά· ή
- β) για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, τα 90 πρώτα λεπτά.

#### **NCC.OP.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — γενικά**

α) Για τις πτήσεις με κανόνες πτήσης με όργανα (IFR), ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλακτικό αεροδρόμιο που προγραμματίζεται να χρησιμοποιηθεί. Τα εν λόγω ελάχιστα:

1. δεν είναι χαμηλότερα εκείνων που έχει καθορίσει για το αεροδρόμιο το κράτος στο οποίο βρίσκεται, εκτός εάν το εν λόγω κράτος έχει εγκρίνει ειδικά χαμηλότερα ελάχιστα· και
2. όταν εκτελούνται πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας, εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA) τμήμα E του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

β) Κατά τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου, ο φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

1. τον τύπο, την επίδοση και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροσκάφους·
2. τη σύνθεση, τις ικανότητες και την πείρα του πληρώματος πτήσης·
3. τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων και των περιοχών τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που είναι δυνατόν να επιλεγούν για χρήση·



4. την επάρκεια και την επίδοση των διαθέσιμων οπτικών βοηθημάτων προσέγγισης αεροδρομίου και των επίγειων μη οπτικών βοηθημάτων·
  5. τον εξοπλισμό που φέρει το αεροσκάφος για σκοπούς ναυτιλίας και/ή ελέγχου του ίχνους πτήσης κατά τη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της επίπλευσης, 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 απρόβλεπτων καταστάσεων·
  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 θα χρησιμοποιηθεί κατά τη διάρκεια της τελικής προσέγγισης.
- γ) Τα ελάχιστα για συγκεκριμένο τύπο διαδικασίας προσέγγισης και προσγείωσης χρησιμοποιούνται μόνο εφόσον πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
1. λειτουργεί ο εξοπλισμός εδάφους που απαιτείται για τη σκοπούμενη διαδικασία·
  2. λειτουργούν τα απαιτούμενα για τον τύπο της προσέγγισης συστήματα του αεροσκάφους·
  3. πληρούνται τα απαιτούμενα κριτήρια επίδοσης του αεροσκάφους· και
  4. το πλήρωμα διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.

#### **NCC.OP.111 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — πτητικές λειτουργίες NPA, APV, CAT I**

- α) Το ύψος απόφασης (DH) που πρέπει να χρησιμοποιείται για προσέγγιση μη-ακριβείας (NPA) που εκτελείται με τεχνική τελική προσέγγιση συνεχούς καθόδου (CDFA), πτητικές λειτουργίες διαδικασίας προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV) ή πτητική λειτουργία της κατηγορίας I είναι μικρότερο από το υψηλότερο:
1. ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής·
  2. ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) για την κατηγορία του αεροσκάφους·
  3. δημοσιευμένη διαδικασία προσέγγισης DH, αναλόγως·
  4. ελάχιστο σύστημα που προσδιορίζεται στον πίνακα 1· ή
  5. ελάχιστο DH που προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM) ή σε ισοδύναμο έγγραφο, εφόσον αναφέρεται.
- β) Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) για πτητική λειτουργία NPA που εκτελείται χωρίς τεχνική CDFA δεν είναι μικρότερο από το υψηλότερο:
1. σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) για την κατηγορία του αεροσκάφους·
  2. ελάχιστο σύστημα που προσδιορίζεται στον πίνακα 1· ή
  3. ελάχιστο MDH που προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM) ή σε ισοδύναμο έγγραφο, εφόσον αναφέρεται.

Πίνακας 1

#### **Ελάχιστα συστήματος**

Βοήθημα	Μικρότερο DH/MDH (ft)
Σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS)	200
Παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS)/δορυφορικό σύστημα βελτίωσης (SBAS) [πλευρική ακρίβεια με προσέγγιση κατακόρυφης καθοδήγησης (LPV)]	200
GNSS [πλευρική πλοήγηση (LNAV)]	250
GNSS/βαρομετρική κατακόρυφη πλοήγηση (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Ραδιοφάρος ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης (LOC) με ή χωρίς όργανα μέτρησης απόστασης (DME)	250

Βοήθημα	Μικρότερο DH/MDH (ft)
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε απόσταση ½ NM)	250
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε απόσταση 1 NM)	300
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε απόσταση 2 NM ή περισσότερο)	350
Ραδιοφάρος καθολικής κατεύθυνσης VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Μη κατευθυντικοί ραδιοφάροι (NDB)	350
NDB/DME	300
Ραδιογωνιόμετρο VHF (VDF)	350

### NCC.OP.112 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — κυκλικές προσεγγίσεις με αεροπλάνα

α) Το MDH για κυκλική προσέγγιση με αεροπλάνα δεν είναι μικρότερο:

1. δημοσιευμένου σχετικού ύψους αποφυγής εμποδίων (OCH) κυκλικής προσέγγισης για την κατηγορία του αεροπλάνου·
2. ελάχιστου σχετικού ύψους κυκλικής προσέγγισης που προκύπτει από τον πίνακα 1· ή
3. DH/MDH της προηγούμενης διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης.

β) Η ελάχιστη ορατότητα για κυκλική προσέγγιση με αεροπλάνα είναι η υψηλότερη από:

1. την ενδεχομένως δημοσιευμένη ορατότητα κυκλικής προσέγγισης για την κατηγορία του αεροπλάνου·
2. την ελάχιστη ορατότητα που προκύπτει από τον πίνακα 2· ή
3. την εμβέλεια ορατότητας διαδρόμου/μεταλλασσόμενη μετεωρολογική ορατότητα (RVR/CMV) της προηγούμενης διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης.

Πίνακας 1

#### MDH και ελάχιστη ορατότητα για κυκλική προσέγγιση ανάλογα με την κατηγορία αεροπλάνου

	Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Ελάχιστη μετεωρολογική ορατότητα (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

### NCC.OP.113 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — επάκτιες κυκλικές προσεγγίσεις με ελικόπτερα

Το MDH για επάκτιες κυκλικές προσεγγίσεις με ελικόπτερα είναι τουλάχιστον 250 ft και η μετεωρολογική ορατότητα τουλάχιστον 800 m.

### NCC.OP.115 Διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης και προσέγγισης

- α) Ο κυβερνήτης χρησιμοποιεί τις διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης που καθορίζει το κράτος του αεροδρομίου, εφόσον οι διαδικασίες αυτές έχουν δημοσιευθεί για τον διάδρομο ή τη FATO που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.
- β) Κατά παρέκκλιση του στοιχείου α), ο κυβερνήτης αποδέχεται να παρεκκλίνει από δημοσιευμένη διαδικασία μόνον κατόπιν αδείας της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC):

1. με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα κριτήρια αποφυγής εμποδίων και λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι συνθήκες πτητικής λειτουργίας· ή
  2. εφόσον καθοδηγείται με ραντάρ από μονάδα ATC.
- γ) Σε κάθε περίπτωση, το τμήμα της τελικής προσέγγισης εκτελείται εξ όψεως ή σύμφωνα με τις δημοσιευμένες διαδικασίες προσέγγισης.

#### **NCC.OP.120 Διαδικασίες μείωσης του θορύβου**

Ο φορέας εκμετάλλευσης αναπτύσσει επιχειρησιακές διαδικασίες λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις από τον θόρυβο των αεροσκαφών και εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι η ασφάλεια έχει προτεραιότητα ως προς τη μείωση του θορύβου.

#### **NCC.OP.125 Ελάχιστα απόλυτα ύψη αποφυγής εμποδίων — πτήσεις IFR**

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει μέθοδο καθορισμού των ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης που παρέχουν την απαιτούμενη απόσταση εμποδίων για όλα τα τμήματα διαδρομής που εκτελούνται με IFR.
- β) Ο κυβερνήτης καθορίζει τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης με βάση την εν λόγω μέθοδο. Τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης είναι τουλάχιστον εκείνα που έχει δημοσιεύσει το κράτος από τον εναέριο χώρο του οποίου διέρχεται το αεροσκάφος.

#### **NCC.OP.130 Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — αεροπλάνα**

- α) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση μόνον εφόσον το αεροπλάνο φέρει επαρκή καύσιμα και λιπαντικά για τα κάτωθι:
    1. για πτήση με κανόνες εξ όψεως (VFR):
      - i) την ημέρα, για να φθάσει στο αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και στη συνέχεια για να ίπταται επί τουλάχιστον 30 λεπτά σε κανονικό απόλυτο ύψος πλεύσης· ή
      - ii) η νύχτα, για να φθάσει στο αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και στη συνέχεια για να ίπταται επί τουλάχιστον 45 λεπτά σε κανονικό απόλυτο ύψος πλεύσης.
    2. για πτήσεις IFR:
      - i) εφόσον δεν απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, για να φθάσει στο αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και στη συνέχεια για να ίπταται επί τουλάχιστον 45 λεπτά σε κανονικό απόλυτο ύψος πλεύσης· ή
      - ii) εφόσον απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, για να φθάσει στο αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και στη συνέχεια για να ίπταται επί τουλάχιστον 45 λεπτά σε κανονικό απόλυτο ύψος πλεύσης.
  - β) Για τον υπολογισμό του απαιτούμενου καυσίμου, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης απρόβλεπτων καταστάσεων, λαμβάνονται υπόψη τα κάτωθι:
    1. η πρόγνωση των μετεωρολογικών συνθηκών·
    2. οι διαδρομές και οι κυκλοφοριακές καθυστερήσεις που προβλέπει ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας (ATC)·
    3. οι διαδικασίες σε περίπτωση απώλειας πίεσης ή βλάβης κινητήρα εν πτήση, αναλόγως· και
    4. οιαδήποτε άλλη κατάσταση που μπορεί να καθυστερήσει την προσγείωση του αεροπλάνου ή να αυξήσει την κατανάλωση καυσίμων και/ή λιπαντικού.
- γ) Τίποτε δεν αποκλείει την τροποποίηση σχεδίου πτήσης εν πτήση, ώστε να ανασχεδιασθεί η πτήση προς άλλο προορισμό, με την προϋπόθεση ότι είναι δυνατόν να πληρούνται όλες οι απαιτήσεις από το σημείο στο οποίο ανασχεδιάστηκε η πτήση.

#### **NCC.OP.131 Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — ελικόπτερα**

- α) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση μόνον εφόσον το ελικόπτερο φέρει επαρκή καύσιμα και λιπαντικά για τα κάτωθι:
  1. για πτήσεις VFR, για να φθάσει στο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης και στη συνέχεια για να ίπταται επί τουλάχιστον 20 λεπτά με την ταχύτητα μέγιστης εμβέλειας· και

2. για πτήσεις IFR:

i) εφόσον δεν απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού ή δεν υπάρχει πλησιέστερο αποδεκτό εναλλακτικό αεροδρόμιο λόγω καιρού, για να φθάσει στο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης και στη συνέχεια για να ιπτάται επί τουλάχιστον 30 λεπτά με σταθερή ταχύτητα στα 450 m (1 500 ft) επάνω από το αεροδρόμιο προορισμού/χώρου λειτουργίας υπό κανονικές συνθήκες θερμοκρασίας και προσέγγισης και προσγείωσης· ή

ii) εφόσον απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο, για να ιπτάται και να εκτελέσει προσέγγιση και αποτυχημένη προσέγγιση στο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης, και στη συνέχεια:

A) να φθάσει στο εναλλακτικό αεροδρόμιο· και

B) να ιπτάται επί 30 λεπτά με σταθερή ταχύτητα στα 450 m (1 500 ft) επάνω από το αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας υπό κανονικές συνθήκες θερμοκρασίας και προσέγγισης και προσγείωσης.

β) Για τον υπολογισμό του απαιτούμενου καυσίμου, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης απρόβλεπτων καταστάσεων, λαμβάνονται υπόψη τα κάτωθι:

1. η πρόγνωση των μετεωρολογικών συνθηκών·

2. οι διαδρομές και οι κυκλοφοριακές καθυστερήσεις που προβλέπει ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας (ATC)

3. οι διαδικασίες σε περίπτωση απώλειας πίεσης ή βλάβης κινητήρα εν πτήσει, αναλόγως· και

4. οιαδήποτε άλλη κατάσταση που μπορεί να καθυστερήσει την προσγείωση του αεροσκάφους ή να αυξήσει την κατανάλωση καυσίμων και/ή λιπαντικού.

γ) Τίποτε δεν αποκλείει την τροποποίηση σχεδίου πτήσης εν πτήσει, ώστε να ανασχεδιασθεί η πτήση προς άλλο προορισμό, με την προϋπόθεση ότι είναι δυνατόν να πληρούνται όλες οι απαιτήσεις από το σημείο στο οποίο ανασχεδιάσθηκε η πτήση.

#### **NCC.OP.135 Στοιβασία αποσκευών και φορτίου**

Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες προκειμένου να διασφαλίζει ότι:

α) μεταφέρονται στον θάλαμο επιβατών μόνον οι χειραποσκευές που μπορούν να στοιβαχθούν επαρκώς και ασφαλώς· και

β) κάθε αποσκευή και φορτίο εντός του αεροσκάφους που ενδέχεται να προκαλέσει τραυματισμό ή ζημιά, ή να φράξει διαδρόμους και εξόδους εάν μετακινηθεί, αποθηκεύεται κατά τρόπο ώστε να αποτρέπεται η μετακίνησή του.

#### **NCC.OP.140 Ενημέρωση επιβατών**

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι:

α) πριν από την απογείωση, οι επιβάτες έχουν εξοικειωθεί με τη θέση και τη χρήση των κάτωθι:

1. των ζωνών ασφαλείας·

2. των εξόδων κινδύνου· και

3. της κάρτας ενημέρωσης των επιβατών για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης·

και, εάν απαιτείται:

4. των σωσίβιων γιλέκων·

5. του εξοπλισμού παροχής οξυγόνου·

6. των σωσίβιων λέμβων· και

7. άλλου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ατομικής χρήσης των επιβατών·

και

β) σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια της πτήσης, οι επιβάτες λαμβάνουν οδηγίες για να προβούν στις κατάλληλες για την κατάσταση ενέργειες έκτακτης ανάγκης.

**NCC.OP.145 Προετοιμασία πτήσης**

- α) Πριν από την έναρξη της πτήσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται με κάθε διαθέσιμο εύλογο μέσο ότι οι επίγειες και/ή θαλάσσιες διευκολύνσεις, συμπεριλαμβανομένων των διαθέσιμων διευκολύνσεων επικοινωνίας και αεροναυτιλιακών βοθημάτων που απαιτούνται οπωσδήποτε για την πτήση, για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους, ανταποκρίνονται στον τύπο λειτουργίας με τον οποίο θα εκτελεσθεί η πτήση.
- β) Πριν από την έναρξη της πτήσης, ο κυβερνήτης λαμβάνει δέουσα γνώση όλων των διαθέσιμων μετεωρολογικών πληροφοριών για τη σκοπούμενη πτήση. Η προετοιμασία πτήσης μακριά από τον τόπο αναχώρησης, και για κάθε πτήση IFR, περιλαμβάνει:
1. μελέτη των τρεχόντων μετεωρολογικών δελτίων και προγνώσεων· και
  2. σχεδιασμό εναλλακτικού σχεδίου δράσης σε περίπτωση που, λόγω καιρικών συνθηκών, η πτήση δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθεί όπως σχεδιάστηκε.

**NCC.OP.150 Εναλλακτικά αεροδρόμια απογείωσης — αεροπλάνα**

- α) Για πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης καθορίζει τουλάχιστον ένα αποδεκτό λόγω καιρού εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης στο σχέδιο πτήσης, εφόσον οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ή κάτω από αυτά ή εφόσον δεν είναι δυνατή η επιστροφή στο αεροδρόμιο αναχώρησης για άλλους λόγους.
- β) Το εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης βρίσκεται εντός της κάτωθι απόστασης από το αεροδρόμιο αναχώρησης:
1. για δικινητήρια αεροπλάνα, κατ' ανώτατο όριο έως απόσταση που ισοδυναμεί με χρόνο πτήσης 1 ώρα με σταθερή ταχύτητα σε κάθε κινητήρα υπό κανονικές συνθήκες ηγεμίας· και
  2. για τρικινητήρια και τετρακινητήρια αεροπλάνα, κατ' ανώτατο όριο έως απόσταση που ισοδυναμεί με χρόνο πτήσης 2 ωρών με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας (OEI) με σταθερή ταχύτητα υπό κανονικές συνθήκες ηγεμίας.
- γ) Για αεροδρόμιο που πρόκειται να επιλεγεί ως εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης, οι διαθέσιμες πληροφορίες επισημαίνουν ότι, στον υπολογιζόμενο χρόνο χρήσης, οι συνθήκες είναι στα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ή άνω αυτών για την πτητική λειτουργία.

**NCC.OP.151 Εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — αεροπλάνα**

Για πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης καθορίζει τουλάχιστον ένα αποδεκτό λόγω καιρού εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού στο σχέδιο πτήσης, εκτός εάν:

- α) οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες επισημαίνουν ότι, για το χρονικό διάστημα από 1 ώρα πριν έως 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όποιο διάστημα είναι βραχύτερο, η προσέγγιση και η προσγείωση είναι δυνατόν να εκτελεσθούν με μετεωρολογικές συνθήκες για πτήσεις εξ όψεως (VMC)· ή
- β) ο τόπος σκοπούμενης προσγείωσης είναι απομονωμένος και:
1. προβλέπεται διαδικασία ενόργανης προσέγγισης για το αεροδρόμιο της σκοπούμενης προσγείωσης· και
  2. οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες επισημαίνουν ότι θα επικρατούν οι κάτωθι μετεωρολογικές συνθήκες από 2 ώρες πριν έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης:
    - i) βάση νεφών σε τουλάχιστον 300 m (1 000 ft) επάνω από τα ελάχιστα που αφορούν τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης· και
    - ii) ορατότητα τουλάχιστον 5,5 km ή 4 km μεγαλύτερη από τα ελάχιστα που αφορούν τη διαδικασία.

**NCC.OP.152 Εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — ελικόπτερα**

Για πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης καθορίζει στο σχέδιο πτήσης τουλάχιστον ένα αποδεκτό λόγω καιρού εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, εκτός εάν:

- α) προβλέπεται διαδικασία ενόργανης προσέγγισης για το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι θα επικρατούν οι κάτωθι μετεωρολογικές συνθήκες από 2 ώρες πριν έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όποιο διάστημα είναι βραχύτερο:

1. βάση νεφών σε τουλάχιστον 120 m (400 ft) επάνω από τα ελάχιστα που αφορούν τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης· και
  2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m μεγαλύτερη από τα ελάχιστα που αφορούν τη διαδικασία· ή
- β) ο τόπος σκοπούμενης προσγείωσης είναι απομονωμένος και:
1. προβλέπεται διαδικασία ενόργανης προσέγγισης για το αεροδρόμιο της σκοπούμενης προσγείωσης·
  2. οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι θα επικρατούν οι κάτωθι μετεωρολογικές συνθήκες από 2 ώρες πριν έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης:
    - i) η βάση νεφών είναι σε τουλάχιστον 120 m (400 ft) επάνω από τα ελάχιστα που αφορούν τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης·
    - ii) η ορατότητα είναι τουλάχιστον 1 500 m μεγαλύτερη από τα ελάχιστα που αφορούν τη διαδικασία· και
  3. καθορίζεται σημείο μη επιστροφής (PNR) για υπεράκτιο προορισμό.

**NCC.OP.155 Ανεφοδιασμός με καύσιμα ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι ή αποβιβάζονται**

- α) Το αεροσκάφος δεν ανεφοδιάζεται με αεροπορικά καύσιμα (AVGAS) ή αεροπορικά καύσιμα ευρέως κλάσματος ή με μείγμα των ειδών αυτών καυσίμου, όταν επιβιβάζονται, έχουν επιβιβασθεί ή αποβιβάζονται επιβάτες.
- β) Για όλους τους άλλους τύπους καυσίμου λαμβάνονται οι απαραίτητες προφυλάξεις και το αεροσκάφος είναι κατάλληλα στελεχωμένο με ειδικευμένο προσωπικό, έτοιμο να αρχίσει και να καθοδηγήσει εκκένωση του αεροσκάφους με τα πιο πρακτικά και πρόσφορα διαθέσιμα μέσα.

**NCC.OP.160 Χρήση ακουστικών**

- α) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να βρίσκεται σε υπηρεσία στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης φορά ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη. Τα ακουστικά πρέπει να χρησιμοποιούνται ως η κύρια συσκευή για τις φωνητικές επικοινωνίες με την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας:
1. στο έδαφος:
    - i) όταν λαμβάνεται άδεια αναχώρησης από την υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας μέσω φωνητικής επικοινωνίας· και
    - ii) όταν λειτουργούν οι κινητήρες·
  2. κατά τη διάρκεια της πτήσης:
    - i) κάτω από το μεταβατικό απόλυτο ύψος· ή
    - ii) σε ύψος 10 000 ft, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο·και
  3. όταν το κρίνει αναγκαίο ο κυβερνήτης.
- β) Υπό τις συνθήκες του στοιχείου α), το μικρόφωνο τύπου προβόλου ή η ισοδύναμη διάταξη βρίσκεται σε θέση που επιτρέπει τη χρήση του για αμφίδρομη ραδιοεπικοινωνία.

**NCC.OP.165 Μεταφορά επιβατών**

Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες προκειμένου να διασφαλίζει ότι:

- α) οι επιβάτες κάθονται εκεί όπου, σε περίπτωση που απαιτηθεί εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης, είναι δυνατόν να τους παρασχεθεί βοήθεια και δεν εμποδίζουν την εκκένωση του αεροσκάφους·
- β) πριν και κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης, της απογείωσης και της προσγείωσης, καθώς και όποτε κρίνει απαραίτητο για λόγους ασφαλείας ο κυβερνήτης, κάθε επιβιβασμένος επιβάτης είναι καθισμένος σε κάθισμα ή σε θέση-κρεβάτι και έχει προσδεθεί ορθά με τη ζώνη ασφαλείας ή το σύστημα πρόσδεσης· και
- γ) η πολλαπλή κατοχή θέσεων επιτρέπεται μόνον σε συγκεκριμένα καθίσματα του αεροσκάφους για έναν ενήλικα και ένα παιδί προσδεδεμένο κατάλληλα με πρόσθετη κυκλική ζώνη ή άλλη διάταξη πρόσδεσης.



**NCC.OP.170 Ασφάλιση του θαλάμου επιβατών και του χώρου(-ων) μαγειρείου**

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι:

- α) πριν την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση, δεν υπάρχουν εμπόδια στις εξόδους και στους διαδρόμους διαφυγής και
- β) πριν την απογείωση και την προσγείωση, και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, όλος ο εξοπλισμός και οι αποσκευές έχουν ασφαλιστεί κατάλληλα.

**NCC.OP.175 Κάπνισμα εντός του αεροσκάφους**

Ο κυβερνήτης δεν επιτρέπει το κάπνισμα εντός του αεροσκάφους:

- α) εφόσον κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας·
  - β) κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού του αεροσκάφους με καύσιμα·
  - γ) ενόσω το αεροσκάφος βρίσκεται στο έδαφος, εκτός εάν ο φορέας εκμετάλλευσης έχει ορίσει διαδικασίες για τον μετριασμό των κινδύνων κατά τη διάρκεια των επίγειων λειτουργιών·
  - δ) έξω από καθορισμένες περιοχές καπνίσματος, στον (στους) διάδρομο (διαδρόμους) και στην (στις) τουαλέτα(-ες)·
  - ε) σε διαμερίσματα φορτίου και/ή άλλους χώρους όπου μεταφέρονται φορτία τα οποία δεν είναι αποθηκευμένα σε πυρίμαχα δοχεία ούτε καλύπτονται από καραβόπανο ανθεκτικό στις φλόγες· και
- στ) στους χώρους του θαλάμου επιβατών όπου παρέχεται οξυγόνο.

**NCC.OP.180 Μετεωρολογικές συνθήκες**

- α) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει πτήση VFR μόνον εφόσον οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι κατά τη διαδρομή και στον σκοπούμενο προορισμό κατά την εκτιμώμενη ώρα χρήσης θα είναι τουλάχιστον στα ισχύοντα ελάχιστα πτήσεις εξ όψεως.
- β) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει πτήση IFR μόνον εφόσον οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι, κατά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, οι μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, ή σε ένα τουλάχιστον εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.
- γ) Εάν η πτήση έχει τμήμα VFR και τμήμα IFR, οι αναφερόμενες στα στοιχεία α) και β) μετεωρολογικές συνθήκες ισχύουν αναλόγως.

**NCC.OP.185 Πάγος και άλλα είδη ρύπων — Διαδικασίες εδάφους**

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται όταν είναι απαραίτητες η αποπαγοποίηση και η αντιπαγοποίηση και συναφείς επιθεωρήσεις του αεροσκάφους, ώστε να καταστεί δυνατή η ασφαλής λειτουργία του.
- β) Ο κυβερνήτης αρχίζει τη διαδικασία απογείωσης μόνον εάν το αεροσκάφος δεν φέρει κανένα κατάλοιπο το οποίο ενδέχεται να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις ή τη δυνατότητα ελέγχου του αεροσκάφους, με εξαίρεση τις διαδικασίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) και σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

**NCC.OP.190 Πάγος και άλλα είδη ρύπων — διαδικασίες κατά την πτήση**

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες για τις πτήσεις σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγετού.
- β) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση ή πραγματοποιεί σκοπίμως πτήση σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγετού μόνον εάν το αεροσκάφος είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει παρόμοιες συνθήκες, όπως αναφέρεται στο 2.α.5 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- γ) Εάν ο παγετός υπερβαίνει την ένταση παγετού για τον οποίο είναι πιστοποιημένο το αεροσκάφος ή εάν αεροσκάφος μη πιστοποιημένο για πτήση υπό γνωστές συνθήκες παγετού αντιμετωπίσει παγετό, ο κυβερνήτης εξέρχεται από τις συνθήκες παγετού χωρίς καθυστέρηση, αλλάζοντας το επίπεδο και/ή τη διαδρομή δηλώνοντας, αν είναι αναγκαίο, περίπτωση έκτακτης ανάγκης στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας.

**NCC.OP.195 Συνθήκες απογείωσης**

Πριν από την έναρξη της απογείωσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

- α) σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή στην περιοχή λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζει την ασφαλή απογείωση και αναχώρηση· και
- β) πληρούνται τα καθιερωμένα επιχειρησιακά ελάχιστα του αεροδρομίου.

**NCC.OP.200 Προσομοίωση καταστάσεων εν πτήξει**

α) Ο κυβερνήτης, όταν μεταφέρει επιβάτες ή φορτίο, δεν προσομοιώνει:

1. καταστάσεις που απαιτούν την εφαρμογή ασυνήθων ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης· ή
2. πτήση σε καιρικές συνθήκες με όργανα (IMC).

β) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), όταν διεξάγονται εκπαιδευτικές πτήσεις από εγκεκριμένο εκπαιδευτικό φορέα, οι εν λόγω καταστάσεις επιτρέπεται να προσομοιώνονται με την παρουσία εκπαιδευόμενων χειριστών στο αεροσκάφος.

**NCC.OP.205 Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση**

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει διαδικασία ώστε να εξασφαλίζεται ότι κατά την πτήση εκτελούνται οι έλεγχοι και η διαχείριση καυσίμων.

β) Ο κυβερνήτης ελέγχει σε τακτά χρονικά διαστήματα ότι η εναπομένουσα ποσότητα χρησιμοποιήσιμων καυσίμων εν πτήξει δεν είναι μικρότερη της ποσότητας καυσίμων που απαιτείται για την άφιξη σε αποδεκτό αεροδρόμιο λόγω καιρού ή σε χώρο λειτουργίας και της ποσότητας προγραμματισμένων εφεδρικών καυσίμων όπως απαιτείται βάσει της NCC.OP.130 ή της NCC.OP.131.

**NCC.OP.210 Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου**

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι ο ίδιος και τα μέλη του πληρώματος πτήσης στα οποία έχει ανατεθεί η εκτέλεση ουσιωδών καθηκόντων για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους εν πτήξει 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.

**NCC.OP.215 Ανίχνευση εγγύτητας με το έδαφος**

Όταν ανιχνευθεί υπερβολική εγγύτητα με το έδαφος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, ο χειριστής που εκτελεί την πτήση αναλαμβάνει αμέσως διορθωτικές ενέργειες ώστε να αποκατασταθούν ασφαλείς συνθήκες πτήσης.

**NCC.OP.220 Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS)**

Όταν είναι εγκατεστημένο και σε κατάσταση λειτουργίας σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης, ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες και εκπαιδευτικά προγράμματα. Όταν χρησιμοποιείται εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS II), οι εν λόγω διαδικασίες και η εκπαίδευση πραγματοποιούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011.

**NCC.OP.225 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης**

Πριν αρχίσει την προσέγγιση για προσγείωση, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο και στον χώρο λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και προσγείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση.

**NCC.OP.230 Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης**

α) Ο κυβερνήτης μπορεί να αρχίσει ενόργανη προσέγγιση ανεξαρτήτως της αναφερόμενης ελάχιστης οπτικής εμβέλειας/ορατότητας (RVR/VIS).

β) Εάν η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι μικρότερη από τα ισχύοντα ελάχιστα δεν συνεχίζεται η προσέγγιση:

1. σε ύψος κάτω από τα 1 000 ft πάνω από το αεροδρόμιο· ή
2. στο τμήμα τελικής προσέγγισης σε περίπτωση που το απόλυτο ύψος απόφασης/σχετικό ύψος (DA/H) ή το ελάχιστο απόλυτο ύψος απόφασης/σχετικό ύψος (MDA/H) είναι άνω των 1 000 ft επάνω από το αεροδρόμιο.

- γ) Όταν δεν είναι διαθέσιμη η ορατότητα διαδρόμου, οι τιμές της μπορούν να ληφθούν μέσω της μετατροπής της αναφερόμενης ορατότητας.
- δ) Εάν, μετά τα 1 000 ft επάνω από το αεροδρόμιο η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι κατώτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο, η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το απόλυτο ύψος απόφασης/σχετικό ύψος ή το ελάχιστο απόλυτο ύψος απόφασης/σχετικό ύψος.
- ε) Η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί κάτω από το απόλυτο ύψος απόφασης/σχετικό ύψος ή ελάχιστο απόλυτο ύψος απόφασης/σχετικό ύψος και η προσγείωση μπορεί να ολοκληρωθεί με την προϋπόθεση ότι το κατάλληλο για τον τύπο προσέγγισης και για τον σχετικό διάδρομο σημείο 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.

## ΤΜΗΜΑ Γ

**ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ****NCC.POL.100 Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας — όλα τα αεροσκάφη**

- α) Κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους, η φόρτωση, η μάζα και το κέντρο βάρους της θέσης του αεροσκάφους ανταποκρίνονται στους περιορισμούς που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, όποιο θέτει αυστηρότερους περιορισμούς.
- β) Εντός του αεροσκάφους αναρτώνται πινακίδες, καταστάσεις, επισημάνσεις οργάνων, ή συνδυασμός αυτών, που περιέχουν τους εν λόγω περιορισμούς που προδιαγράφονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για οπτική παρουσίαση.

**NCC.POL.105 Μάζα και ζυγοστάθμιση, φόρτωση**

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει τη μάζα και το κέντρο βάρους κάθε αεροσκάφους με τη ζύγιση του αεροσκάφους πριν από την πρώτη θέση του σε λειτουργία. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα των τροποποιήσεων και των επισκευών στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση λαμβάνονται υπόψη και τεκμηριώνονται κατάλληλα. Τα αεροσκάφη ζυγίζονται εκ νέου, εφόσον τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση δεν είναι επακριβώς γνωστά.
- β) Η ζύγιση πραγματοποιείται είτε από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους είτε από εγκεκριμένο φορέα συντήρησης.
- γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει τη μάζα όλων των εξαρτημάτων πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους και των μελών του πληρώματος που περιλαμβάνονται στη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας, με ζύγιση, συμπεριλαμβανομένων τυχόν αποσκευών του πληρώματος, ή τη χρήση σταθερών μαζών. Καθορίζεται η επίδραση της θέσης τους στο κέντρο βάρους του αεροσκάφους. Όταν χρησιμοποιούνται σταθερές μάζες, για τον προσδιορισμό της μάζας πτητικής λειτουργίας χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες τιμές μάζας για τα μέλη πληρώματος:
1. 85 kg, συμπεριλαμβανομένων των χειραποσκευών, για τα μέλη του πληρώματος πτήσης/τα μέλη τεχνικού πληρώματος και
  2. 75 kg για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου.
- δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες ώστε να καθίσταται δυνατό στον κυβερνήτη να προσδιορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου, καθώς και του τυχόν έρματος, με:
1. πραγματική ζύγιση·
  2. καθορισμό της μάζας του ωφέλιμου φορτίου σύμφωνα με τις τυπικές μάζες επιβατών και αποσκευών· ή
  3. υπολογισμό της μάζας των επιβατών βάσει δήλωσης κάθε επιβάτη, ή για λογαριασμό του, και την πρόσθεσή της σε προκαθορισμένη μάζα για τον υπολογισμό των χειραποσκευών και της ένδυσης, όταν ο αριθμός διαθέσιμων θέσεων επιβατών στο αεροσκάφος είναι:
    - i) κάτω των 10 για αεροπλάνα, ή
    - ii) κάτω των έξι για ελικόπτερα.
- ε) Όταν χρησιμοποιούνται τυπικές μάζες, χρησιμοποιούνται οι κάτωθι τιμές μάζας:
1. για επιβάτες, οι τιμές των πινάκων 1 και 2, εφόσον συμπεριλαμβάνονται οι χειραποσκευές και η μάζα παιδιού που φέρει επιβάτης σε ένα κάθισμα επιβάτη:

Πίνακας 1

**Σταθερές μάζες για επιβάτες — αεροσκάφος με 20 ή περισσότερες συνολικές θέσεις επιβατών**

Θέσεις επιβατών	20 και άνω		30 και άνω
	Άρρεν	Θήλυ	Όλοι ενήλικες
Ενήλικες	88 kg	70 kg	84 kg
Παιδιά	35 kg	35 kg	35 kg

Πίνακας 2

## Τυπικές μάζες για επιβάτες — αεροσκάφος με 19 ή λιγότερες συνολικές θέσεις επιβατών

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

## 2. για αποσκευές:

- i) για αεροπλάνα, όταν είναι 20 ή περισσότερες οι διαθέσιμες θέσεις επιβατών, οι τιμές τυπικών μαζών για ελεγμένες αποσκευές στον πίνακα 3·

Πίνακας 3

## Τυπικές μάζες για αποσκευές — αεροπλάνα με 20 ή περισσότερες συνολικές θέσεις επιβατών

Τύπος πτήσης	Σταθερή μάζα αποσκευών
Εσωτερική	11 kg
Εντός της ευρωπαϊκής περιοχής	13 kg
Διεπαιρωτική	15 kg
Όλοι οι λοιποί	13 kg

- ii) για ελικόπτερα, όταν είναι 20 ή περισσότερες οι διαθέσιμες θέσεις επιβατών, οι τιμές τυπικών μαζών για ελεγμένες αποσκευές είναι 13 kg·

στ) Για αεροπλάνα με 19 ή λιγότερες θέσεις επιβατών, η πραγματική μάζα ελεγμένων αποσκευών προσδιορίζεται με:

1. ζύγιση· ή
  2. υπολογισμό βάσει δήλωσης κάθε επιβάτη, ή για λογαριασμό του. Όταν αυτό δεν είναι εφικτό, λαμβάνονται ως ελάχιστη τυπική μάζα 13 kg.
- ζ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει διαδικασίες ώστε να καθίσταται δυνατό στον κυβερνήτη να προσδιορίζει τη μάζα του φορτίου καυσίμου, χρησιμοποιώντας την πραγματική πυκνότητα, ή, αν αυτή δεν είναι γνωστή, την πυκνότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που προδιαγράφεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
- η) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι η φόρτωση:
1. του αεροσκάφους διεξάγεται υπό την επίβλεψη προσωπικού το οποίο έχει τα κατάλληλα προσόντα· και
  2. του ωφέλιμου φορτίου πραγματοποιείται σύμφωνα με τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό της μάζας και της ζυγοστάθμισης του αεροσκάφους.
- θ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει διαδικασίες ώστε να καθίσταται δυνατό στον κυβερνήτη να συμμορφώνεται με τα πρόσθετα δομικά όρια, όπως οι περιορισμοί αντοχής δαπέδου, το μέγιστο φορτίο ανά τρέχον μέτρο, η μέγιστη μάζα ανά διαμέρισμα εμπορευμάτων και το μέγιστο όριο καθισμάτων.
- ι) Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τις αρχές και τις μεθόδους που αφορούν τη φόρτωση και το σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις των στοιχείων α) έως θ). Το σύστημα αυτό καλύπτει όλους τους τύπους των σκοπούμενων πτητικών λειτουργιών.

**NCC.POL.110 Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης**

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει τα στοιχεία μάζας και ζυγοστάθμισης και εκπονεί τη σχετική τεκμηρίωση πριν από κάθε πτήση προσδιορίζοντας το φορτίο και την κατανομή του κατά τρόπο που να μη σημειώνεται υπέρβαση των ορίων μάζας και ζυγοστάθμισης. Η τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης περιλαμβάνουν τις ακόλουθες πληροφορίες:
1. νηολόγηση και τύπο του αεροσκάφους·
  2. διακριτικό αριθμό πτήσης και ημερομηνία, αναλόγως·
  3. ονοματεπώνυμο του κυβερνήτη·
  4. ονοματεπώνυμο του ατόμου που συντάσσει το έγγραφο·
  5. συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας και αντίστοιχο κέντρο βάρους του αεροσκάφους·
  6. μάζα καυσίμου κατά την απογείωση και μάζα καυσίμου του ταξιδιού·
  7. μάζα αναλώσιμων, εκτός από το καύσιμο, κατά περίπτωση·
  8. συνιστώσες φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών, των αποσκευών, του φορτίου και του έρματος·
  9. μάζα απογείωσης, μάζα προσγείωσης και μάζα χωρίς καύσιμο·
  10. εφαρμοζόμενες θέσεις κέντρου βάρους του αεροσκάφους· και
  11. οριακές τιμές μάζας και κέντρο βάρους.
- β) Εφόσον τα στοιχεία και τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης παράγονται μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστικού συστήματος, ο φορέας εκμετάλλευσης επαληθεύει την ορθότητα των παραγόμενων στοιχείων.
- γ) Όταν ο κυβερνήτης δεν επιβλέπει τη φόρτωση του αεροσκάφους, ο επιβλέπων τη φόρτωση του αεροσκάφους βεβαιώνει υπογράφοντας ιδιοχείρως ή με ισοδύναμο τρόπο ότι το φορτίο και η κατανομή του ανταποκρίνονται στην τεκμηρίωση της μάζας και της ζυγοστάθμισης του κυβερνήτη. Ο κυβερνήτης υποδεικνύει την αποδοχή του υπογράφοντας ιδιοχείρως ή με ισοδύναμο τρόπο.
- δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες για τις αλλαγές της τελευταίας στιγμής στο φορτίο ώστε να εξασφαλίσει ότι:
1. κάθε αλλαγή της τελευταίας στιγμής μετά από τη συμπλήρωση της τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης καταγράφεται στα έγγραφα σχεδιασμού πτήσης που περιλαμβάνουν την τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης·
  2. καθορίζεται η μέγιστη επιτρεπόμενη αλλαγή της τελευταίας στιγμής του αριθμού επιβατών ή χειραποσκευών· και
  3. συντάσσεται νέα τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης σε περίπτωση υπέρβασης αυτού του μέγιστου αριθμού.

**NCC.POL.111 Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης — ελαφρύσεις**

Με την επιφύλαξη του NCC.POL.110 α)5., η θέση του κέντρου βάρους δεν χρειάζεται ενδεχομένως να περιλαμβάνεται στην τεκμηρίωση της μάζας και της ζυγοστάθμισης εάν η κατανομή του φορτίου είναι σύμφωνη με πίνακα προϋπολογισμένης ζυγοστάθμισης ή εάν είναι δυνατόν να αποδειχθεί ότι για τις σχεδιαζόμενες πτητικές λειτουργίες μπορεί να διασφαλιστεί ορθή ζυγοστάθμιση, ανεξαρτήτως του πραγματικού φορτίου.

**NCC.POL.115 Επιδόσεις — γενικά**

Ο κυβερνήτης χειρίζεται αεροσκάφος μόνον εφόσον οι επιδόσεις του είναι οι κατάλληλες για να πληροί τους ισχύοντες κανόνες αέρος και κάθε άλλον περιορισμό που ισχύει για την πτήση, τον εναέριο χώρο ή τα αεροδρόμια ή τους χώρους λειτουργίας που χρησιμοποιούνται, με βάση την ακρίβεια της χαρτογράφησης των χρησιμοποιούμενων γεωγραφικών και αεροναυτικών χαρτών.

**NCC.POL.120 Περιορισμοί μάζας απογείωσης — αεροπλάνα**

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι:

- α) η μάζα του αεροπλάνου κατά την έναρξη της απογείωσης δεν υπερβαίνει τους περιορισμούς που αφορούν τη μάζα:
1. απογείωσης, όπως απαιτείται στην παράγραφο NCC.POL.125·
  2. κατά τη διαδρομή με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, όπως απαιτείται στην παράγραφο NCC.POL.130· και

3. προσγείωσης, όπως απαιτείται στην παράγραφο NCC.POL.135,

που επιτρέπουν αναμενόμενες μειώσεις της μάζας καθώς εξελίσσεται η πτήση και την απόρριψη καυσίμων·

β) η μάζα κατά την έναρξη της απογείωσης δεν υπερβαίνει ποτέ τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για το απόλυτο ύψος πίεσης που είναι κατάλληλο για την υψομετρική θέση του αεροδρομίου ή του χώρου λειτουργίας, και εφόσον χρησιμοποιείται ως παράμετρος προσδιορισμού της μέγιστης μάζας απογείωσης, για οποιοδήποτε άλλες τοπικές ατμοσφαιρικές συνθήκες· και

γ) η εκτιμώμενη μάζα για την εκτιμώμενη ώρα προσγείωσης στο αεροδρόμιο ή στον χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης και σε οποιοδήποτε εναλλακτικό αεροδρόμιο δεν υπερβαίνει ποτέ τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για το απόλυτο ύψος πίεσης που είναι κατάλληλο για την υψομετρική θέση αυτών των αεροδρομίων ή των χώρων λειτουργίας, και εφόσον χρησιμοποιείται ως παράμετρος προσδιορισμού της μέγιστης μάζας απογείωσης, για οποιοδήποτε άλλες τοπικές ατμοσφαιρικές συνθήκες.

#### **NCC.POL.125 Απογείωση — αεροπλάνα**

α) Κατά τον προσδιορισμό της μέγιστης μάζας απογείωσης, ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη τα κάτωθι:

1. η υπολογισμένη απόσταση απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, με απόσταση προέκτασης διαδρόμου για απογείωση που δεν υπερβαίνει το ήμισυ της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης·
2. η υπολογισμένη διαδρομή απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης·
3. χρησιμοποιείται απλή τιμή της ταχύτητας  $V_1$  για τη ματαιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση, όπου  $V_1$  εκείνη που προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους· και
4. σε υγρό ή επικαλυμμένο διάδρομο, η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την επιτρεπόμενη μάζα απογείωσης σε ξηρό διάδρομο υπό τις ίδιες συνθήκες.

β) Σε περίπτωση βλάβης κινητήρα κατά την απογείωση, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι:

1. για αεροπλάνα εφόσον η  $V_1$  προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, το αεροπλάνα είναι ικανό να διακόψει την απογείωση και να ακινητοποιηθεί εντός της διαθέσιμης απόστασης επιτάχυνσης-ακινητοποίησης· και
2. για αεροπλάνα εφόσον το καθαρό ίχνος πτήσης απογείωσης που προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, το αεροπλάνα είναι ικανό να συνεχίσει την απογείωση και να αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος πτήσης με επαρκές περιθώριο μέχρις ότου το αεροπλάνα είναι σε θέση να πληροί την παράγραφο NCC.POL.130.

#### **NCC.POL.130 Κατά τη διαδρομή — ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας — αεροπλάνα**

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι, σε περίπτωση που ένας κινητήρας τενεί εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο κατά τη διαδρομή, πολυκινητήριο αεροπλάνα είναι ικανό να συνεχίσει την πτήση προς κατάλληλο αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας χωρίς να ιπταται σε κανένα σημείο κάτω από τα ελάχιστα απόλυτα ύψη αποφυγής εμποδίων.

#### **NCC.POL.135 Προσγείωση — αεροπλάνα**

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι, σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας, αφού αποφύγει όλα τα εμπόδια του ίχνους προσέγγισης με ασφαλές περιθώριο, το αεροπλάνα είναι ικανό να προσγειωθεί και να ακινητοποιηθεί, ή ένα υδροπλάνα να φθάσει με ικανοποιητικά χαμηλή ταχύτητα, εντός της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης. Συνυπολογίζεται ανοχή για αναμενόμενες διακυμάνσεις στις τεχνικές προσέγγισης και προσγείωσης, εφόσον η εν λόγω ανοχή δεν υπολογίστηκε στον σχεδιασμό των δεδομένων επιδόσεων.

ΤΜΗΜΑ Δ

#### **ΟΡΓΑΝΑ, ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

#### **Αεροπλάνα**

#### **NCC.IDE.A.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά**

α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος εγκρίνονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπιστίας, εφόσον αυτές:

1. χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης·
2. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCC.IDE.A.245·
3. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCC.IDE.A.250· ή
4. έχουν εγκατασταθεί στο αεροπλάνα.



- β) Δεν χρειάζεται έγκριση εξοπλισμού για τα κάτωθι, όταν απαιτείται βάσει του παρόντος τμήματος:
1. εφεδρικές ασφάλειες·
  2. ανεξάρτητοι φορητοί φανοί·
  3. ρολόι ακριβείας·
  4. υποδοχή χάρτη·
  5. κυτίο πρώτων βοηθειών·
  6. εξοπλισμός επιβίωσης και σηματοδότησης·
  7. άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμός πρόδεσης· και
  8. διατάξεις πρόδεσης για παιδιά.
- γ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος, καθώς και οποιοσδήποτε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται βάσει άλλων εφαρμοστέων παραρτημάτων, αλλά μεταφέρονται κατά την πτήση, πληρούν τα ακόλουθα:
1. τα στοιχεία που παρέχουν αυτά τα όργανα, ο εξοπλισμός ή τα εξαρτήματα, δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση προς το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή τις παραγράφους NCC.IDE.A.245 και NCC.IDE.A.250· και
  2. τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του αεροπλάνου, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.
- δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός είναι εύκολα στον χειρισμό τους ή την πρόσβαση από τη θέση από την οποία το μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει να τα χρησιμοποιεί καθημένας.
- ε) Τα όργανα αυτά που χρησιμοποιούνται από μέλος του πληρώματος πτήσης είναι τοποθετημένα κατά τρόπο ώστε να επιτρέπουν στο μέλος του πληρώματος πτήσης να βλέπει με ευκολία από τη θέση του τις ενδείξεις, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική γραμμή που έχει κανονικά, όταν κοιτά προς τα εμπρός κατά μήκος του ίχνους πτήσης.
- στ) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση.

#### **NCC.IDE.A.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση**

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του αεροπλάνου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

- α) το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) του φορέα εκμετάλλευσης·
- β) ο φορέας εκμετάλλευσης έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή να εκμεταλλεύεται το αεροπλάνο στο πλαίσιο των περιορισμών του κύριου πίνακα βασικού εξοπλισμού (MMEL)· ή
- γ) το αεροπλάνο υπόκειται σε πτητική άδεια η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

#### **NCC.IDE.A.110 Εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες**

Τα αεροπλάνα διαθέτουν εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες της απαραίτητης ονομαστικής ισχύος για την πλήρη προστασία του κυκλώματος, για την αντικατάσταση των ασφαλειών που επιτρέπεται να αντικαθίστανται κατά την πτήση.

#### **NCC.IDE.A.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας**

Τα αεροπλάνα που ίπτανται κατά τη διάρκεια της νύχτας είναι εξοπλισμένα με:

- α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης·
- β) φώτα πλοήγησης/θέσης·
- γ) φώς προσγείωσης·
- δ) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, ο οποίος παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό που απαιτούνται για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου·

- ε) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, ο οποίος παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών·
- στ) ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε θέση μέλους πληρώματος πτήσης· και
- ζ) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το αεροπλάνο λειτουργεί ως υδροπλάνο.

**NCC.IDE.A.120 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός**

- α) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας είναι εξοπλισμένα με μέσα μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:
1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας·
  2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα·
  3. του απόλυτου ύψους πίεσης·
  4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα·
  5. των κλίσεων· και
  6. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach.
- β) Αεροπλάνα που ίπτανται υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) επάνω από ύδατα και χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά, ή υπό VMC τη νύχτα, ή υπό συνθήκες υπό τις οποίες το αεροπλάνο δεν μπορεί διατηρηθεί στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς την προσφυγή σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα μέσα, είναι εξοπλισμένο, πέραν όσων ορίζει το στοιχείο α), με:
1. μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:
    - i) των στροφών και κλίσεων,
    - ii) της στάσης,
    - iii) της κατακόρυφης ταχύτητας και
    - iv) της σταθεροποιημένης πορείας·
  2. μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης· και
  3. μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης της ταχύτητας του αέρα που απαιτείται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπίκνωσης ή πάγου.
- γ) Όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με πρόσθετα χωριστά μέσα οπτικής παρουσίασης των ακολούθων:
1. του απόλυτου ύψους πίεσης·
  2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα·
  3. των κλίσεων, ή των στροφών και των κλίσεων, αναλόγως·
  4. της στάσης, εάν ισχύει·
  5. της κατακόρυφης ταχύτητας, εάν ισχύει·
  6. της σταθεροποιημένης πορείας, εάν ισχύει· και
  7. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach, εάν ισχύει.

**NCC.IDE.A.125 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (IFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός**

Τα αεροπλάνα που ίπτανται με κανόνες πτήσης εξ όψεως (IFR) είναι εξοπλισμένα με:

- α) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:
1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας,
  2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα,
  3. του απόλυτου ύψους πίεσης,
  4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,
  5. της κατακόρυφης ταχύτητας,

6. των στροφών και κλίσεων,
  7. της στάσης,
  8. της σταθεροποιημένης πορείας,
  9. της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα, και
  10. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach.
- β) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης·
- γ) όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, υπάρχει διαθέσιμο για τον δεύτερο χειριστή πρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης:
1. του απόλυτου ύψους πίεσης,
  2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,
  3. της κατακόρυφης ταχύτητας,
  4. των στροφών και κλίσεων,
  5. της στάσης,
  6. της σταθεροποιημένης πορείας, και
  7. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach, εάν ισχύει·
- δ) μέσο αποφυγής δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης της ταχύτητας του αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4 και στο στοιχείο γ) σημείο 2, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου·
- ε) εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης·
- στ) υποδοχή χάρτη σε θέση η οποία επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτητικών λειτουργιών·
- ζ) δεύτερο ανεξάρτητο μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης του απόλυτου ύψους· και
- η) παροχή ηλεκτρικής ισχύος εκτάκτου ανάγκης, ανεξάρτητη από το κύριο σύστημα παραγωγής ισχύος, για τη λειτουργία και τον φωτισμό του συστήματος ένδειξης στάσης επί τουλάχιστον 30 λεπτά. Η παροχή ηλεκτρικής ισχύος εκτάκτου ανάγκης τίθεται αυτόματα σε λειτουργία μετά την ολοσχερή βλάβη του κυρίου συστήματος παραγωγής ισχύος και τη σαφή ένδειξη στο όργανο ότι ο δείκτης στάσης έχει τεθεί σε λειτουργία με ισχύ εκτάκτου ανάγκης.

#### **NCC.IDE.A.130 Πρόσθετος εξοπλισμός για ενόργανες πτήσεις μονομελούς πληρώματος**

Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα είναι εξοπλισμένα με αυτόματο πιλότο, ο οποίος διαθέτει τουλάχιστον τρόπο κράτησης του απόλυτου ύψους και της πορείας.

#### **NCC.IDE.A.135 Σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους (TAWS)**

Αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης (MCTOM) άνω των 5 700 kg ή μέγιστης επιχειρησιακής διαμόρφωσης θέσεων επιβατών (MOPSC) άνω των εννέα, είναι εξοπλισμένα με TAWS το οποίο πληροί τις απαιτήσεις για:

- α) εξοπλισμό κατηγορίας Α, όπως καθορίζεται σε αποδεκτό πρότυπο, για αεροπλάνα των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπιστίας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2011· ή
- β) εξοπλισμό κατηγορίας Β, όπως καθορίζεται σε αποδεκτό πρότυπο, για αεροπλάνα των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2011 ή πριν.

#### **NCC.IDE.A.140 Σύστημα αποφυγής εναέριος σύγκρουσης (ACAS)**

Αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης άνω των 5 700 kg ή μέγιστης επιχειρησιακής διαμόρφωσης άνω των 19 θέσεων διαθέτουν σύστημα αποφυγής εναέριος σύγκρουσης ACAS II, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011.

**NCC.IDE.A.145 Αερομεταφερόμενος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού**

Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με εναέριο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού οποτεδήποτε εκτελούν πτητική λειτουργία τη νύχτα ή υπό συνθήκες πτήσης με όργανα σε περιοχές όπου μπορούν να αναμένονται κατά την πορεία καταγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού:

- α) αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης·
- β) αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης άνω των 5 700 kg· και
- γ) αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης μέγιστης επιχειρησιακής διαμόρφωσης άνω των εννέα θέσεων επιβατών.

**NCC.IDE.A.150 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγετού τη νύχτα**

- α) Τα αεροπλάνα που ίπτανται σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγετού τη νύχτα, είναι εξοπλισμένα με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου.
- β) Το μέσο φωτισμού σχηματισμού πάγου δεν προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεράνει τα μέλη του πληρώματος πτήσης στην άσκηση των καθηκόντων τους.

**NCC.IDE.A.155 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης**

Τα αεροπλάνα που ίπτανται με περισσότερα από ένα μέλη πληρώματος πτήσης, είναι εξοπλισμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

**NCC.IDE.A.160 Καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης**

- α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης (CVR):
  - 1. αεροπλάνα με MCTOM άνω των 27 000 kg, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CoFA) εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 ή μετά· και
  - 2. αεροπλάνα με MCTOM άνω των 2 250 kg:
    - i) πιστοποιημένα για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών·
    - ii) εξοπλισμένα με στροβιλοκινητήρα(-ες), ή περισσότερους από έναν ελικοστροβιλοκινητήρες· και
    - iii) των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CoFA) εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 ή μετά.
- β) Ο CVR έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 2 προηγούμενων ωρών.
- γ) Ο CVR καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:
  - 1. συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στον θάλαμο πληρώματος πτήσης με τον ασύρματο·
  - 2. φωνητικές επικοινωνίες των μελών του πληρώματος πτήσης όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας και το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο·
  - 3. το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου του πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή, των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο με προέκταση και μικρόφωνο εφαρμοσμένο σε προσωπίδα· και
  - 4. ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή megάφωνο.
- δ) Ο CVR αρχίζει να καταγράφει αυτόματα πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τον τερματισμό της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ.
- ε) Επιπροσθέτως του στοιχείου δ), ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο CVR αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στον θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στον θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.
- στ) Ο CVR διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

**NCC.IDE.A.165 Καταγραφείας δεδομένων πτήσης**

- α) Αεροπλάνα με MCTOM άνω των 5 700 kg και των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 ή μετά είναι εξοπλισμένα με καταγραφεία δεδομένων πτήσης (FDR), στον οποίο χρησιμοποιείται ψηφιακή μέθοδος καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων και μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.
- β) Ο FDR καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον ακριβή καθορισμό του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της διαμόρφωσης και λειτουργίας του αεροπλάνου και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 25 ωρών.
- γ) Τα στοιχεία προέρχονται από τα σημεία του αεροπλάνου που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.
- δ) Ο FDR αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και σταματά αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ.
- ε) Ο FDR διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

**NCC.IDE.A.170 Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων**

- α) Τα αεροπλάνα, των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 ή μετά, που διαθέτουν ικανότητα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων και απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με CVR, καταγράφουν με τη χρήση καταγραφείας, κατά περίπτωση:
1. μηνύματα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που σχετίζονται με επικοινωνίες της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας προς και από το αεροπλάνο, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που ισχύουν για τις ακόλουθες εφαρμογές:
    - i) έναρξη ζεύξης δεδομένων·
    - ii) επικοινωνία ελεγκτή-χειριστή·
    - iii) διευθυνοδοτημένη εποπτεία·
    - iv) πληροφορίες πτήσης·
    - v) εφόσον είναι εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, εποπτεία εκπομπών αεροσκάφους·
    - vi) εφόσον είναι εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, δεδομένα επιχειρησιακού ελέγχου αεροσκάφους· και
    - vii) εφόσον είναι εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, γραφικά·
  2. πληροφορίες που επιτρέπουν τον συσχετισμό με κάθε σχετικό αρχείο που συνδέεται με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων και είναι αποθηκευμένο εκτός του αεροπλάνου· και
  3. πληροφορίες σχετικά με τον χρόνο και την προτεραιότητα των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων, λαμβάνοντας υπόψη την αρχιτεκτονική του συστήματος.
- β) Ο καταγραφείας χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων και πληροφοριών καθώς και μια μέθοδο για την εύκολη ανάκτηση των εν λόγω δεδομένων. Η μέθοδος καταγραφής επιτρέπει την αντιστοίχιση των δεδομένων με τα δεδομένα που καταγράφονται στο έδαφος.
- γ) Ο καταγραφείας είναι σε θέση να διατηρεί τα δεδομένα που καταγράφονται για τουλάχιστον την ίδια διάρκεια που ορίζεται στην παράγραφο NCC.IDE.A.160 για τους CVR.
- δ) Ο καταγραφείας διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.
- ε) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τη λογική έναρξης και παύσης της καταγραφής από τον καταγραφείας είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για την έναρξη και την παύση της καταγραφής από τον CVR και περιλαμβάνονται στην παράγραφο NCC.IDE.A.160 στοιχεία δ) και ε).

**NCC.IDE.A.175 Συνδυαστικός καταγραφείας δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης**

Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που ισχύουν για τους CVR και τους FDR επιτρέπεται να επιτυγχάνεται με:

- α) συνδυαστικό καταγραφείας δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης, στην περίπτωση αεροπλάνων που απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με CVR ή FDR· ή
- β) συνδυαστικό καταγραφείας δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης, εάν το αεροπλάνο απαιτείται να είναι εξοπλισμένο με CVR ή FDR.

**NCC.IDE.A.180 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά**

α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με:

1. ένα κάθισμα ή μια θέση-κρεβάτι για κάθε επιβαίνοντα ηλικίας 24 μηνών και άνω·
  2. μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόσδεσης για κάθε θέση-κρεβάτι·
  3. μηχανισμό πρόσδεσης για παιδιά για κάθε άτομο εντός του αεροσκάφους ηλικίας κάτω των 24 μηνών·
  4. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτόματα τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης:
    - i) σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης και για κάθε κάθισμα δίπλα στο κάθισμα χειριστή, και
    - ii) σε κάθε κάθισμα παρατηρητή που βρίσκεται στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης·
- και
5. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού στα καθίσματα για το ελάχιστο απαιτούμενο πλήρωμα θαλάμου επιβατών, για αεροπλάνα των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά τις 31 Δεκεμβρίου 1980.

β) Η ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού:

1. αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο· και
2. στα καθίσματα του πληρώματος πτήσης, σε κάθε κάθισμα δίπλα σε κάθισμα χειριστή και στα καθίσματα για το ελάχιστο απαιτούμενο πλήρωμα θαλάμου επιβατών, περιλαμβάνει δύο ιμάντες ώμου και ζώνη ασφαλείας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα.

**NCC.IDE.A.185 Ενδείξεις: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε**

Τα αεροπλάνα των οποίων όλα τα καθίσματα επιβατών δεν είναι ορατά από τη(τις) θέση(εις) του πληρώματος πτήσης, είναι εξοπλισμένα με μέσο που υποδεικνύει σε όλους τους επιβάτες και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πότε πρέπει να προσδεθούν με τις ζώνες ασφαλείας και πότε δεν επιτρέπεται το κάπνισμα.

**NCC.IDE.A.190 Κυτία πρώτων βοηθειών**

α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με κυτία πρώτων βοηθειών σύμφωνα με τον πίνακα 1.

Πίνακας 1

**Απαιτούμενος αριθμός κυτίων πρώτων βοηθειών**

Αριθμός εγκατεστημένων καθισμάτων επιβατών	Απαιτούμενος αριθμός κυτίων πρώτων βοηθειών
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 ή περισσότεροι	6

β) Τα κυτία πρώτων βοηθειών:

1. είναι άμεσα προσπελάσιμα για χρήση· και
2. επικαιροποιούνται κατάλληλα.



**NCC.IDE.A.195 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης**

α) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη για τα οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.

β) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη, στα οποία το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι άνω των 10 000 ft, φέρουν επαρκές οξυγόνο εισπνοής για:

1. όλα τα μέλη του πληρώματος και:

i) όλους τους επιβάτες για κάθε χρονικό διάστημα κατά το οποίο το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 15 000 ft, αλλά σε καμία περίπτωση λιγότερο από τροφοδοσία 10 λεπτών·

ii) τουλάχιστον το 30 % των επιβατών, για κάθε χρονικό διάστημα κατά το οποίο, σε περίπτωση απώλειας πίεσης και με βάση τις συνθήκες πτήσης, το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι μεταξύ 14 000 ft και 15 000 ft· και

iii) τουλάχιστον το 10 % των επιβατών για κάθε χρονικό διάστημα πέραν των 30 λεπτών, κατά το οποίο το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι μεταξύ 10 000 ft και 14 000 ft·

2. όλους τους επιβαίνοντες του θαλάμου επιβατών για τουλάχιστον 10 λεπτά, για αεροπλάνα που ίπτανται σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft, ή ίπτανται κάτω από αυτό το απόλυτο ύψος πίεσης, αλλά υπό συνθήκες που δεν επιτρέπουν την ασφαλή κάθοδό τους σε απόλυτο ύψος πίεσης 13 000 ft εντός 4 λεπτών.

γ) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft είναι εξοπλισμένα με:

1. συσκευή που παρέχει ένδειξη προειδοποίησης στο πλήρωμα πτήσης για τυχόν απώλειας πίεσης· και

2. μάσκες ταχείας χρήσης και παροχής για τα μέλη του πληρώματος πτήσης·

**NCC.IDE.A.200 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης**

α) Τα αεροπλάνα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη πτήσης για τα οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.

β) Τα αεροπλάνα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη, στα οποία το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι άνω των 10 000 ft, φέρουν επαρκές οξυγόνο εισπνοής για:

1. όλα τα μέλη του πληρώματος και για το 10 % τουλάχιστον των επιβατών για κάθε χρονικό διάστημα πέραν των 30 λεπτών, κατά το οποίο το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι μεταξύ 10 000 ft και 13 000 ft· και

2. όλα τα μέλη του πληρώματος και όλους τους επιβάτες για όσο χρονικό διάστημα το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο επιβατών είναι άνω των 13 000 ft.

**NCC.IDE.A.205 Πυροσβεστήρες χειρός**

α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός:

1. στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης· και

2. σε κάθε θάλαμο επιβατών που είναι χωριστός από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν ο θάλαμος είναι εύκολα προσβάσιμος στο πλήρωμα πτήσης.

β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα κατάσβεσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλα για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στον χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας, και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

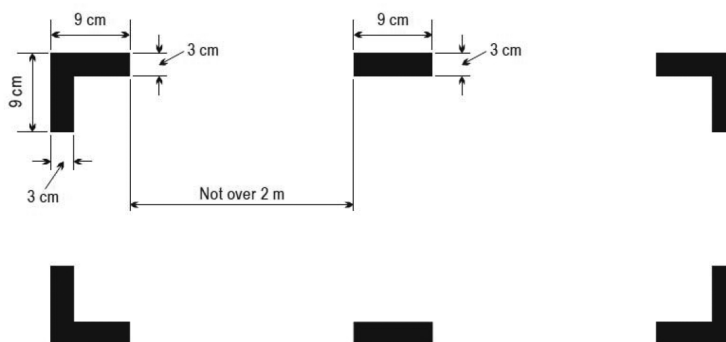
**NCC.IDE.A.206 Πέλεκυς καταστροφής και λοστοί**

- α) Αεροπλάνα με MCTOM άνω των 5 700 kg ή με MOPSC άνω των εννέα θέσεων είναι εξοπλισμένα με έναν τουλάχιστον πέλεκυ καταστροφής ή λοστό εντός του θαλάμου του πληρώματος πτήσης.
- β) Για αεροπλάνα με MOPSC άνω των 200 θέσεων, ένας πρόσθετος πέλεκυ καταστροφής ή λοστός είναι εγκατεστημένος μέσα ή κοντά στον πίσω χώρο των μαγειρείων.
- γ) Οι πέλεκυς καταστροφής και οι λοστοί που βρίσκονται στον θάλαμο των επιβατών δεν είναι ορατοί στους επιβάτες.

**NCC.IDE.A.210 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο**

Εάν επισημαίνονται στο αεροπλάνο περιοχές της ατράκτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται στην εικόνα 1.

Εικόνα 1

**Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο****NCC.IDE.A.215 Πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT)**

- α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με:
- έναν ELT οιοσδήποτε τύπου εφόσον το ατομικό τους CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιουλίου 2008 ή πριν·
  - έναν αυτόματο ELT εφόσον το ατομικό τους CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Ιουλίου 2008.
- β) οι ELT οιοσδήποτε τύπου είναι ικανοί να εκπέμπουν ταυτόχρονα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

**NCC.IDE.A.220 Πτήση πάνω από ύδατα**

- α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με σωσίβιο γιλέκο για επιβαίνοντα ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης για επιβαίνοντα ηλικίας κάτω των 24 μηνών, αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του επιβαίνοντος για τη χρήση του οποίου προορίζεται:
- αεροπλάνα ξηράς που ίπτανται πάνω από ύδατα και σε απόσταση άνω των 50 ναυτικών μιλίων από την ξηρά ή απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου, κατά τη γνώμη του κυβερνήτη, το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένο πάνω από ύδατα, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να είναι δυνατή η προσθαλάσωση· και
  - υδροπλάνα που ίπτανται πάνω από ύδατα.
- β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων.
- γ) Τα υδροπλάνα που ίπτανται πάνω από ύδατα είναι εξοπλισμένα με:
- άγκυρα θαλάσσης και άλλον εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, της αγκυροβόλησης ή των ελιγμών του αεροπλάνου σε ύδατα, αναλόγως του μεγέθους, του βάρους και των χαρακτηριστικών χειρισμού· και

2. εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, όπου εφαρμόζονται.
- δ) Ο κυβερνήτης αεροπλάνου που ίπταται μακριά από την ξηρά και η αναγκαστική προσγείωσή του είναι δυνατή σε απόσταση μεγαλύτερη από εκείνη των 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή των 50 NM, όποια είναι η μικρότερη, προσδιορίζει τους κινδύνους κατά της διάσωσης των επιβαίνοντων του αεροπλάνου σε περίπτωση προσδάλιασωσης, με βάση τους οποίους καθορίζει τη διάθεση:
1. εξοπλισμού για σήματα κινδύνου·
  2. επαρκών σωσιβίων λέμβων για τη μεταφορά όλων των επιβαίνοντων, στοιβαγμένων κατά τρόπο που να διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης· και
  3. σωσίβιο εξοπλισμό επιβίωσης, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να πραγματοποιηθεί.

#### **NCC.IDE.A.230 Εξοπλισμός επιβίωσης**

- α) Τα αεροπλάνα που ίπτανται πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση είναι εξαιρετικά δυσχερείς είναι εξοπλισμένα με:
1. εξοπλισμό σηματοδότησης για σήματα κινδύνου·
  2. τουλάχιστον έναν ELT(S)· και
  3. πρόσθετο εξοπλισμό επιβίωσης για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, με βάση τον αριθμό των επιβαίνοντων.
- β) Ο πρόσθετος εξοπλισμός επιβίωσης του στοιχείου α) σημείο 3 δεν είναι απαραίτητο να μεταφέρεται όταν το αεροπλάνο:
1. παραμένει εντός απόστασης από περιοχή στην οποία η έρευνα και η διάσωση δεν είναι εξαιρετικά δυσχερείς και αντιστοιχεί σε:
    - i) 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας για αεροπλάνα ικανά να συνεχίσουν την πτήση προς αεροδρόμιο με τον (τους) επίμαχο(-ους) κινητήρα(-ήρες) να τίθενται εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής ή των προγραμματισμένων αποκλίσεων από αυτήν· ή
    - ii) 30 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης για όλα τα άλλα αεροπλάνα·
  - ή
  2. παραμένει σε απόσταση όχι μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε 90 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης από μια περιοχή κατάλληλη για την πραγματοποίηση αναγκαστικής προσγείωσης, για αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το ισχύον πρότυπο αξιοπλοΐας.

#### **NCC.IDE.A.240 Ακουστικά**

- α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στην καθορισμένη θέση του στον θάλαμο πληρώματος πτήσης.
- β) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις IFR ή τη νύχτα είναι εξοπλισμένα με διακόπτη μετάδοσης στο χειριστήριο χειρωνακτικής πρόνωσης και διατοιχισμού για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να τα χρησιμοποιήσει.

#### **NCC.IDE.A.245 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας**

- α) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις IFR ή τη νύχτα, ή όταν απαιτείται από τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου, είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ο οποίος, υπό κανονικές συνθήκες ραδιομετάδοσης, είναι ικανός:
1. να επιτρέπει αμφίδρομη επικοινωνία για τον έλεγχο από το αεροδρόμιο·
  2. να λαμβάνει μετεωρολογικές πληροφορίες ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης·
  3. να επιτρέπει αμφίδρομη επικοινωνία ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης με τους αεροναυτικούς σταθμούς και στις συχνότητες που έχει ορίσει η αρμόδια αρχή· και
  4. να επιτρέπει επικοινωνία στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.
- β) Όταν απαιτούνται περισσότερες της μιας μονάδες εξοπλισμού επικοινωνίας, κάθε μονάδα είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες, έτσι ώστε ενδεχόμενη βλάβη σε μια μονάδα να μην επιφέρει βλάβη σε άλλη.

**NCC.IDE.A.250 Αεροναυτιλιακός εξοπλισμός**

- α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με αεροναυτιλιακό εξοπλισμό που τους επιτρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με:
1. σχέδιο πτήσης της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS), αν υπάρχει· και
  2. τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.
- β) Τα αεροπλάνα διαθέτουν επαρκή αεροναυτιλιακό εξοπλισμό ώστε να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή πλοήγηση σύμφωνα με το στοιχείο α), ή την ασφαλή ολοκλήρωση κατάλληλης διαδικασίας απρόβλεπτων καταστάσεων.
- γ) Αεροπλάνα πτήσεων, στις οποίες η προσγείωση έχει προγραμματισθεί υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC), διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό ικανό να παρέχει καθοδήγηση προς σημείο από το οποίο είναι δυνατή η εκτέλεση προσγείωσης εξ όψεως. Ο εξοπλισμός αυτός είναι ικανός να παρέχει την εν λόγω καθοδήγηση για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο έχει προγραμματισθεί προσγείωση υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC) και για κάθε καθορισμένο εναλλακτικό αεροδρόμιο.

**NCC.IDE.A.255 Αναμεταδότης**

Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) για την αναφορά του απόλυτου ύψους πίεσης και κάθε άλλο είδος ικανού αναμεταδότη SSR που απαιτείται για τη διαδρομή που ακολουθείται.

**NCC.IDE.A.260 Διαχείριση ηλεκτρονικών αεροναυτιλιακών δεδομένων**

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης χρησιμοποιεί μόνον ηλεκτρονικά προϊόντα αεροναυτιλιακών δεδομένων, τα οποία υποστηρίζουν εφαρμογή πλοήγησης σύμφωνη με τα πρότυπα ακεραιότητας που είναι κατάλληλα για την προβλεπόμενη χρήση των δεδομένων.
- β) Όταν τα ηλεκτρονικά προϊόντα δεδομένων πλοήγησης υποστηρίζουν εφαρμογή πλοήγησης αναγκαία για πιητική λειτουργία για την οποία, σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, απαιτείται έγκριση, ο φορέας εκμετάλλευσης αποδεικνύει στην αρμόδια αρχή ότι η διαδικασία που εφαρμόζεται και τα προϊόντα που παραδίδονται πληρούν τα πρότυπα ακεραιότητας που είναι κατάλληλα για την προβλεπόμενη χρήση των δεδομένων.
- γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης παρακολουθεί συνεχώς τόσο τη διαδικασία όσο και τα προϊόντα, είτε απευθείας είτε μέσω της παρακολούθησης της συμμόρφωσης από τρίτους παρόχους υπηρεσιών.
- δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει την έγκαιρη διανομή και εισαγωγή των τρεχόντων και αναλλοίωτων ηλεκτρονικών αεροναυτιλιακών δεδομένων σε όλα τα αεροπλάνα που τα ζητούν.

**ΕΝΟΤΗΤΑ 2****Ελικόπτερα****NCC.IDE.H.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά**

- α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος εγκρίνονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπιστίας, εφόσον αυτές:
1. χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης·
  2. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCC.IDE.H.245·
  3. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCC.IDE.H.250· ή
  4. έχουν εγκατασταθεί στο ελικόπτερο.
- β) Για τα κάτωθι, όταν απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος, δεν χρειάζεται έγκριση εξοπλισμού:
1. ανεξάρτητοι φορητοί φανοί·
  2. ρολόι ακριβείας·
  3. υποδοχή χάρτη·
  4. κυτίο πρώτων βοηθειών·

5. εξοπλισμός επιβίωσης και σηματοδότησης·
  6. άγκυρα θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης· και
  7. διάταξη πρόσδεσης για παιδιά.
- γ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος, καθώς και οποιοσδήποτε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται βάσει άλλων εφαρμοστέων παραρτημάτων, αλλά μεταφέρονται κατά την πτήση, πληρούν τα ακόλουθα:
1. οι πληροφορίες που παρέχουν τα εν λόγω όργανα, εξοπλισμός ή εξαρτήματα δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση προς το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή τις παραγράφους NCC.IDE.H.245 και NCC.IDE.H.250· και
  2. τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπιστία του ελικοπτερού, ακόμη και σε περίπτωση βλάβης ή δυσλειτουργίας.
- δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός είναι εύκολα στον χειρισμό τους ή την πρόσβαση από τη θέση από την οποία το μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει να τα χρησιμοποιεί καθημένως.
- ε) Τα όργανα αυτά που χρησιμοποιούνται από μέλος του πληρώματος πτήσης είναι τοποθετημένα κατά τρόπο ώστε να επιτρέπουν στο μέλος του πληρώματος πτήσης να βλέπει με ευκολία από τη θέση του τις ενδείξεις, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική γραμμή που έχει κανονικά, όταν κοιτά προς τα εμπρός κατά μήκος του ίχνους πτήσης.
- στ) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση.

#### **NCC.IDE.H.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση**

Η πτήση δεν αρχίζει εφόσον κάποιο από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του ελικοπτερού που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

- α) το ελικόπτερο λειτουργεί σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) του φορέα εκμετάλλευσης·
- β) ο φορέας εκμετάλλευσης έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή να εκμεταλλεύεται το ελικόπτερο με βάση τους περιορισμούς του κύριου πίνακα βασικού εξοπλισμού (MMEL)· ή
- γ) το ελικόπτερο υπόκειται σε πιητική άδεια η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπιστίας.

#### **NCC.IDE.H.115 Φώτα πιητικής λειτουργίας**

Τα ελικόπτερα που ίπτανται κατά τη διάρκεια της νύχτας είναι εξοπλισμένα με:

- α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης·
- β) φώτα πλοήγησης/θέσης·
- γ) φώς προσγείωσης·
- δ) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτερού, ο οποίος παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτερού·
- ε) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτερού, ο οποίος παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών·

στ) ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε θέση μέλους του πληρώματος πτήσης· και

ζ) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το ελικόπτερο είναι αμφίβιο.

#### **NCC.IDE.H.120 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός**

- α) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως (VFR) κατά τη διάρκεια της ημέρας είναι εξοπλισμένα με μέσα μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:
  1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας·
  2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα·
  3. του απόλυτου ύψους πίεσης·

4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα· και
  5. των κλίσεων.
- β) Ελικόπτερο που ίπταται υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) επάνω από ύδατα και χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά, ή υπό VMC τη νύχτα, ή όταν η ορατότητα είναι κάτω των 1 500 m, ή υπό συνθήκες υπό τις οποίες το ελικόπτερο δεν μπορεί διατηρηθεί στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς την προσφυγή σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα μέσα, είναι εξοπλισμένο, πέραν όσων ορίζει το στοιχείο α), με:
1. μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:
    - i) της στάσης,
    - ii) της κατακόρυφης ταχύτητας, και
    - iii) της σταθεροποιημένης πορείας·
  2. μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης· και
  3. μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης της ταχύτητας του αέρα που απαιτείται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπίκνωσης ή πάγου.
- γ) Όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με πρόσθετα χωριστά μέσα οπτικής παρουσίασης των ακολούθων:
1. του απόλυτου ύψους πίεσης·
  2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα·
  3. των κλίσεων·
  4. της στάσης, εάν ισχύει·
  5. της κατακόρυφης ταχύτητας, εάν ισχύει· και
  6. της σταθεροποιημένης πορείας, εάν ισχύει.

#### **NCC.IDE.H.125 Πτήσεις με κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός**

Τα ελικόπτερα που ίπτανται με κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) είναι εξοπλισμένα με:

- α) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:
1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας,
  2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα,
  3. του απόλυτου ύψους πίεσης,
  4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,
  5. της κατακόρυφης ταχύτητας,
  6. των κλίσεων,
  7. της στάσης,
  8. της σταθεροποιημένης πορείας και
  9. της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα·
- β) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης·
- γ) όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, υπάρχει διαθέσιμο πρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:
1. του απόλυτου ύψους πίεσης,
  2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,
  3. της κατακόρυφης ταχύτητας,
  4. των κλίσεων,

5. της στάσης και
6. της σταθεροποιημένης πορείας·
- δ) μέσο αποφυγής δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης της ταχύτητας του αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4 και στο στοιχείο γ) σημείο 2, λόγω συμπίκνωσης ή πάγου·
- ε) εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης·
- στ) υποδοχή χάρτη σε θέση η οποία επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτητικών λειτουργιών· και
- ζ) πρόσθετο μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης της στάσης, ως εφεδρικό όργανο.

#### **NCC.IDE.H.130 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις IFR μονομελούς πληρώματος**

Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις μονομελούς πληρώματος IFR είναι εξοπλισμένα με αυτόματο πιλότο, ο οποίος διαθέτει τουλάχιστον τρόπο διατήρησης του απόλυτου ύψους και της πορείας (κατεύθυνση).

#### **NCC.IDE.H.145 Αερομεταφερόμενος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού**

Τα ελικόπτερα που διαθέτουν MOPSC άνω των εννέα θέσεων και εκτελούν πτήση IFR ή τη νύχτα, είναι εξοπλισμένα με αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού όταν τα τρέχοντα δελτία καιρού δείχνουν ότι είναι δυνατόν να αναμένονται κατά την πορεία καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού.

#### **NCC.IDE.H.150 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγετού τη νύχτα**

- α) Τα ελικόπτερα που ίπτανται υπό αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγετού τη νύχτα, είναι εξοπλισμένα με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου.
- β) Το μέσο φωτισμού σχηματισμού πάγου δεν προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεράνει τα μέλη του πληρώματος πτήσης στην άσκηση των καθηκόντων τους.

#### **NCC.IDE.H.155 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης**

Τα ελικόπτερα που ίπτανται με άνω του ενός μέλη πληρώματος, είναι εξοπλισμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των ακουστικών και των μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

#### **NCC.IDE.H.160 Καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης**

- α) Ελικόπτερα με MCTOM άνω των 7 000 kg, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 είναι εξοπλισμένα με CVR.
  - β) Ο CVR έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 2 προηγούμενων ωρών.
  - γ) Ο CVR καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:
    1. συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στον θάλαμο πληρώματος πτήσης με τον ασύρματο·
    2. φωνητικές επικοινωνίες των μελών του πληρώματος πτήσης όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας και το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο·
    3. το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή, των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο· και
    4. ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοήθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο.
  - δ) Ο CVR αρχίζει αυτόματα να καταγράφει πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ.
  - ε) Επιπροσθέτως του στοιχείου δ), ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο CVR αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στον θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στον θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.
- στ) Ο CVR διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.



**NCC.IDE.H.165 Καταγραφείας δεδομένων πτήσης**

- α) Ελικόπτερα με MCTOM άνω των 3 175 kg και των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 ή μετά είναι εξοπλισμένα με καταγραφεία δεδομένων πτήσης (FDR), στον οποίο χρησιμοποιείται ψηφιακή μέθοδος καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων και μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.
- β) Ο FDR καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον ακριβή καθορισμό του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της διαμόρφωσης και λειτουργίας του ελικόπτερου και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 10 ωρών.
- γ) Τα στοιχεία προέρχονται από τα σημεία του ελικόπτερου που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.
- δ) Ο FDR αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα στοιχεία πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και σταματά αυτόματα όταν το ελικόπτερο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.
- ε) Ο FDR διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

**NCC.IDE.H.170 Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων**

- α) Τα ελικόπτερα, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Απριλίου 2016 ή μετά, τα οποία διαθέτουν ικανότητα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων και απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με CVR, καταγράφουν με τη χρήση του καταγραφεία, κατά περίπτωση:
1. μηνύματα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που σχετίζονται με επικοινωνίες της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας προς και από το ελικόπτερο, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που ισχύουν για τις ακόλουθες εφαρμογές:
    - i) έναρξη ζεύξης δεδομένων·
    - ii) επικοινωνία ελεγκτή-χειριστή·
    - iii) διευθυνοδοτημένη εποπτεία·
    - iv) πληροφορίες πτήσης·
    - v) εφόσον είναι εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, εποπτεία εκπομπών αεροσκάφους·
    - vi) εφόσον είναι εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, δεδομένα επιχειρησιακού ελέγχου αεροσκάφους· και
    - vii) εφόσον είναι εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, γραφικά·
  2. πληροφορίες που επιτρέπουν τον συσχετισμό με κάθε σχετικό αρχείο που συνδέεται με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων και είναι αποθηκευμένο εκτός του ελικόπτερου· και
  3. πληροφορίες σχετικά με τον χρόνο και την προτεραιότητα των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων, λαμβάνοντας υπόψη την αρχιτεκτονική του συστήματος.
- β) Ο καταγραφείας χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων και πληροφοριών καθώς και μια μέθοδο για την εύκολη ανάκτηση των εν λόγω δεδομένων. Η μέθοδος καταγραφής επιτρέπει την αντιστοίχιση των δεδομένων με τα δεδομένα που καταγράφονται στο έδαφος.
- γ) Ο καταγραφείας είναι σε θέση να διατηρεί τα δεδομένα που καταγράφονται για τουλάχιστον την ίδια διάρκεια που ορίζεται στην παράγραφο NCC.IDE.H.160 για τους CVR.
- δ) Ο καταγραφείας διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.
- ε) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τη λογική έναρξης και παύσης της καταγραφής του καταγραφεία είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για την έναρξη και παύση της καταγραφής του CVR που περιλαμβάνονται στην παράγραφο NCC.IDE.H.160 στοιχεία δ) και ε).

**NCC.IDE.H.175 Συνδυαστικός καταγραφείας δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης**

Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις για τους CVR και FDR επιτρέπεται να επιτυγχάνεται με έναν συνδυαστικό καταγραφεία δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης.

**NCC.IDE.H.180 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά**

- α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με:

1. ένα κάθισμα ή μία θέση-κρεβάτι για κάθε επιβαίνοντα ηλικίας 24 μηνών και άνω·

2. μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόσδεσης για κάθε θέση-κρεβάτι·
  3. για ελικόπτερα, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοποιλίας εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2012, μία ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού για χρήση σε κάθε κάθισμα επιβάτη ηλικίας 24 μηνών και άνω·
  4. μηχανισμό πρόσδεσης για παιδιά για κάθε άτομο εντός του αεροσκάφους ηλικίας κάτω των 24 μηνών·
  5. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτόματα τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης· και
  6. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού στα καθίσματα για το ελάχιστο απαιτούμενο πλήρωμα θαλάμου επιβατών, για ελικόπτερα των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά τις 31 Δεκεμβρίου 1980.
- β) Η ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού:
1. αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο· και
  2. στα καθίσματα του πληρώματος πτήσης, σε κάθε κάθισμα δίπλα σε κάθισμα χειριστή και στα καθίσματα για το ελάχιστο απαιτούμενο πλήρωμα θαλάμου επιβατών, περιλαμβάνει δύο ιμάντες ώμου και ζώνη ασφαλείας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα.

#### **NCC.IDE.H.185 Ενδείξεις: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε**

Τα ελικόπτερα των οποίων όλα τα καθίσματα επιβατών δεν είναι ορατά από τη θέση ή τις θέσεις του πληρώματος πτήσης, είναι εφοδιασμένα με μέσο που υποδεικνύει σε όλους τους επιβάτες και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πότε πρέπει να προσδένονται οι ζώνες ασφαλείας και πότε δεν επιτρέπεται το κάπνισμα.

#### **NCC.IDE.H.190 Κυτίο πρώτων βοηθειών**

α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα κυτίο πρώτων βοηθειών.

β) Το (τα) κυτίο(-α) πρώτων βοηθειών:

1. είναι άμεσα προσπελάσιμα για χρήση· και
2. επικαιροποιούνται κατάλληλα.

#### **NCC.IDE.H.200 Συμπληρωματικό οξυγόνο — ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης**

α) Τα ελικόπτερα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη πτήσης για τα οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.

β) Τα ελικόπτερα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη, στα οποία το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι άνω των 10 000 ft, φέρουν επαρκές οξυγόνο εισπνοής για:

1. όλα τα μέλη του πληρώματος και για το 10 % τουλάχιστον των επιβατών για κάθε χρονικό διάστημα πέραν των 30 λεπτών, κατά το οποίο το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι μεταξύ 10 000 ft και 13 000 ft· και
2. όλα τα μέλη του πληρώματος και για τους επιβάτες για όσο χρονικό διάστημα το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο επιβατών είναι άνω των 13 000 ft.

#### **NCC.IDE.H.205 Πυροσβεστήρες χειρός**

α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός:

1. στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης· και
2. σε κάθε θάλαμο επιβατών που είναι χωριστός από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν ο θάλαμος είναι εύκολα προσβάσιμος στο πλήρωμα πτήσης.

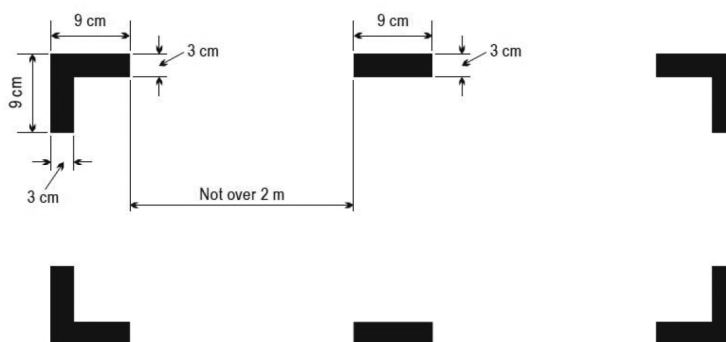
β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα κατάσβεσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλα για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στον χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας, και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

#### NCC.IDE.H.210 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Εάν επισημαίνονται στο ελικόπτερο περιοχές της ατράκτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται στην εικόνα 1.

Εικόνα 1

#### Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο



#### NCC.IDE.H.215 Πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT)

α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον έναν πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT).

β) Ελικόπτερα που εκτελούν πτήση επάνω από ύδατα προς υποστήριξη υπεράκτιων δραστηριοτήτων υπό αντίξοες συνθήκες και σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα και το ελικόπτερο ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης, είναι εξοπλισμένα με αυτόματα αναπτυσσόμενο πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης ELT [ELT(AD)].

γ) οι ELT οποιουδήποτε τύπου είναι ικανοί να εκπέμπουν ταυτόχρονα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

#### NCC.IDE.H.225 Σωσίβια γιλέκα

α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με σωσίβιο γιλέκο για κάθε επιβαίνοντα ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης για επιβαίνοντα ηλικίας κάτω των 24 μηνών, αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται, όταν:

1. εκτελούν πτήση επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα και το ελικόπτερο είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης·
2. εκτελούν πτήση επάνω από ύδατα πέραν της απόστασης αυτοπεριστροφής από την ξηρά, σε περίπτωση βλάβης κρίσιμου κινητήρα και το ελικόπτερο δεν είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή
3. απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης βρίσκεται πάνω από ύδατα.

β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων.

**NCC.IDE.H.226 Στολές επιβίωσης πληρώματος**

Κάθε μέλος του πληρώματος φορά στολή επιβίωσης όταν:

α) εκτελούν πτήση επάνω από ύδατα προς υποστήριξη υπεράκτιων δραστηριοτήτων, σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα και το ελικόπτερο είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης, και όταν:

1. το δελτίο ή οι προβλέψεις καιρού που έχει στη διάθεσή του ο κυβερνήτης δείχνουν ότι η θερμοκρασία θαλάσσης θα είναι μικρότερη από + 10 °C κατά τη διάρκεια της πτήσης· ή
2. ο εκτιμώμενος χρόνος διάσωσης υπερβαίνει τον εκτιμώμενο χρόνο επιβίωσης·

ή

β) το κρίνει αναγκαίο ο κυβερνήτης με βάση την εκτίμηση του κινδύνου λαμβάνοντας υπόψη τις κάτωθι συνθήκες:

1. πτήση επάνω από ύδατα πέραν της απόστασης αυτοπεριστροφής από την ξηρά ή της απόστασης ασφαλούς αναγκαστικής προγειώσης, σε περίπτωση βλάβης κρίσιμου κινητήρα και το ελικόπτερο δεν είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης· και
2. το δελτίο ή οι προβλέψεις καιρού που έχει στη διάθεσή του ο κυβερνήτης δείχνουν ότι η θερμοκρασία θαλάσσης θα είναι μικρότερη από + 10 °C κατά τη διάρκεια της πτήσης.

**NCC.IDE.H.227 Σωσίβιες λέμβοι, σωστικοί ELT και εξοπλισμός επιβίωσης για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από ύδατα**

Τα ελικόπτερα που εκτελούν:

α) πτήση επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα και το ελικόπτερο είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή

β) πτήση επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 3 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα και το ελικόπτερο δεν είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης, και εφόσον το κρίνει αναγκαίο ο κυβερνήτης βάσει εκτίμησης του κινδύνου,

είναι εξοπλισμένα με:

1. για ελικόπτερα που μεταφέρουν λιγότερα από 12 άτομα, με τουλάχιστον μία σωσίβια λέμβο χωρητικότητας τουλάχιστον του μέγιστου αριθμού επιβαίνοντων, αποθηκευμένη κατά τρόπο που να διευκολύνει την άμεση χρήση της σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης·
2. για ελικόπτερα που μεταφέρουν άνω των 11 ατόμων, τουλάχιστον δύο σωσίβιες λέμβους τοποθετημένες κατά τρόπο που να διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, επαρκείς για τον συνολικό αριθμό των επιβαίνοντων και, εάν απολεσθεί η μία, η άλλη να έχει επαρκή ικανότητα φόρτωσης για όλους τους επιβαίνοντες του ελικοπτερόυ·
3. τουλάχιστον ένα σωστικό πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης για κάθε απαιτούμενη σωσίβια λέμβο· και
4. σωσίβιο εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων και μέσων επιβίωσης, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να εκτελεσθεί.

**NCC.IDE.H.230 Εξοπλισμός επιβίωσης**

Τα ελικόπτερα που ίπτανται πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση είναι εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εξοπλισμένα με:

α) εξοπλισμό σηματοδότησης για τα σήματα κινδύνου·

β) τουλάχιστον έναν σωστικό ELT [ELT(S)]· και

γ) πρόσθετο εξοπλισμό επιβίωσης για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, με βάση τον αριθμό των επιβαίνοντων.

**NCC.IDE.H.231 Πρόσθετες απαιτήσεις για ελικόπτερα που εκτελούν υπεράκτιες πτήσεις σε αντίθεση θαλάσσια περιοχή**

Τα ελικόπτερα που εκτελούν υπεράκτιες πτήσεις σε αντίθεση θαλάσσια περιοχή, σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:

α) Όταν το δελτίο ή οι προβλέψεις καιρού που έχει στη διάθεσή του ο κυβερνήτης δείχνουν ότι η θερμοκρασία θαλάσσης θα είναι μικρότερη από 10 °C κατά τη διάρκεια της πτήσης, ή όταν ο εκτιμώμενος χρόνος διάσωσης υπερβαίνει τον εκτιμώμενο χρόνο επιβίωσης, ή η πτήση είναι προγραμματισμένη να διεξαχθεί τη νύχτα, όλοι οι επιβαίνοντες του ελικοπτερόυ φορούν στολή επιβίωσης.

- β) Όλες οι σωσίβιες λέμβοι που μεταφέρονται σύμφωνα με την παράγραφο NCC.IDE.H.227 είναι τοποθετημένες κατά τρόπο ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε συνθήκες θαλάσσης για τις οποίες να έχουν αξιολογηθεί τα χαρακτηριστικά προσθαλάσωσης, επίπλευσης και αντιστάθμισης του ελικοπτερού για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις προσθαλάσωσης για την πιστοποίηση.
- γ) Το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με σύστημα φωτισμού κινδύνου, το οποίο έχει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας ώστε να προσφέρει πηγή γενικού φωτισμού του θαλάμου επιβατών για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του ελικοπτερού.
- δ) Όλες οι εξοδοί κινδύνου, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων κινδύνου του πληρώματος, και τα μέσα ανοιγμάτων τους φέρουν σαφή σήμανση για την καθοδήγηση των επιβαίνοντων που χρησιμοποιούν τις εξόδους τόσο με φως της ημέρας όσο και στο σκοτάδι. Οι εν λόγω σημάνσεις είναι σχεδιασμένες για να παραμένουν ορατές, αν το ελικόπτερο έχει ανατραπεί και ο θάλαμος έχει βυθιστεί.
- ε) Όλες οι μη απορριπτόμενες θύρες που χαρακτηρίζονται ως εξοδοί κινδύνου προσθαλάσωσης φέρουν μηχανισμό ασφαλισής στην ανοικτή θέση, έτσι ώστε να μην εμποδίζουν την έξοδο των επιβαίνοντων σε οποιοδήποτε συνθήκες θαλάσσης έως το απαιτούμενο μέγιστο που θα αξιολογηθεί για προσθαλάσωση και επίπλευση.
- στ) Όλες οι θύρες, τα παράθυρα ή άλλα ανοίγματα στον θάλαμο επιβατών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για υποβρύχια διαφυγή φέρουν κατάλληλο εξοπλισμό, ώστε να μπορούν να λειτουργήσουν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
- ζ) Οι επιβαίνοντες φορούν τα σωσίβια γιλέκα ανά πάσα στιγμή εκτός αν κάποιος επιβάτης ή μέλος του πληρώματος φορά σύνθετη στολή επιβίωσης που πληροί της συνδυασμένη απαίτηση της στολής επιβίωσης και του σωσίβιου γιλέκου.

#### **NCC.IDE.H.232 Ελικόπτερα πιστοποιημένα για λειτουργία στο νερό — διάφορα στοιχεία εξοπλισμού**

Τα ελικόπτερα που έχουν πιστοποιηθεί για λειτουργία στο νερό είναι εξοπλισμένα με:

- α) άγκυρα θαλάσσης και άλλον εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, της αγκυροβόλησης ή των ελιγμών του ελικοπτερού στο νερό, αναλόγως του μεγέθους, του βάρους και των χαρακτηριστικών χειρισμού· και
- β) εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα, κατά περίπτωση.

#### **NCC.IDE.H.235 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις επάνω από ύδατα — προσθαλάσωση**

Τα ελικόπτερα είναι σχεδιασμένα για προσθαλάσωση ή πιστοποιημένα για προσθαλάσωση, σύμφωνα με τον σχετικό κώδικα αξιοπλοίας ή είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης όταν εκτελούν πτήση σε αντίθεση θαλάσσια περιοχή, σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης.

#### **NCC.IDE.H.240 Ακουστικά**

Όποτε απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας και/ή ραδιοπλοήγησης, τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμο και διακόπτη μετάδοσης στα χειριστήρια πτήσης για κάθε απαιτούμενο χειριστή και/ή μέλος πληρώματος που βρίσκεται στην καθορισμένη θέση του.

#### **NCC.IDE.H.245 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας**

- α) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις IFR ή τη νύχτα, ή όταν απαιτείται από τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου, είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ο οποίος, υπό κανονικές συνθήκες ραδιομετάδοσης, είναι ικανός:
1. να επιτρέπει αμφίδρομη επικοινωνία για τον έλεγχο από το αεροδρόμιο·
  2. να λαμβάνει μετεωρολογικές πληροφορίες·
  3. να επιτρέπει αμφίδρομη επικοινωνία ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης με τους αεροναυτικούς σταθμούς και στις συχνότητες που έχει ορίσει η αρμόδια αρχή· και
  4. να επιτρέπει επικοινωνία στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.
- β) Όταν απαιτούνται περισσότερες της μιας μονάδες εξοπλισμού επικοινωνίας, κάθε μονάδα είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες, έτσι ώστε ενδεχόμενη βλάβη σε μια μονάδα να μην επιφέρει βλάβη σε άλλη.
- γ) Όταν απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας, και επιπροσθέτως του συστήματος ενδοεπικοινωνίας του πληρώματος πτήσης σύμφωνα με το NCC.IDE.H.155, τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με διακόπτη μετάδοσης στα χειριστήρια πτήσης για κάθε χειριστή και μέλος του πληρώματος που απαιτείται να τα χρησιμοποιήσει από τη θέση του.

**NCC.IDE.H.250 Εξοπλισμός αεροναυτιλίας**

α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό αεροναυτιλίας που τους επιτρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με:

1. σχέδιο πτήσης της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS), αν υπάρχει· και
2. τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

β) Τα ελικόπτερα διαθέτουν επαρκή εξοπλισμό αεροναυτιλίας ώστε να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή πλοήγηση σύμφωνα με το στοιχείο α), ή την ασφαλή ολοκλήρωση κατάλληλης διαδικασίας έκτακτης ανάγκης.

γ) Τα ελικόπτερα πτήσεων, στις οποίες η προσγείωση έχει προγραμματισθεί υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC), διαθέτουν εξοπλισμό ικανό να παρέχει καθοδήγηση προς σημείο από το οποίο είναι δυνατή η εκτέλεση προσγείωσης εξ' όψεως. Ο εξοπλισμός αυτός είναι ικανός να παρέχει την εν λόγω καθοδήγηση για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο έχει προγραμματισθεί προσγείωση υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC) και για κάθε καθορισμένο εναλλακτικό αεροδρόμιο.

**NCC.IDE.H.255 Αναμεταδότης**

Τα ελικόπτερα διαθέτουν αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) και κάθε άλλη δυνατότητα αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης που απαιτείται για τη διαδρομή που ακολουθείται.»

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

## ΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΕ ΜΗ ΣΥΝΘΕΤΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

## [ΜΕΡΟΣ-NCO]

## ΤΜΗΜΑ Α

## ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

**NCO.GEN.100 Αρμόδια αρχή**

- α) Αρμόδια αρχή είναι η αρχή που ορίζεται από το κράτος μέλος όπου έχει νηολογηθεί το αεροσκάφος.
- β) Εάν το αεροσκάφος έχει νηολογηθεί σε τρίτη χώρα, αρμόδια αρχή είναι η αρχή που ορίζεται από το κράτος μέλος όπου ο φορέας εκμετάλλευσης έχει τον κύριο τόπο της επιχειρηματικής του δραστηριότητας ή τον τόπο διαμονής του.

**NCO.GEN.101 Μέσα συμμόρφωσης**

Οι αερομεταφορείς μπορεί να χρησιμοποιούν μέσα συμμόρφωσης εναλλακτικά εκείνων που έχει καταρτίσει ο Οργανισμός για την επίτευξη συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του.

**NCO.GEN.102 Μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης και μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα**

- α) Τα μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης λειτουργούν σύμφωνα με τις κάτωθι απαιτήσεις για:
1. αεροπλάνα όταν είναι μονοκινητήρια· και
  2. ανεμοπλάνα που λειτουργούν χωρίς κινητήρα.
- β) Τα μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης εξοπλίζονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις για τα αεροπλάνα, εκτός εάν ορίζει διαφορετικά το τμήμα Δ.
- γ) Μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα, εξαιρουμένων των μηχανοκίνητων ανεμόπτερων περιήγησης, λειτουργούν και είναι εξοπλισμένα σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις για τα ανεμοπλάνα.

**NCO.GEN.105 Ευθύνες και αρμοδιότητα κυβερνήτη**

- α) Ο κυβερνήτης είναι υπεύθυνος για:
1. την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του φορτίου του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια των πτητικών λειτουργιών του αεροσκάφους, όπως ορίζεται στο 1.γ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008·
  2. την έναρξη, τη συνέχιση, τον τερματισμό ή την εκτροπή πτήσης για λόγους ασφαλείας·
  3. να εξασφαλίζει ότι όλες οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι κατάλογοι ελέγχου τηρούνται σύμφωνα με το 1.β του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008·
  4. να αρχίζει την πτήση μόνον εφόσον βεβαιωθεί ότι τηρούνται όλοι οι επιχειρησιακοί περιορισμοί που αναφέρονται στο 2.α.3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ήτοι ότι:
    - i) το αεροσκάφος είναι αξιόπλοο·
    - ii) το αεροσκάφος είναι δεόντως νηολογημένο·
    - iii) τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται για την εκτέλεση της πτήσης έχουν εγκατασταθεί στο αεροσκάφος και λειτουργούν, εκτός εάν ο πίνακας ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) ή ισοδύναμο έγγραφο επιτρέπει πτητική λειτουργία με εξοπλισμό εκτός λειτουργίας, όπως απαιτείται στο NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 ή NCO.IDE.B.105·
    - iv) η μάζα του αεροσκάφους και, εξαιρουμένων των αερόστατων, η θέση του κέντρου βάρους είναι τέτοιες που η πτήση να μπορεί να εκτελεστεί εντός των ορίων που περιγράφονται στα έγγραφα αξιοπλοΐας·



- ν) όλος ο εξοπλισμός, οι αποσκευές και το φορτίο έχουν φορτωθεί και αποθηκευτεί ασφαλώς και παραμένει δυνατή η εκκένωση έκτακτης ανάγκης· και
- νι) σε καμία στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης δεν σημειώνεται υπέρβαση των περιορισμών πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους, όπως ορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM)·
5. να μην αρχίσει πτήση εφόσον δεν είναι σε θέση να εκτελέσει καθήκοντα για οποιοδήποτε λόγο όπως τραυματισμό, ασθένεια, κόπωση ή εξαιτίας της επίρρησης ψυχοτρόπων ουσιών·
6. να μη συνεχίσει πτήση πέραν του πλησιέστερου αποδεκτού αεροδρομίου λόγω καιρού ή χώρου λειτουργίας, όταν έχει μειωθεί η ικανότητά του να εκτελέσει τα καθήκοντά του εξαιτίας π.χ. κόπωσης, ασθένειας ή έλλειψης οξυγόνου·
7. να αποφασίσει για την αποδοχή του αεροσκάφους με επιχειρησιακής φύσεως δυσλειτουργίες, σύμφωνα με τον κατάλογο παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση (CDL) ή τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), αναλόγως· και
8. κατά τον τερματισμό της πτήσης, ή σειράς πτήσεων, να καταγράφει τα δεδομένα χρήσης και όλα τα γνωστά ή ύποπτα ελαττώματα του αεροσκάφους στο τεχνικό ημερολόγιο του αεροσκάφους ή στο ημερολόγιο καταγραφής πτήσης του αεροσκάφους.
- β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι, σε κρίσιμες φάσεις της πτήσης ή όποτε κρίνει αναγκαίο για την ασφάλεια, όλα τα μέλη του πληρώματος κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους και δεν ασκούν δραστηριότητες άλλες από εκείνες που απαιτούνται για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους.
- γ) Ο κυβερνήτης έχει την αρμοδιότητα να αρνηθεί την επιβίβαση ή την αποβίβαση οποιουδήποτε προσώπου, τη φόρτωση ή την εκφόρτωση αποσκευής ή φορτίου που συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαινόντων του.
- δ) Ο κυβερνήτης αναφέρει, το συντομότερο δυνατόν, στην αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας (ATS) τυχόν αντιμετωπιζόμενες επικίνδυνες καιρικές συνθήκες ή συνθήκες πτήσης, οι οποίες είναι δυνατόν να επηρεάσουν δυσμενώς την ασφάλεια άλλου αεροσκάφους.
- ε) Ο κυβερνήτης, σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτεί άμεση λήψη απόφασης και δράση, προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει απαραίτητη σύμφωνα με τις περιστάσεις σύμφωνα με την παράγραφο 7.δ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες, τις διαδικασίες επιχειρησιακής λειτουργίας και τις μεθόδους προς το συμφέρον της ασφαλείας.
- στ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, ο κυβερνήτης:
1. εξαιρουμένων των αερόστατων, παραμένει προσδεδεμένος στη θέση του· και
  2. παραμένει συνεχώς στα χειριστήρια του αεροσκάφους, εκτός εάν αναλάβει καθήκοντα άλλος χειριστής.
- ζ) Ο κυβερνήτης υποβάλλει χωρίς καθυστέρηση αναφορά στην αρμόδια αρχή για έκνομη ενέργεια και ενημερώνει την ορισμένη τοπική αρχή.
- η) Ο κυβερνήτης κοινοποιεί στην πλησιέστερη αρμόδια αρχή με τα ταχύτερα δυνατά μέσα κάθε ατύχημα που συνέβη με το αεροσκάφος, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τον σοβαρό τραυματισμό ή τον θάνατο προσώπου ή σοβαρή ζημία στο αεροσκάφος ή σε ιδιοκτησία.

#### **NCO.GEN.106 Ευθύνες και αρμοδιότητα κυβερνήτη — αερόστατα**

Ο κυβερνήτης αερόστατου, επιπροσθέτως της NCO.GEN.105, είναι υπεύθυνος για:

- α) την ενημέρωση των προσώπων που παρίστανται στην εμφύσηση και την αποφύσηση του φακέλου· και
- β) να εξασφαλίζει ότι τα πρόσωπα που παρίστανται στην εμφύσηση και την αποφύσηση του φακέλου φέρουν προστατευτική ένδυση.

#### **NCO.GEN.110 Συμμόρφωση προς νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες**

- α) Ο κυβερνήτης συμμορφώνεται προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών στα οποία διεξάγονται οι πτητικές λειτουργίες.

β) Ο κυβερνήτης είναι εξοικειωμένος με τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες που άπτονται των καθηκόντων του, διέπουν τις περιοχές από τις οποίες πρόκειται να διέλθει το αεροσκάφος, τα αεροδρόμια ή χώρους πτητικής λειτουργίας που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, και με τις αεροναυτιλιακές διευκολύνσεις, όπως ορίζεται στο 1.α του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

#### **NCO.GEN.115 Τροχοδρόμηση αεροπλάνων**

Αεροπλάνο τροχοδρομείται μόνο στην επιφάνεια κίνησης αεροδρομίου, εάν το πρόσωπο που χειρίζεται τα χειριστήρια πτήσης:

- α) είναι χειριστής που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα· ή
- β) έχει οριστεί από τον φορέα εκμετάλλευσης και:
  1. έχει εκπαιδευτεί στην τροχοδρόμηση του αεροπλάνου·
  2. έχει εκπαιδευτεί στη χρήση ραδιοτηλεφώνου, εφόσον απαιτούνται ραδιοεπικοινωνίες·
  3. έχει εκπαιδευτεί στα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά, τους διαδρόμους, τα σήματα και τη γενικότερη σηματοδότηση, τα φώτα, τα σήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και τις οδηγίες, τη φρασεολογία και τις διαδικασίες του αεροδρομίου· και
  4. είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στα πρότυπα λειτουργίας που απαιτούνται για την ασφαλή κίνηση του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο.

#### **NCO.GEN.120 Ενεργοποίηση στροφείου — ελικόπτερα**

Το στροφείο ελικοπτέρου στρέφεται μόνο όταν είναι σε λειτουργία ο κινητήρας για το σκοπό της πτήσης με χειριστή με τα κατάλληλα προσόντα στα χειριστήρια.

#### **NCO.GEN.125 Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές**

Ο κυβερνήτης δεν επιτρέπει σε κανένα άτομο να χρησιμοποιεί φορητή ηλεκτρονική συσκευή (PED) μέσα σε αεροσκάφος η οποία θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους.

#### **NCO.GEN.130 Πληροφορίες σχετικά με τον φερόμενο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης**

Εξαιρουμένης της απογείωσης και της προσγείωσης αεροσκάφους στο ίδιο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας, ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει την ανά πάσα στιγμή ύπαρξη διαθέσιμων, προς άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης, καταλόγων, οι οποίοι περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης εντός του αεροσκάφους.

#### **NCO.GEN.135 Μεταφερόμενα έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες**

- α) Τα ακόλουθα έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες μεταφέρονται σε κάθε πτήση, ως πρωτότυπα ή αντίγραφα, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά:
  1. το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM) ή ισοδύναμο(α) έγγραφο(α)·
  2. το πρωτότυπο πιστοποιητικό νηολόγησης·
  3. το πρωτότυπο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CoFA)·
  4. το πιστοποιητικό θορύβου, κατά περίπτωση·
  5. ο κατάλογος τυχόν ειδικών εγκρίσεων, κατά περίπτωση·
  6. η άδεια ασυρμάτου του αεροσκάφους, κατά περίπτωση·
  7. το (τα) πιστοποιητικό(ά) ασφάλισης για αστική ευθύνη·
  8. το ημερολόγιο καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμο έγγραφο του αεροσκάφους·
  9. λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας (ATS)·
  10. επικαιροποιημένοι και κατάλληλοι αεροπορικοί χάρτες για τη διαδρομή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές κατά μήκος των οποίων είναι εύλογο να αναμένεται ενδεχόμενο παρέκκλισης από την πορεία της πτήσης·

11. διαδικασίες και πληροφορίες οπτικών σημάτων για χρήση από αεροσκάφη που παρεμποδίζουν την πορεία και αεροσκάφη των οποίων η πορεία παρεμποδίζεται·
  12. ο MEL ή ο CDL, κατά περίπτωση· και
  13. κάθε άλλο έγγραφο που μπορεί να είναι σχετικό με την πτήση ή να απαιτείται από τα κράτη τα οποία αφορά η πτήση.
- β) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) για τις πτήσεις:
1. των οποίων η απογείωση και η προσγείωση πρόκειται να πραγματοποιηθούν στο ίδιο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας· ή
  2. που παραμένουν σε απόσταση ή περιοχή καθορισμένη από την αρμόδια αρχή,  
  
τα έγγραφα και οι πληροφορίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημεία 2 έως 8 επιτρέπεται να παραμείνουν στο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας.
- γ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), για πτήσεις με αερόστατα ή ανεμόπλانا, εξαιρουμένων των μηχανοκίνητων ανεμόπτερων περιήγησης (TMG), τα έγγραφα και οι πληροφορίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημεία 2 έως 8 και 11 έως 13 επιτρέπεται να παραμείνουν στο όχημα συνοδείας.
- δ) Ο κυβερνήτης διαθέτει στην αρμόδια αρχή σε εύλογο χρόνο αφότου τα ζητήσει τα έγγραφα που πρέπει να φέρει στο αεροσκάφος.

#### **NCO.GEN.140 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων**

- α) Η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων αεροπορικά διεξάγεται σύμφωνα με το παράρτημα 18 της σύμβασης του Σικάγου, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από τις τεχνικές οδηγίες για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (έγγραφο αριθ. 9284-AN/905 του ΔΟΠΑ), συμπεριλαμβανομένων των παραρτημάτων και τυχών προσθηκών ή διορθωτικών.
- β) Επικίνδυνα εμπορεύματα μεταφέρονται μόνο από αερομεταφορέα που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA) τμήμα Z, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, εκτός εάν:
1. δεν υπόκεινται στις τεχνικές οδηγίες σύμφωνα με το μέρος 1 των εν λόγω οδηγιών· ή
  2. μεταφέρονται από επιβάτες ή τον κυβερνήτη, ή βρίσκονται σε αποσκευές, σύμφωνα με το μέρος 8 των τεχνικών οδηγιών·
  3. μεταφέρονται από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ELA2.
- γ) Ο κυβερνήτης λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποτραπεί η ακούσια φόρτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων στο αεροσκάφος.
- δ) Ο κυβερνήτης αναφέρει, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες, χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή και την κατάλληλη αρχή του ενδιαφερόμενου κράτους τυχόν ατύχημα ή περιστατικό με επικίνδυνα εμπορεύματα.
- ε) Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι παρέχονται στους επιβάτες πληροφορίες σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες.

#### **NCO.GEN.145 Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφαλείας**

Ο φορέας εκμετάλλευσης εφαρμόζει:

- α) κάθε μέτρο ασφαλείας που ορίζει η αρμόδια αρχή σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.135 στοιχείο γ)· και
- β) κάθε σχετική υποχρεωτική πληροφορία ασφαλείας που εκδίδει ο Οργανισμός, συμπεριλαμβανομένων οδηγιών αξιοπλοΐας.

#### **NCO.GEN.150 Ημερολόγιο καταγραφής πτήσης**

Στοιχεία του αεροσκάφους, του πληρώματός του και κάθε πτήσης τηρούνται για κάθε πτήση ή σειρά πτήσεων, με τη μορφή ημερολογίου καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμου εγγράφου.

**NCO.GEN.155 Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού**

α) Καταρτίζεται ενδεχομένως κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) με βάση τα ακόλουθα:

1. το έγγραφο προβλέπει την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους, υπό καθορισμένες συνθήκες, με συγκεκριμένα όργανα, στοιχεία εξοπλισμού ή λειτουργίες εκτός λειτουργίας κατά την έναρξη της πτήσης·
2. το έγγραφο καταρτίζεται για κάθε αεροσκάφος χωριστά, με βάση τις οικείες λειτουργικές συνθήκες και συνθήκες συντήρησης του φορέα εκμετάλλευσης· και
3. ο MEL βασίζεται στον σχετικό κύριο πίνακα βασικού εξοπλισμού (MMEL), όπως ορίζεται στα δεδομένα που έχουν καθορισθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής <sup>(1)</sup>, δεν είναι πιο περιοριστικός από τον MMEL.

β) Ο MEL και κάθε τροποποίησή του κοινοποιείται στην αρμόδια αρχή.

## ΤΜΗΜΑ Β

**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ****NCO.OP.100 Χρήση αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας**

Ο κυβερνήτης χρησιμοποιεί μόνον αεροδρόμια και χώρους λειτουργίας που αρμόζουν στον τον τύπο του αεροσκάφους και της σχετικής πτητικής λειτουργίας.

**NCO.OP.105 Χρήση απομονωμένων αεροδρομίων — αεροπλάνα**

Για την επιλογή εναλλακτικών αεροδρομίων και την πολιτική καυσίμων, ο κυβερνήτης θεωρεί ένα αεροδρόμιο απομονωμένο εφόσον ο χρόνος πτήσης έως το πλησιέστερο κατάλληλο εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού υπερβαίνει:

- α) για αεροπλάνα με παλινδρομικούς κινητήρες, τα 60 πρώτα λεπτά· ή
- β) για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, τα 90 πρώτα λεπτά.

**NCO.OP.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

α) Για τις πτήσεις με κανόνες πτήσης με όργανα (IFR), ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλακτικό αεροδρόμιο. Τα εν λόγω ελάχιστα:

1. δεν είναι χαμηλότερα εκείνων που έχει καθορίσει για το αεροδρόμιο το κράτος στο οποίο βρίσκεται, εκτός εάν το εν λόγω κράτος έχει εγκρίνει ειδικά χαμηλότερα ελάχιστα· και
2. όταν εκτελούνται πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας, έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA) τμήμα E του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

β) Κατά τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου, ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

1. τον τύπο, την επίδοση και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροσκάφους·
2. τις ικανότητες και την πείρα του·
3. τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων και των περιοχών τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που είναι δυνατόν να επιλεγούν για χρήση·
4. την επάρκεια και την επίδοση των διαθέσιμων οπτικών βοηθημάτων προσέγγισης αεροδρομίου και των επίγειων μη οπτικών βοηθημάτων·
5. τον εξοπλισμό που φέρει το αεροσκάφος για σκοπούς ναυτιλίας και/ή ελέγχου του ίχνους πτήσης κατά τη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της επίπλευσης, 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 απρόβλεπτων καταστάσεων·
7. το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης·

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 224 της 21.8.2012, σ. 1.

8. τα μέσα για τον καθορισμό και το δελτίο μετεωρολογικών συνθηκών· και
  9. την τεχνική πτήσης που θα χρησιμοποιηθεί κατά τη διάρκεια της τελικής προσέγγισης.
- γ) Τα ελάχιστα για συγκεκριμένο τύπο διαδικασίας προσέγγισης και προσγείωσης χρησιμοποιούνται εφόσον:
1. λειτουργεί ο εξοπλισμός εδάφους που απαιτείται για τη σκοπούμενη διαδικασία·
  2. λειτουργούν τα απαιτούμενα για τον τύπο της προσέγγισης συστήματα του αεροσκάφους·
  3. πληρούνται τα απαιτούμενα κριτήρια επίδοσης του αεροσκάφους· και
  4. ο κυβερνήτης διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.

#### **NCO.OP.111 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — πτητικές λειτουργίες NPA, APV, CAT I**

- α) Το ύψος απόφασης (DH) που πρέπει να χρησιμοποιείται για μη-ακριβείας προσέγγιση (NPA) που εκτελείται με τεχνική τελικής προσέγγισης συνεχούς καθόδου (CDFA), πτητικές λειτουργίες διαδικασίας προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV) ή πτητική λειτουργία της κατηγορίας I είναι μικρότερο από το υψηλότερο:
1. ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής·
  2. ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) για την κατηγορία του αεροσκάφους·
  3. δημοσιευμένη διαδικασία προσέγγισης DH, αναλόγως·
  4. ελάχιστο συστήματος που προσδιορίζεται στον πίνακα 1· ή
  5. ελάχιστο DH που προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM) ή σε ισοδύναμο έγγραφο, εφόσον αναφέρεται.
- β) Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) για πτητική λειτουργία NPA που εκτελείται χωρίς τεχνική CDFA δεν είναι μικρότερο του υψηλότερου:
1. σχετικού ύψους αποφυγής εμποδίων (OCH) για την κατηγορία του αεροσκάφους·
  2. ελάχιστου συστήματος που προσδιορίζεται στον πίνακα 1· ή
  3. ελάχιστου MDH που προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM) ή ισοδύναμο έγγραφο, εφόσον αναφέρεται.

Πίνακας 1

#### **Ελάχιστα συστήματος**

Εγκατάσταση	Μικρότερο DH/MDH (ft)
Σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS)	200
Παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS)/δορυφορικό σύστημα βελτίωσης (SBAS) (πλευρική ακρίβεια με προσέγγιση κατακόρυφης καθοδήγησης (LPV))	200
GNSS (πλευρική πλοήγηση (LNAV))	250
GNSS/βαρομετρική κατακόρυφη πλοήγηση (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Ραδιοφάρος ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης (LOC) με ή χωρίς όργανα μέτρησης απόστασης (DME)	250
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματιζούσα σε απόσταση ½ NM)	250

Εγκατάσταση	Μικρότερο DH/MDH (ft)
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε απόσταση 1 NM)	300
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε απόσταση 2 NM)	350
Ραδιοφάρος καθολικής κατεύθυνσης VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Μη κατευθυντικοί ραδιοφάροι (NDB)	350
NDB-DME	300
Ραδιογωνιόμετρο VHF (VDF)	350

#### NCO.OP.112 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — κυκλικές προσεγγίσεις με αεροπλάνα

α) Το MDH για κυκλική προσέγγιση με αεροπλάνα δεν είναι μικρότερο του υψηλότερου:

1. δημοσιευμένου σχετικού ύψους αποφυγής εμποδίων (OCH) κυκλικής προσέγγισης για την κατηγορία του αεροπλάνου·
2. ελάχιστου σχετικού ύψους κυκλικής προσέγγισης σύμφωνα με τον πίνακα 1· ή
3. του DH/MDH της προηγούμενης διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης.

β) Η ελάχιστη ορατότητα για κυκλική προσέγγιση με αεροπλάνα είναι υψηλότερη:

1. της ενδεχομένως δημοσιευμένης ορατότητας κυκλικής προσέγγισης για την κατηγορία του αεροπλάνου·
2. της ελάχιστης ορατότητας που προκύπτει από τον πίνακα 2· ή
3. της εμβέλειας ορατότητας διαδρόμου/μεταλλασσόμενης μετεωρολογικής ορατότητας (RVR/CMV) της προηγούμενης διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης.

Πίνακας 1

#### MDH και ελάχιστη ορατότητα για κυκλική προσέγγιση ανάλογα με την κατηγορία αεροπλάνου

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

#### NCO.OP.113 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — κυκλικές προσεγγίσεις με ελικόπτερα

Το MDH για επάκτιες κυκλικές προσεγγίσεις με ελικόπτερα είναι τουλάχιστον 250 ft και η μετεωρολογική ορατότητα τουλάχιστον 800 m.

#### NCO.OP.115 Διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης και προσέγγισης — αεροπλάνα και ελικόπτερα

α) Ο κυβερνήτης χρησιμοποιεί τις διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης που καθορίζει το κράτος του αεροδρομίου, εφόσον οι διαδικασίες αυτές έχουν δημοσιευθεί για τη διαδρομή ή την FATO που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

β) Ο κυβερνήτης μπορεί να παρεκκλίνει από δημοσιευμένη διαδρομή αναχώρησης, άφιξης ή διαδικασία προσέγγισης:

1. με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα κριτήρια αποφυγής εμποδίων και λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι συνθήκες πτητικής λειτουργίας και τυχόν αδειάς της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC)· ή

2. εφόσον καθοδηγείται με ραντάρ από μονάδα ATC.

**NCO.OP.120 Διαδικασίες μείωσης του θορύβου — αεροπλάνα, ελικόπτερα και μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα**

Ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη τις δημοσιευμένες διαδικασίες μείωσης του θορύβου ώστε να ελαχιστοποιείται η επίδραση του θορύβου των αεροσκαφών και να εξασφαλίζεται παράλληλα ότι η ασφάλεια έχει προτεραιότητα ως προς τη μείωση του θορύβου.

**NCO.OP.121 Διαδικασίες μείωσης του θορύβου — αερόστατα**

Ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη τις επιχειρησιακές διαδικασίες ώστε να ελαχιστοποιείται η επίδραση του θορύβου από το σύστημα θέρμανσης και να εξασφαλίζεται παράλληλα ότι η ασφάλεια έχει προτεραιότητα ως προς τη μείωση του θορύβου.

**NCO.OP.125 Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — αεροπλάνα**

- α) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση μόνον εφόσον το αεροπλάνο φέρει επαρκή καύσιμα και λιπαντικά για τα κάτωθι:

1. για πτήση με κανόνες εξ όψεως (VFR):

- i) την ημέρα, για την απογείωση και την προσγείωση στο ίδιο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας και, με ορατό πάντοτε το εν λόγω αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας, για να ίπταται στη σκοπούμενη διαδρομή και στη συνέχεια επί τουλάχιστον 10 λεπτά σε κανονικό απόλυτο ύψος πλεύσης·
- ii) την ημέρα, για να φθάσει στο αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και στη συνέχεια για να ίπταται επί τουλάχιστον 30 λεπτά σε κανονικό απόλυτο ύψος πλεύσης· ή
- iii) τη νύχτα, για να φθάσει στο αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και στη συνέχεια για να ίπταται επί τουλάχιστον 45 λεπτά σε κανονικό απόλυτο ύψος πλεύσης·

2. για πτήσεις IFR:

- i) εφόσον δεν απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, για να φθάσει στο αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και στη συνέχεια για να ίπταται επί τουλάχιστον 45 λεπτά σε κανονικό απόλυτο ύψος πλεύσης· ή
- ii) εφόσον απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, για να φθάσει στο αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και στη συνέχεια για να ίπταται επί τουλάχιστον 45 λεπτά σε κανονικό απόλυτο ύψος πλεύσης.

- β) Για τον υπολογισμό του απαιτούμενου καυσίμου, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης έκτακτης ανάγκης, λαμβάνονται υπόψη τα κάτωθι:

1. η πρόγνωση των μετεωρολογικών συνθηκών·
  2. οι διαδρομές και οι κυκλοφοριακές καθυστερήσεις που προβλέπει ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας (ATC)·
  3. οι διαδικασίες σε περίπτωση απώλειας πίεσης ή βλάβης κινητήρα εν πτήσει, αναλόγως και
  4. οιαδήποτε άλλη κατάσταση που μπορεί να καθυστερήσει την προσγείωση του αεροπλάνου ή να αυξήσει την κατανάλωση καυσίμων και/ή λιπαντικού.
- γ) Τίποτε δεν αποκλείει την τροποποίηση σχεδίου πτήσης εν πτήσει, ώστε να ανασχεδιασθεί η πτήση προς άλλο προορισμό, με την προϋπόθεση ότι είναι δυνατόν να πληρούνται όλες οι απαιτήσεις από το σημείο στο οποίο ανασχεδιάστηκε η πτήση.

**NCO.OP.126 Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — ελικόπτερα**

- α) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση μόνον εφόσον το ελικόπτερο φέρει επαρκή καύσιμα και λιπαντικά για τα κάτωθι:

1. για πτήσεις VFR, για να φθάσει στο αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και στη συνέχεια για να ίπταται επί τουλάχιστον 20 λεπτά με ταχύτητα μέγιστης εμβέλειας· και



## 2. για πτήσεις IFR:

- i) εφόσον δεν απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού ή δεν υπάρχει πλησιέστερο αποδεκτό εναλλακτικό αεροδρόμιο λόγω καιρού, για να φθάσει στο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης, και στη συνέχεια για να ιπτάται επί τουλάχιστον 30 λεπτά με σταθερή ταχύτητα στα 450 m (1 500 ft) επάνω από το αεροδρόμιο προορισμού/χώρου λειτουργίας υπό κανονικές συνθήκες θερμοκρασίας και προσέγγισης και προσγείωσης· ή
- ii) εφόσον απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο, για να ιπτάται και να εκτελέσει προσέγγιση και αποτυχημένη προσέγγιση στο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης, και στη συνέχεια:

A) να φθάσει στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο· και

B) να ιπτάται επί 30 λεπτά με σταθερή ταχύτητα στα 450 m ( 1 500 ft) επάνω από το αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας υπό κανονικές συνθήκες θερμοκρασίας και προσέγγισης και προσγείωσης.

β) Για τον υπολογισμό του απαιτούμενου καυσίμου, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης απρόβλεπτων καταστάσεων, λαμβάνονται υπόψη τα κάτωθι:

1. η πρόγνωση των μετεωρολογικών συνθηκών·
2. οι διαδρομές και οι κυκλοφοριακές καθυστερήσεις που προβλέπει ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας (ATC)·
3. οι διαδικασίες σε περίπτωση απώλειας πίεσης ή βλάβης κινητήρα εν πτήση, αναλόγως· και
4. οιαδήποτε άλλη κατάσταση που μπορεί να καθυστερήσει την προσγείωση του ελικοπτήρου ή να αυξήσει την κατανάλωση καυσίμων και/ή λιπαντικού.

γ) Τίποτε δεν αποκλείει την τροποποίηση σχεδίου πτήσης εν πτήση, ώστε να ανασχεδιασθεί η πτήση προς άλλο προορισμό, με την προϋπόθεση ότι είναι δυνατόν να πληρούνται όλες οι απαιτήσεις από το σημείο στο οποίο ανασχεδιάστηκε η πτήση.

**NCO.OP.127 Εφοδιασμός με καύσιμα και έρμα και σχεδιασμός — αερόστατα**

α) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση μόνον εφόσον επαρκούν τα εφεδρικά καύσιμα, αέριο ή έρμα για πτήση 30 λεπτών.

β) Ο υπολογισμός εφοδιασμού με καύσιμα, αέριο ή έρμα βασίζεται στις ακόλουθες ελάχιστες επιχειρησιακές συνθήκες με βάση τις οποίες πρόκειται να εκτελεσθεί η πτήση:

1. σε δεδομένα που παρέχει ο κατασκευαστής του αερόστατου·
2. τις προβλεπόμενες μάζες·
3. τις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες· και
4. τις διαδικασίες και τους περιορισμούς του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

**NCO.OP.130 Ενημέρωση επιβατών**

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι πριν από την απογείωση ή, αναλόγως, κατά τη διάρκειά της, οι επιβάτες ενημερώνονται για τον εξοπλισμό και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

**NCO.OP.135 Προετοιμασία πτήσης**

α) Πριν από την έναρξη της πτήσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται με κάθε διαθέσιμο εύλογο μέσο ότι οι επίγειες και/ή θαλάσσιες διευκολύνσεις, συμπεριλαμβανομένων των διαθέσιμων διευκολύνσεων επικοινωνίας και αεροναυτιλιακών βοηθημάτων που απαιτούνται οπωσδήποτε για την πτήση, για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους, ανταποκρίνονται στον τύπο λειτουργίας με τον οποίο θα εκτελεσθεί η πτήση.

β) Πριν από την έναρξη της πτήσης, ο κυβερνήτης λαμβάνει δέουσα γνώση όλων των διαθέσιμων μετεωρολογικών πληροφοριών για τη σκοπούμενη πτήση. Η προετοιμασία πτήσης μακριά από τον τόπο αναχώρησης, και για κάθε πτήση IFR, περιλαμβάνει:

1. μελέτη των διαθέσιμων τρεχόντων μετεωρολογικών δελτίων και προγνώσεων· και

2. τον σχεδιασμό εναλλακτικού σχεδίου δράσης σε περίπτωση που η πτήση δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθεί όπως σχεδιάστηκε λόγω καιρικών συνθηκών.

#### **NCO.OP.140 Εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — αεροπλάνα**

Για πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης καθορίζει τουλάχιστον ένα αποδεκτό λόγω καιρού εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού στο σχέδιο πτήσης, εκτός εάν:

- α) οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες επισημαίνουν ότι, για το χρονικό διάστημα από 1 ώρα πριν έως 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όποιο διάστημα είναι βραχύτερο, η προσέγγιση και η προσγείωση είναι δυνατόν να εκτελεστούν με μετεωρολογικές συνθήκες για πτήσεις εξ όψεως (VMC)· ή
- β) ο τόπος σκοπούμενης προσγείωσης είναι απομονωμένος και:
1. προβλέπεται διαδικασία ενόργανης προσέγγισης για το αεροδρόμιο της σκοπούμενης προσγείωσης· και
  2. οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες επισημαίνουν ότι θα επικρατούν οι κάτωθι μετεωρολογικές συνθήκες από 2 ώρες πριν έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης:
    - i) βάση νεφών σε τουλάχιστον 300 m (1 000 ft) επάνω από τα ελάχιστα που αφορούν τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης· και
    - ii) ορατότητα τουλάχιστον 5,5 km ή 4 km μεγαλύτερη από τα ελάχιστα που αφορούν τη διαδικασία.

#### **NCO.OP.141 Εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — ελικόπτερα**

Για πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης καθορίζει τουλάχιστον ένα αποδεκτό λόγω καιρού εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού στο σχέδιο πτήσης, εκτός εάν:

- α) προβλέπεται διαδικασία ενόργανης προσέγγισης για το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι θα επικρατούν οι κάτωθι μετεωρολογικές συνθήκες από 2 ώρες πριν έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όποιο διάστημα είναι βραχύτερο:
1. βάση νεφών σε τουλάχιστον 120 m (400 ft) επάνω από τα ελάχιστα που αφορούν τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης· και
  2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m μεγαλύτερη από τα ελάχιστα που αφορούν τη διαδικασία· ή
- β) ο τόπος σκοπούμενης προσγείωσης είναι απομονωμένος και:
1. προβλέπεται διαδικασία ενόργανης προσέγγισης για το αεροδρόμιο της σκοπούμενης προσγείωσης·
  2. οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες επισημαίνουν ότι θα επικρατούν οι κάτωθι μετεωρολογικές συνθήκες από 2 ώρες πριν έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης:
    - i) βάση νεφών σε τουλάχιστον 120 m (400 ft) επάνω από τα ελάχιστα που αφορούν τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης·
    - ii) ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m μεγαλύτερη από τα ελάχιστα που αφορούν τη διαδικασία· και
  3. καθορίζεται σημείο μη επιστροφής (PNR) για υπεράκτιο προορισμό.

#### **NCO.OP.145 Ανεφοδιασμός με καύσιμα ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, έχουν επιβιβασθεί ή αποβιβάζονται**

- α) Το αεροσκάφος δεν ανεφοδιάζεται με, ούτε αφαιρούνται από αυτό, αεροπορικά καύσιμα (AVGAS) ή αεροπορικά καύσιμα ευρέως κλάσματος ή μείγμα των ειδών αυτών καυσίμου, όταν επιβιβάζονται, έχουν επιβιβασθεί ή αποβιβάζονται επιβάτες.
- β) Για όλους τους άλλους τύπους καυσίμου λαμβάνονται οι απαραίτητες προφυλάξεις και το αεροσκάφος είναι κατάλληλα στελεχωμένο με ειδικευμένο προσωπικό, έτοιμο να αρχίσει και να καθοδηγήσει εκκένωση του αεροσκάφους με τα πιο πρακτικά και πρόσφορα διαθέσιμα μέσα.

**NCO.OP.150 Μεταφορά επιβατών**

Εξαιρουμένων των αερόστατων, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι, πριν και κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης, της απογείωσης και της προσγείωσης, καθώς και όποτε κρίνει απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, κάθε επιβιβασμένος επιβάτης είναι καθισμένος σε κάθισμα ή σε θέση-κρεβάτι προσδεμένος και έχει προσδεθεί ορθά με τη ζώνη ασφαλείας ή το σύστημα πρόσδεσης.

**NCO.OP.155 Κάπνισμα εντός του αεροσκάφους — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

Ο κυβερνήτης δεν επιτρέπει το κάπνισμα στο αεροσκάφος:

- α) εφόσον κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας· και
- β) κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού του αεροσκάφους με καύσιμα.

**NCO.OP.156 Κάπνισμα εντός του αεροσκάφους — ανεμοπλάνα και αερόστατα**

Δεν επιτρέπεται το κάπνισμα σε ανεμοπλάνο ή αερόστατο.

**NCO.OP.160 Μετεωρολογικές συνθήκες**

- α) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει πτήση VFR μόνον εφόσον οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι κατά τη διαδρομή και στον σκοπούμενο προορισμό την εκτιμώμενη ώρα χρήσης οι καιρικές συνθήκες θα είναι τουλάχιστον στα ισχύοντα ελάχιστα πτήσεων εξ' όψεως.
- β) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει πτήση IFR μόνον εφόσον οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι, κατά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, οι μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, ή σε ένα τουλάχιστον εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.
- γ) Εάν η πτήση έχει τμήμα VFR και τμήμα IFR, οι αναφερόμενες στα στοιχεία α) και β) μετεωρολογικές πληροφορίες ισχύουν αναλόγως.

**NCO.OP.165 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — Διαδικασίες στο έδαφος**

Ο κυβερνήτης αρχίζει τη διαδικασία απογείωσης μόνο εάν το αεροσκάφος δεν φέρει κανένα κατάλοιπο που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς την επίδοση ή τη δυνατότητα ελέγχου του αεροσκάφους, με εξαίρεση όσα επιτρέπονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

**NCO.OP.170 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — διαδικασίες κατά την πτήση**

- α) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση ή πραγματοποιεί σκοπίμως πτήση σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγετού μόνον εάν το αεροσκάφος είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει τέτοιες συνθήκες, όπως αναφέρεται στο 2.α.5 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- β) Αν ο παγετός υπερβαίνει την ένταση της παγοποίησης για την οποία είναι πιστοποιημένο το αεροσκάφος ή εάν ένα αεροσκάφος μη πιστοποιημένο για πτήση υπό γνωστές συνθήκες παγετού αντιμετωπίσει παγοποίηση, ο κυβερνήτης εξέρχεται από τις συνθήκες παγετού χωρίς καθυστέρηση αλλάζοντας το επίπεδο και/ή τη διαδρομή δηλώνοντας, αν είναι αναγκαίο, περίπτωση έκτακτης ανάγκης στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας.

**NCO.OP.175 Συνθήκες απογείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

Πριν από την έναρξη της απογείωσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

- α) σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή του, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή στην περιοχή λειτουργίας και η κατάσταση του αεροδρόμιο ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζει την ασφαλή απογείωση και αναχώρηση· και
- β) πληρούνται τα ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα του αεροδρομίου.

**NCO.OP.176 Συνθήκες απογείωσης — αερόστατα**

Ο κυβερνήτης, πριν αρχίσει την απογείωση, βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στον χώρο λειτουργίας ή το αεροδρόμιο δεν εμποδίζει την ασφαλή απογείωση και αναχώρηση.

**NCO.OP.180 Προσομοίωση καταστάσεων εν πτήση**

- α) Ο κυβερνήτης, όταν μεταφέρει επιβάτες ή φορτίο, δεν προσομοιώνει:

1. καταστάσεις που απαιτούν την εφαρμογή ασυνήθων διαδικασιών ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης· ή

2. πτήση σε καιρικές συνθήκες με όργανα (IMC).

β) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), όταν διεξάγονται εκπαιδευτικές πτήσεις από εγκεκριμένο εκπαιδευτικό φορέα, οι εν λόγω καταστάσεις επιτρέπεται να προσομοιώνονται με την παρουσία εκπαιδευόμενων χειριστών στο αεροσκάφος.

#### **NCO.OP.185 Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση**

Ο κυβερνήτης ελέγχει σε τακτά χρονικά διαστήματα ότι η εναπομένουσα ποσότητα χρησιμοποιήσιμων καυσίμων εν πτήση δεν είναι μικρότερη των καυσίμων που απαιτούνται για την άφιξη σε αποδεκτό αεροδρόμιο λόγω καιρού ή σε χώρο λειτουργίας και των προγραμματισμένων εφεδρικών καυσίμων όπως απαιτείται βάσει των NCO.OP.125, NCO.OP.126 ή NCO.OP.127.

#### **NCO.OP.190 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 αεροσκάφους 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.

#### **NCO.OP.195 Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους**

Όταν ανιχνευθεί υπερβολική εγγύτητα με το έδαφος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, ο κυβερνήτης αναλαμβάνει αμέσως διορθωτικές ενέργειες ώστε να αποκατασταθούν ασφαλείς συνθήκες πτήσης.

#### **NCO.OP.200 Σύστημα αποφυγής εναέριος σύγκρουσης (ACAS II)**

Όταν χρησιμοποιείται εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS II), οι διαδικασίες αυτές και η εκπαίδευση πραγματοποιούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011.

#### **NCO.OP.205 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

Πριν αρχίσει την προσέγγιση στο έδαφος, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή των χώρων λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση.

#### **NCO.OP.210 Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

- α) Ο κυβερνήτης μπορεί να αρχίσει ενόργανη προσέγγιση ανεξαρτήτως της αναφερόμενης ελάχιστης οπτικής εμβέλειας/ορατότητας (RVR/VIS).
- β) Εάν η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι μικρότερη από τα ισχύοντα ελάχιστα δεν συνεχίζεται η προσέγγιση:
1. κάτω από 1 000 ft πάνω από το αεροδρόμιο· ή
  - 2) στο τμήμα τελικής προσέγγισης στην περίπτωση που το απόλυτο ύψος απόφασης/σχετικό ύψος (DA/H) ή το ελάχιστο απόλυτο ύψος απόφασης/σχετικό ύψος (MDA/H) είναι άνω των 1 000 ft πάνω από το αεροδρόμιο.
- γ) Όταν δεν είναι διαθέσιμη η ορατότητα διαδρόμου, οι τιμές της μπορούν να ληφθούν μέσω της μετατροπής της αναφερόμενης ορατότητας.
- δ) Εάν, μετά τα 1 000 ft πάνω από το αεροδρόμιο η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι κατώτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο, η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το απόλυτο ύψος απόφασης/σχετικό ύψος ή το ελάχιστο απόλυτο ύψος απόφασης/σχετικό ύψος.
- ε) Η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί κάτω από το απόλυτο ύψος απόφασης/σχετικό ύψος ή ελάχιστο απόλυτο ύψος απόφασης/σχετικό ύψος και η προσγείωση μπορεί να ολοκληρωθεί με την προϋπόθεση ότι το κατάλληλο για τον τύπο προσέγγισης και για τον σχετικό διάδρομο σημείο 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.

#### **NCO.OP.215 Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας — αερόστατα θερμού αέρα**

Επιτρέπεται η απογείωση αερόστατου θερμού αέρα τη νύχτα, με την προϋπόθεση ότι φέρει επαρκές καύσιμο για προσγείωση την ημέρα.

## ΤΜΗΜΑ Γ

**ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ****NCO.POL.100 Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας — όλα τα αεροσκάφη**

- α) Κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας, η φόρτωση, η μάζα και, εξαιρουμένων των αερόστατων, το κέντρο βάρους της θέσης του αεροσκάφους ανταποκρίνονται στους τυχόν περιορισμούς που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, ή σε ισοδύναμο έγγραφο.
- β) Εντός του αεροσκάφους αναρτώνται πινακίδες, καταστάσεις, επισημάνσεις οργάνων, ή συνδυασμός αυτών, που περιέχουν τους εν λόγω περιορισμούς που προδιαγράφονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

**NCO.POL.105 Ζύγιση**

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι η μάζα και, εξαιρουμένων των αερόστατων, το κέντρο βάρους του αεροσκάφους έχουν καθορισθεί με τη ζύγιση του αεροσκάφους πριν από την πρώτη θέση του σε λειτουργία. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα των τροποποιήσεων και των επισκευών πάνω στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση λαμβάνονται υπόψη και τεκμηριώνονται κατάλληλα. Τα εν λόγω στοιχεία διατίθενται στον κυβερνήτη. Τα αεροσκάφη ζυγίζονται εκ νέου, εφόσον τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση δεν είναι επακριβώς γνωστά.
- β) Η ζύγιση πραγματοποιείται είτε από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους είτε από εγκεκριμένο φορέα συντήρησης.

**NCO.POL.110 Επιδόσεις — γενικά**

Ο κυβερνήτης χειρίζεται αεροσκάφος μόνον εφόσον οι επιδόσεις του είναι οι κατάλληλες για να πληροί τους ισχύοντες κανόνες αέρος και κάθε άλλον περιορισμό που ισχύει για την πτήση, τον εναέριο χώρο ή τα αεροδρόμια ή τους χώρους λειτουργίας που χρησιμοποιούνται, με βάση την ακρίβεια της χαρτογράφησης των χρησιμοποιούμενων γεωγραφικών και αεροναυτικών χαρτών.

## ΤΜΗΜΑ Δ

**ΟΡΓΑΝΑ, ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**

## ΕΝΟΤΗΤΑ 1

**Αεροπλάνα****NCO.IDE.A.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά**

- α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος εγκρίνονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπιστίας, εφόσον αυτές:
1. χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης·
  2. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCO.IDE.A.190·
  3. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCO.IDE.A.195· ή
  4. έχουν εγκατασταθεί στο αεροπλάνο.
- β) Δεν χρειάζεται έγκριση εξοπλισμού για τα κάτωθι, όταν απαιτείται βάσει του παρόντος τμήματος:
1. εφεδρικές ασφάλειες·
  2. ανεξάρτητοι φορητοί φανοί·
  3. ρολόι ακριβείας·
  4. κυτίο πρώτων βοηθειών·
  5. εξοπλισμός επιβίωσης και εξοπλισμός σηματοδότησης·
  6. άγκυρα θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης και
  7. μηχανισμός πρόσδεσης για παιδιά.
- γ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος, καθώς και οποιοσδήποτε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται βάσει άλλων εφαρμοστέων παραρτημάτων, αλλά μεταφέρονται κατά την πτήση, πληρούν τα ακόλουθα:
1. τα στοιχεία που παρέχουν αυτά τα όργανα, ο εξοπλισμός ή τα εξαρτήματα, δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση προς το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή τις παραγράφους NCO.IDE.A.190 και NCO.IDE.A.195· και

2. τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του αεροπλάνου, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.
- δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός είναι εύκολα στον χειρισμό τους ή την πρόσβαση από τη θέση από την οποία το μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει να τα χρησιμοποιεί καθημένο.
- ε) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση.

#### **NCO.IDE.A.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση**

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του αεροπλάνου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

- α) το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) του φορέα εκμετάλλευσης· ή
- β) το αεροπλάνο υπόκειται σε πτητική άδεια η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

#### **NCO.IDE.A.110 Εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες**

Τα αεροπλάνα διαθέτουν εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες της απαραίτητης ονομαστικής ισχύος για την πλήρη προστασία του κυκλώματος, για την αντικατάσταση των ασφαλειών που επιτρέπεται να αντικαθίστανται κατά την πτήση.

#### **NCO.IDE.A.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας**

Τα αεροπλάνα που ίπτανται κατά τη διάρκεια της νύχτας είναι εξοπλισμένα με:

- α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης·
- β) φώτα πλοήγησης/θέσης·
- γ) φώς προσγείωσης·
- δ) 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·
- ε) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών·
- στ) ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε θέση μέλους πληρώματος πτήσης· και
- ζ) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το αεροπλάνο πετά ως υδροπλάνο.

#### **NCO.IDE.A.120 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός**

- α) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας είναι εξοπλισμένα με μέσα μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:
1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας·
  2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα·
  3. του υψόμετρου πίεσης·
  4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα· και
  5. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach.
- β) Αεροπλάνα που ίπτανται υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) τη νύχτα ή υπό συνθήκες υπό τις οποίες το αεροπλάνο δεν μπορεί διατηρηθεί στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς την προσφυγή σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα μέσα, είναι εξοπλισμένο, πέραν όσων ορίζει το στοιχείο α), με:

1. μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των εξής:

- i) των στροφών και κλίσεων,
- ii) της στάσης,
- iii) της κατακόρυφης ταχύτητας, και
- iv) της σταθεροποιημένης πορείας·

και

2. μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης.

γ) Τα αεροπλάνα που λειτουργούν υπό συνθήκες υπό τις οποίες δεν μπορούν να διατηρηθούν στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς την αναφορά σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα όργανα, είναι εξοπλισμένα, σύμφωνα με τα στοιχεία α) και β), μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.

#### **NCO.IDE.A.125 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (IFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός**

Τα αεροπλάνα που ίπτανται με κανόνες πτήσης εξ όψεως (IFR) είναι εξοπλισμένα με:

α) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των εξής:

- 1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας,
- 2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα,
- 3. του υψόμετρου πίεσης,
- 4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,
- 5. της κατακόρυφης ταχύτητας,
- 6. των στροφών και κλίσεων,
- 7. της στάσης,
- 8. της σταθεροποιημένης πορείας,
- 9. της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα, και
- 10. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach·

β) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης· και

γ) μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.

#### **NCO.IDE.A.130 Σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους (TAWS)**

Αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών άνω των εννέα είναι εξοπλισμένα με TAWS το οποίο πληροί τις απαιτήσεις για:

- α) εξοπλισμό κατηγορίας A, όπως καθορίζεται σε αποδεκτό πρότυπο, για αεροπλάνα των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπιστίας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2011· ή
- β) εξοπλισμό κατηγορίας B, όπως καθορίζεται σε αποδεκτό πρότυπο, για αεροπλάνα των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2011 ή πριν.



**NCO.IDE.A.135 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης**

Τα αεροπλάνα που πετούν με πλήρωμα πτήσης με περισσότερα από ένα μέλη, είναι εφοδιασμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

**NCO.IDE.A.140 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόδεσης και μηχανισμοί πρόδεσης για παιδιά**

α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με τα εξής:

1. ένα κάθισμα ή μια θέση-κρεβάτι για κάθε επιβαίνοντα ηλικίας 24 μηνών και άνω·
2. μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόδεσης για κάθε θέση-κρεβάτι·
3. μηχανισμό πρόδεσης για παιδιά για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροσκάφος και είναι ηλικίας κάτω των 24 μηνών· και
4. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόδεσης του άνω μέρους του κορμού με ένα σημείο αποσύνδεσης σε κάθε κάθισμα για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης.

**NCO.IDE.A.145 Κυτίο πρώτων βοηθειών**

α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με κυτίο πρώτων βοηθειών.

β) Το κυτίο πρώτων βοηθειών:

1. είναι άμεσα προσπελάσιμο για χρήση· και
2. επικαιροποιείται κατάλληλα.

**NCO.IDE.A.150 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης**

α) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη για τα οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.

β) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη, στα οποία το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι άνω των 10 000 ft, φέρουν επαρκές οξυγόνο εισπνοής για:

1. όλα τα μέλη του πληρώματος και:
  - i) όλους τους επιβάτες για κάθε χρονικό διάστημα κατά το οποίο το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 15 000 ft, αλλά σε καμία περίπτωση δεν είναι λιγότερο από τροφοδοσία 10 λεπτών·
  - ii) τουλάχιστον το 30 % των επιβατών, για κάθε χρονικό διάστημα κατά το οποίο, σε περίπτωση απώλειας πίεσης και με βάση τις συνθήκες πτήσης, το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι μεταξύ 14 000 ft και 15 000 ft· και
  - iii) τουλάχιστον το 10 % των επιβατών για κάθε χρονικό διάστημα πέραν των 30 λεπτών, κατά το οποίο το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι μεταξύ 10 000 ft και 14 000 ft·

και

2. όλους τους επιβαίνοντες του θαλάμου επιβατών για τουλάχιστον 10 λεπτά, για αεροπλάνα που ίπτανται σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft, ή ίπτανται κάτω από αυτό το απόλυτο ύψος πίεσης, αλλά υπό συνθήκες που δεν επιτρέπουν την ασφαλή κάθοδό τους σε απόλυτο ύψος πίεσης 13 000 ft εντός 4 λεπτών.

γ) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft είναι εξοπλισμένα με συσκευή που παρέχει ένδειξη προειδοποίησης στο πλήρωμα πτήσης για τυχόν απώλειας πίεσης.

**NCO.IDE.A.155 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης**

- α) Τα αεροπλάνα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη πτήσης για τα οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.
- β) Τα αεροπλάνα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη, στα οποία το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι άνω των 10 000 ft, φέρουν επαρκές οξυγόνο εισπνοής για:
1. όλα τα μέλη του πληρώματος και τουλάχιστον το 10 % των επιβατών για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 30 λεπτών, όταν το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο επιβατών κυμαίνεται από τα 10 000 ft έως τα 13 000 ft· και
  2. όλα τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες για όσο χρονικό διάστημα το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο επιβατών είναι άνω των 13 000 ft.

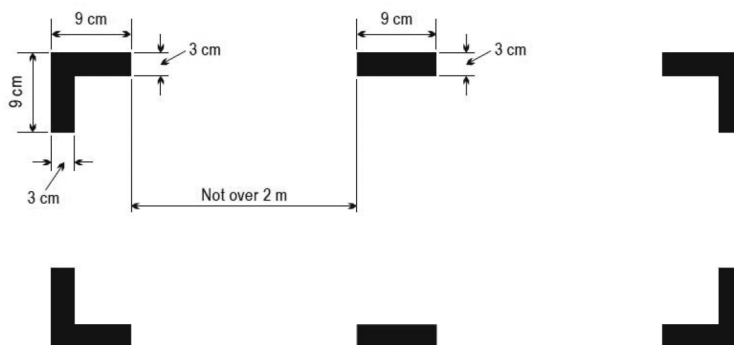
**NCO.IDE.A.160 Πυροσβεστήρες χειρός**

- α) Τα αεροπλάνα, εξαιρουμένων των μηχανοκίνητων ανεμόπτερων περιήγησης (TMG) και των αεροπλάνων ELA1, είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός:
1. στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης· και
  2. σε κάθε θάλαμο επιβατών που είναι χωριστός από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν ο θάλαμος είναι εύκολα προσβάσιμος στο πλήρωμα πτήσης.
- β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα κατάσβεσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλα για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στον χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

**NCO.IDE.A.165 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο**

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 στην εικόνα 1.

Εικόνα 1

**Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο****NCO.IDE.A.170 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)**

- α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με:
1. ELT οιοδήποτε τύπου εφόσον το ατομικό τους CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιουλίου 2008 ή πριν·
  2. αυτόματο ELT εφόσον το ατομικό τους CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Ιουλίου 2008· ή
  3. ELT (ELT(S)) επιβίωσης ή ατομικό ραδιοσημαντήρα εντοπισμού (PLB) που φέρει μέλος του πληρώματος ή επιβάτης, όταν το αεροπλάνο έχει πιστοποιηθεί για μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως έξι θέσεων.
- β) ELT οιοδήποτε τύπου και PLB, ικανοί να εκπέμπουν ταυτόχρονα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

**NCO.IDE.A.175 Πτήση επάνω από ύδατα**

α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με σωσίβιο γιλέκο για επιβαίνοντα ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης για επιβαίνοντα ηλικίας κάτω των 24 μηνών, αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του επιβαίνοντος για τη χρήση του οποίου προορίζεται:

1. μονοκινητήρια αεροπλάνα ξηράς όταν:

i) ίπτανται επάνω από ύδατα πέραν της απόστασης κατολιόθησης από την ξηρά· ή

ii) απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου, κατά τη γνώμη του κυβερνήτη, το ήχος απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένο πάνω από ύδατα, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να είναι δυνατή η προσθαλάσσωση·

2. υδροπλάνα που πετούν επάνω από ύδατα· και

3. αεροπλάνα που ίπτανται επάνω από ύδατα μακριά από ξηρά, εφόσον η αναγκαστική προσγείωσή του είναι δυνατή σε απόσταση μεγαλύτερη από εκείνη των 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή των 50 NM, όποια είναι η μικρότερη.

β) Τα υδροπλάνα που πετούν είναι εφοδιασμένα με:

1. άγκυρα·

2. μία πλωτή άγκυρα (ανεμούριο), όταν χρειάζεται βοηθητικά σε ελιγμό· και

3. εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων, όπως ορίζουν οι διεθνείς κανονισμοί για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα, όπου εφαρμόζονται.

γ) Ο κυβερνήτης αεροπλάνου που ίπταται μακριά από την ξηρά και η αναγκαστική προσγείωσή του είναι δυνατή σε απόσταση μεγαλύτερη από εκείνη των 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή των 50 NM, όποια είναι η μικρότερη, προσδιορίζει τους κινδύνους διάσωσης των επιβαινόντων του αεροπλάνου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, με βάση τους οποίους καθορίζει τη διάθεση:

1. εξοπλισμού σηματοδότησης για σήματα κινδύνου·

2. επαρκών σωσίβιων λέμβων για τη μεταφορά όλων των επιβαινόντων, στοιβαγμένων κατά τρόπο που να διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης· και

3. σωσίβιου εξοπλισμού για την παροχή των μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.

**NCO.IDE.A.180 Εξοπλισμός επιβίωσης**

Τα αεροπλάνα που ίπτανται πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση είναι εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό σηματοδότησης για σήματα κινδύνου και εξοπλισμό επιβίωσης, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού διατήρησης της ζωής, αναλόγως της περιοχής επάνω από την οποία ίπτανται.

**NCO.IDE.A.190 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας**

α) Όταν απαιτείται λόγω του συγκεκριμένου εναέριου χώρου, τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας που παρέχει τη δυνατότητα αμφίδρομης επικοινωνίας με τους συγκεκριμένους αεροναυτικούς σταθμούς και στις συχνότητες που πληρούν τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου.

β) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, εφόσον απαιτείται βάσει του στοιχείου α), παρέχει δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

γ) Όταν απαιτούνται περισσότερες της μιας μονάδες εξοπλισμού επικοινωνίας, κάθε μονάδα είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες, έτσι ώστε ενδεχόμενη βλάβη σε μια μονάδα να μην επιφέρει βλάβη σε άλλη.

**NCO.IDE.A.195 Αεροναυτιλιακός εξοπλισμός**

α) Αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν μπορεί να διεξαχθεί με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους, φέρουν αναγκαίο αεροναυτιλιακό εξοπλισμό που τους επιτρέπει να ίπτανται σύμφωνα με:

1. σχέδιο πτήσης της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS), εφόσον υπάρχει και
2. τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

β) Τα αεροπλάνα διαθέτουν επαρκή αεροναυτιλιακό εξοπλισμό ώστε να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή πλοήγηση σύμφωνα με το στοιχείο α), ή την ασφαλή ολοκλήρωση κατάλληλης διαδικασίας απρόβλεπτων καταστάσεων.

γ) Αεροπλάνα πτήσεων, στις οποίες η προσγείωση έχει προγραμματισθεί υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC), διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό ικανό να παρέχει καθοδήγηση προς σημείο από το οποίο είναι δυνατή η εκτέλεση προσγείωσης εξ όψεως. Ο εξοπλισμός αυτός είναι ικανός να παρέχει την εν λόγω καθοδήγηση για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο έχει προγραμματισθεί προσγείωση υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC) και για κάθε καθορισμένο εναλλακτικό αεροδρόμιο.

**NCO.IDE.A.200 Αναμεταδότης**

Όταν απαιτείται λόγω του συγκεκριμένου εναέριου χώρου, τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) που διαθέτει όλες τις απαιτούμενες ικανότητες.

*ΕΝΟΤΗΤΑ 2***Ελικόπτερα****NCO.IDE.H.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά**

α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος εγκρίνονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπιστίας, εφόσον αυτές:

1. χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης·
2. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCO.IDE.H.190·
3. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCO.IDE.H.195· ή
4. έχουν εγκατασταθεί στο ελικόπτερο.

β) Δεν χρειάζεται έγκριση εξοπλισμού για τα κάτωθι, όταν απαιτείται βάσει του παρόντος τμήματος:

1. ανεξάρτητοι φορητοί φανοί·
2. ρολόι ακριβείας·
3. κυτίο πρώτων βοηθειών·
4. εξοπλισμός επιβίωσης και εξοπλισμός σηματοδότησης·
5. πλωτή άγκυρα και εξοπλισμός πρόσδεσης· και
6. μηχανισμός πρόσδεσης για παιδιά.

γ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος, καθώς και οποιοσδήποτε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται βάσει άλλων εφαρμοστέων παραρτημάτων, αλλά μεταφέρονται κατά την πτήση, πληρούν τα ακόλουθα:

1. τα στοιχεία που παρέχουν αυτά τα όργανα ή ο εξοπλισμός δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση προς το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή τις παραγράφους NCO.IDE.H.190 και NCO.IDE.H.195· και
2. τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπιστία του ελικοπτερού, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.

- δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός είναι εύκολα στον χειρισμό τους ή την πρόσβαση από τη θέση από την οποία το μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει να τα χρησιμοποιεί καθημένας.
- ε) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση.

#### **NCO.IDE.H.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση**

Δεν αρχίζει η εκτέλεση πτήσης στην περίπτωση που κάποιο από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του ελικοπτερίου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

- α) το ελικόπτερο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), εφόσον υπάρχει ή
- β) το ελικόπτερο υπόκειται σε πτητική άδεια η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπιστίας.

#### **NCO.IDE.H.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας**

Τα ελικόπτερα που ίπτανται κατά τη διάρκεια της νύχτας είναι εξοπλισμένα με:

- α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης·
- β) φώτα πλοήγησης/θέσης·
- γ) φώς προσγείωσης·
- δ) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτερίου, ο οποίος παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτερίου·
- ε) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτερίου, ο οποίος παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών·
- στ) ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε θέση μέλους πληρώματος πτήσης· και
- ζ) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το ελικόπτερο είναι αμφίβιο.

#### **NCO.IDE.H.120 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός**

- α) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας είναι εξοπλισμένα με μέσα μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:
1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας·
  2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα·
  3. του υψόμετρου πίεσης·
  4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα· και
  5. των κλίσεων.
- β) Ελικόπτερα που ίπτανται υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) τη νύχτα, ή όταν η ορατότητα είναι κάτω των 1 500 m, ή εφόσον το ελικόπτερο δεν μπορεί διατηρηθεί στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς την προσφυγή σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα μέσα, είναι εξοπλισμένο, πέραν όσων ορίζει το στοιχείο α), με:
1. μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
    - i) της στάσης,
    - ii) της κατακόρυφης ταχύτητας, και
    - iii) της σταθεροποιημένης πορείας·
  2. μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης.

γ) Τα ελικόπτερα που ίπτανται με ορατότητα κάτω των 1 500 m, ή υπό συνθήκες υπό τις οποίες δεν μπορούν να διατηρηθούν στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς την αναφορά σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα όργανα, είναι εξοπλισμένα, επιπλέον των προβλεπόμενων στα στοιχεία α) και β), μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4 λόγω συμπίκνωσης ή πάγου.

#### **NCO.IDE.H.125 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (IFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός**

Τα ελικόπτερα που ίπτανται με κανόνες πτήσης εξ όψεως (IFR) είναι εξοπλισμένα με:

α) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:

1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας,
2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα,
3. του υψόμετρου πίεσης,
4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,
5. της κατακόρυφης ταχύτητας,
6. των κλίσεων,
7. της στάσης,
8. της σταθεροποιημένης πορείας, και
9. της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα.

β) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης.

γ) μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπίκνωσης ή πάγου· και

δ) πρόσθετο μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης της στάσης, ως εφεδρικό όργανο.

#### **NCO.IDE.H.126 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος με όργανα**

Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα είναι εξοπλισμένα με αυτόματο πιλότο, ο οποίος διαθέτει τουλάχιστον τρόπο διατήρησης του απόλυτου ύψους και της πορείας (κατεύθυνση).

#### **NCO.IDE.H.135 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης**

Τα ελικόπτερα που πετούν με πλήρωμα πτήσης άνω του ενός μέλους, είναι εξοπλισμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

#### **NCO.IDE.H.140 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά**

α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με:

1. ένα κάθισμα ή μία θέση-κρεβάτι για κάθε επιβαίνοντα ηλικίας 24 μηνών και άνω.
2. μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόσδεσης για κάθε θέση-κρεβάτι.
3. για ελικόπτερα των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπιστίας εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2012, μία ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού για χρήση σε κάθε κάθισμα επιβάτη για κάθε επιβάτη ηλικίας 24 μηνών και άνω.
4. μηχανισμό πρόσδεσης για παιδιά για κάθε επιβαίνοντα ηλικίας κάτω των 24 μηνών· και

5. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτόματα τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης.

β) Η ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού έχει ένα σημείο αποσύνδεσης.

#### NCO.IDE.H.145 Κυτίο πρώτων βοηθειών

α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με κυτίο πρώτων βοηθειών.

β) Το κυτίο πρώτων βοηθειών:

1. είναι άμεσα προσπελάσιμο για χρήση· και
2. επικαιροποιείται κατάλληλα.

#### NCO.IDE.H.155 Συμπληρωματικό οξυγόνο — ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

α) Τα ελικόπτερα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη πτήσης για τα οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.

β) Τα ελικόπτερα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη, στα οποία το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι άνω των 10 000 ft, φέρουν επαρκές οξυγόνο εισπνοής για:

1. όλα τα μέλη του πληρώματος και τουλάχιστον το 10 % των επιβατών για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 30 λεπτών, όταν το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο επιβατών κυμαίνεται από τα 10 000 ft έως τα 13 000 ft· και
2. όλα τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες για όσο χρονικό διάστημα το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο επιβατών είναι άνω των 13 000 ft.

#### NCO.IDE.H.160 Πυροσβεστήρες χειρός

α) Τα ελικόπτερα, εξαιρουμένων των ελικοπτέρων ELA2, είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός:

1. στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης· και
2. σε κάθε θάλαμο επιβατών που είναι χωριστός από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν ο θάλαμος είναι εύκολα προσβάσιμος στο πλήρωμα πτήσης.

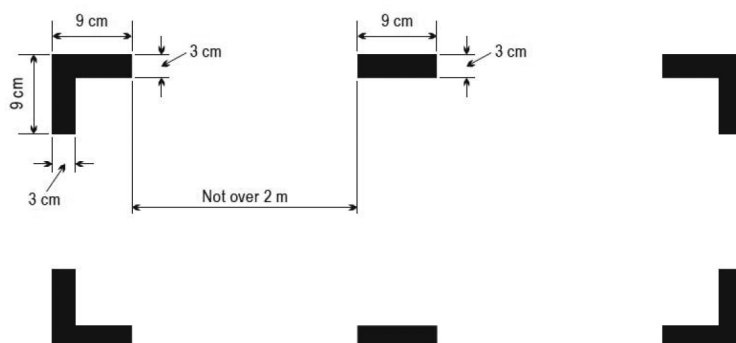
β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα κατάσβεσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλα για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στον χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

#### NCO.IDE.H.165 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Εάν επισημαίνονται στο ελικόπτερο περιοχές της ατράκτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται στην εικόνα 1.

Εικόνα 1

#### Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο





**NCO.IDE.H.170 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)**

- α) Ελικόπτερα πιστοποιημένα για μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη θέσεων επιβατών άνω των έξι είναι εξοπλισμένα με:
1. αυτόματο ELT· και
  2. ένα σωστικό ELT [ELT(S)] μέσα σε σωσίβια λέμβο ή σωσίβιο γιλέκο, όταν το ελικόπτερο ίπταται σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 3 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης.
- β) Ελικόπτερα πιστοποιημένα για μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη έως έξι θέσεων επιβατών είναι εξοπλισμένα με ELT(S) ή ατομικό ραδιοσημαντήρα εντοπισμού (PLB) που φέρει μέλος του πληρώματος ή επιβάτη.
- γ) Οι ELT οποιουδήποτε τύπου και οι PLB είναι ικανοί να εκπέμπουν ταυτόχρονα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

**NCO.IDE.H.175 Πτήση επάνω από ύδατα**

- α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με σωσίβιο γιλέκο για κάθε επιβαίνοντα ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης για κάθε επιβαίνοντα ηλικίας κάτω των 24 μηνών, αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του επιβαίνοντος για τη χρήση του οποίου προορίζεται:
1. όταν ίπτανται σε απόσταση αυτοπεριστροφής από την ξηρά εφόσον σε περίπτωση βλάβης κρίσιμου κινητήρα, και το ελικόπτερο δεν μπορεί να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή
  2. όταν ίπτανται επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα και το ελικόπτερο δεν είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή
  3. όταν απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης βρίσκεται επάνω από ύδατα.
- β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο ή ισοδύναμο μέσο επίπλευσης είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων που τα φορούν.
- γ) Ο κυβερνήτης ελικοπτέρου που ίπταται επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε πτήση άνω των 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή των 50 NM, όποια είναι η μικρότερη, προσδιορίζει τους κινδύνους διάσωσης των επιβαινόντων του ελικοπτέρου σε περίπτωση προσθαλάσωσης, με βάση τους οποίους καθορίζει τη διάθεση:
1. εξοπλισμού σηματοδότησης για σήματα κινδύνου·
  2. επαρκών σωσίβιων λέμβων για τη μεταφορά όλων των επιβαινόντων, στοιβαγμένων κατά τρόπο που να διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης· και
  3. σωσίβιου εξοπλισμού για την παροχή των μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.
- δ) Ο κυβερνήτης προσδιορίζει τους κινδύνους επιβίωσης των επιβαινόντων ελικοπτέρου σε περίπτωση προσθαλάσωσης, όταν αποφασίζει εάν οι επιβαίνοντες πρέπει να φορέσουν τα σωσίβια γιλέκα που αναφέρονται στο στοιχείο α).

**NCO.IDE.H.180 Εξοπλισμός επιβίωσης**

Τα ελικόπτερα που ίπτανται πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση είναι εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό σηματοδότησης για σήματα κινδύνου και εξοπλισμό επιβίωσης, συμπεριλαμβανομένων των μέσων επιβίωσης, αναλόγως της περιοχής επάνω από την οποία ίπτανται.

**NCO.IDE.H.185 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις επάνω από ύδατα — προσθαλάσωση**

Τα ελικόπτερα που ίπτανται επάνω από ύδατα υπό αντίξοες συνθήκες σε απόσταση άνω των 50 NM από την ξηρά:

- α) είναι σχεδιασμένα για προσθαλάσωση σύμφωνα με τον σχετικό κώδικα αξιοπλοΐας·
- β) είναι πιστοποιημένα για προσθαλάσωση σύμφωνα με τον σχετικό κώδικα αξιοπλοΐας· ή
- γ) είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης.

#### **NCO.IDE.H.190 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας**

- α) Όταν απαιτείται λόγω του συγκεκριμένου εναέριου χώρου, τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας που παρέχει τη δυνατότητα αμφίδρομης επικοινωνίας με τους συγκεκριμένους αεροναυτικούς σταθμούς και στις συχνότητες που πληρούν τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου.
- β) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, εφόσον απαιτείται βάσει του στοιχείου α), παρέχει δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.
- γ) Όταν απαιτούνται περισσότερες της μιας μονάδες εξοπλισμού επικοινωνίας, κάθε μονάδα είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες, έτσι ώστε ενδεχόμενη βλάβη σε μια μονάδα να μην επιφέρει βλάβη σε άλλη.
- δ) Όταν απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας, και επιπροσθέτως του συστήματος ενδοεπικοινωνίας του πληρώματος πτήσης σύμφωνα με την NCO.IDE.H.135, τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με διακόπτη μετάδοσης στα χειριστήρια πτήσης για κάθε χειριστή και μέλος του πληρώματος που απαιτείται να τα χρησιμοποιήσει από τη θέση του.

#### **NCO.IDE.H.195 Αεροναυτιλιακός εξοπλισμός**

- α) Ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν μπορεί να διεξαχθεί με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους, φέρουν αεροναυτιλιακό εξοπλισμό που τους επιτρέπει να ίπτανται σύμφωνα με:
  - 1. το σχέδιο πτήσης της ATS, αν υπάρχει· και
  - 2. τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.
- β) Τα ελικόπτερα διαθέτουν επαρκή αεροναυτιλιακό εξοπλισμό ώστε να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή πλοήγηση σύμφωνα με το στοιχείο α), ή την ασφαλή ολοκλήρωση κατάλληλης διαδικασίας απόβλεπτων καταστάσεων.
- γ) Ελικόπτερα πτήσεων, στις οποίες η προσγείωση έχει προγραμματισθεί υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC), διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό ικανό να παρέχει καθοδήγηση προς σημείο από το οποίο είναι δυνατή η εκτέλεση προσγείωσης εξ όψεως. Ο εξοπλισμός αυτός είναι ικανός να παρέχει την εν λόγω καθοδήγηση για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο έχει προγραμματισθεί προσγείωση υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC) και για κάθε καθορισμένο εναλλακτικό αεροδρόμιο.

#### **NCO.IDE.H.200 Αναμεταδότης**

Όταν απαιτείται λόγω του συγκεκριμένου εναέριου χώρου, τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) που διαθέτει όλες τις απαιτούμενες ικανότητες.

### *ΕΝΟΤΗΤΑ 3*

#### *Ανεμοπλάνα*

#### **NCO.IDE.S.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά**

- α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος εγκρίνονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας, εφόσον αυτές:
  - 1. χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης·
  - 2. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCO.IDE.S.145·
  - 3. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCO.IDE.S.150· ή
  - 4. έχουν εγκατασταθεί στο ανεμοπλάνα.
- β) Δεν χρειάζεται έγκριση εξοπλισμού για τα κάτωθι, όταν απαιτείται βάσει του παρόντος τμήματος:

1. ανεξάρτητοι φορητοί φανοί·
  2. ρολόι ακριβείας·
  3. εξοπλισμός επιβίωσης και εξοπλισμός σηματοδότησης.
- γ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος, καθώς και οποιοσδήποτε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται βάσει άλλων παραρτημάτων, αλλά μεταφέρονται κατά την πτήση, πληρούν τα ακόλουθα:
1. τα στοιχεία που παρέχουν αυτά τα όργανα, ο εξοπλισμός ή τα εξαρτήματα, δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση προς το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008· και
  2. τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοία του ανεμοπλάνου, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.
- δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός είναι εύκολα στον χειρισμό τους ή την πρόσβαση από τη θέση από την οποία το μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει να τα χρησιμοποιεί καθημερινός.
- ε) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση.

#### **NCO.IDE.S.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση**

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του ανεμοπλάνου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

- α) το ανεμοπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), εφόσον υπάρχει· ή
- β) το ανεμοπλάνο υπόκειται σε πτητική άδεια η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοίας.

#### **NCO.IDE.S.115 Πτήσεις εξ όψεως (VFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης**

α) Τα ανεμοπλάνα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας είναι εξοπλισμένα με μέσα μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:

1. για τα μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα, της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας·
2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα·
3. του υψόμετρου πίεσης· και
4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα.

β) Ανεμοπλάνα που ίπτανται υπό συνθήκες υπό τις οποίες το ανεμοπλάνο δεν μπορεί διατηρηθεί στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς την προσφυγή σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα μέσα, είναι εξοπλισμένο, πέραν όσων ορίζει το στοιχείο α), με μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:

1. της κατακόρυφης ταχύτητας·
2. της στάσης ή των στροφών και κλίσεων· και
3. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας.

#### **NCO.IDE.S.120 Πτήση σε νέφη — όργανα πτήσης και πλοήγησης**

Τα ανεμοπλάνα που εκτελούν πτήσεις σε νέφη είναι εξοπλισμένα με μέσα μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:

- α) της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας·
- β) του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα·
- γ) του υψόμετρου πίεσης·
- δ) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα·

- ε) της κατακόρυφης ταχύτητας και
- στ) της στάσης ή των στροφών και κλίσεων.

#### **NCO.IDE.S.125 Καθίσματα και συστήματα συγκράτησης**

α) Τα ανεμοπλάνια είναι εφοδιασμένα με:

1. ένα κάθισμα ανά επιβαίνοντα και
2. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού σε κάθε κάθισμα σύμφωνα με το AFM.

β) Η ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού έχει ένα σημείο αποσύνδεσης.

#### **NCO.IDE.S.130 Συμπληρωματικό οξυγόνο**

Τα ανεμοπλάνια που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft είναι εφοδιασμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου:

- α) στα μέλη του πληρώματος για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 30 λεπτών, όταν το απόλυτο ύψος πίεσης κυμαίνεται από τα 10 000 ft έως τα 13 000 ft και
- β) σε όλα τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες για όσο χρονικό διάστημα το απόλυτο ύψος πίεσης είναι άνω των 13 000 ft.

#### **NCO.IDE.S.135 Πτήση επάνω από ύδατα**

Ο κυβερνήτης ανεμοπλάνου που ίπταται επάνω από ύδατα προσδιορίζει τους κινδύνους επιβίωσης των επιβαινόντων του ανεμοπλάνου σε περίπτωση προσθαλάσωσης, με βάση τους οποίους καθορίζει τη μεταφορά των εξής:

- α) σωσίβιο γιλέκο ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης για κάθε επιβαίνοντα, το οποίο πρόκειται να φορεθεί ή είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα του επιβαίνοντος για τη χρήση του οποίου προορίζεται.
- β) πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) ή ατομικό ραδιοσημαντήρα εντοπισμού (PLB), που φέρει μέλος του πληρώματος ή επιβάτης, ικανό να εκπέμπει ταυτόχρονα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz και
- γ) εξοπλισμό σηματοδότησης για τα σήματα κινδύνου, όταν εκτελεί πτήση:
  1. επάνω από ύδατα πέραν της απόστασης κατολίθησης από την ξηρά ή
  2. το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης βρίσκεται σε σημείο επάνω από ύδατα ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθαλάσωσης.

#### **NCO.IDE.S.140 Εξοπλισμός επιβίωσης**

Τα ανεμοπλάνια που ίπτανται πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση είναι εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό σηματοδότησης και εξοπλισμό επιβίωσης, αναλόγως της περιοχής επάνω από την οποία ίπτανται.

#### **NCO.IDE.S.145 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας**

- α) Όταν απαιτείται λόγω του συγκεκριμένου εναέριου χώρου, τα ανεμοπλάνια είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας που παρέχει τη δυνατότητα αμφίδρομης επικοινωνίας με τους συγκεκριμένους αεροναυτικούς σταθμούς ή στις συχνότητες που πληρούν τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου.
- β) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, εφόσον απαιτείται βάσει του στοιχείου α), παρέχει δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

#### **NCO.IDE.S.150 Αεροναυτιλιακός εξοπλισμός**

Τα ανεμοπλάνια είναι εξοπλισμένα με τον αναγκαίο αεροναυτιλιακό εξοπλισμό για να ίπτανται σύμφωνα με:

- α) το σχέδιο πτήσης της ATS, αν υπάρχει και

β) τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

#### **NCO.IDE.S.155 Αναμεταδότης**

Όταν απαιτείται λόγω του συγκεκριμένου εναέριου χώρου, τα ανεμοπλάνα είναι εξοπλισμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) που διαθέτει όλες τις απαιτούμενες ικανότητες.

### *ΕΝΟΤΗΤΑ 4*

#### **Αερόστατα**

#### **NCO.IDE.B.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά**

α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος εγκρίνονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας, εφόσον αυτές:

1. χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον προσδιορισμό του ίχνους πτήσης·
2. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCO.IDE.B.145· ή
3. έχουν εγκατασταθεί στο αερόστατο.

β) Δεν χρειάζεται έγκριση εξοπλισμού για τα κάτωθι, όταν απαιτείται βάσει του παρόντος τμήματος:

1. ανεξάρτητοι φορητοί φανοί·
2. ρολοί ακριβείας·
3. κυτίο πρώτων βοηθειών·
4. εξοπλισμό επιβίωσης και εξοπλισμό σηματοδότησης.

γ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος, καθώς και οποιοσδήποτε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται βάσει άλλων παραρτημάτων, αλλά μεταφέρονται κατά την πτήση, πληρούν τα ακόλουθα:

1. τα στοιχεία που παρέχουν αυτά τα όργανα ή ο εξοπλισμός δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση προς το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008· και
2. τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του αερόστατου, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.

δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός είναι εύκολα στον χειρισμό τους ή την πρόσβαση από τη θέση από την οποία το μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει να τα χρησιμοποιεί.

ε) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση.

#### **NCO.IDE.B.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση**

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του αερόστατου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

- α) το αερόστατο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), εφόσον υπάρχει· ή
- β) το αερόστατο υπόκειται σε πτητική άδεια η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

#### **NCO.IDE.B.110 Φώτα πτητικής λειτουργίας**

Τα αερόστατα που ίπτανται κατά τη διάρκεια της νύχτας είναι εξοπλισμένα με:

- α) φώτα θέσης·

- β) μέσο που παρέχει κατάλληλο φωτισμό για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αερόστατου·
- γ) ανεξάρτητους φορητούς φανούς· και
- δ) για τα αερόπλοια θερμού αέρα με τα ακόλουθα:
  - 1. φώς προσγείωσης, και
  - 2. σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης.

**NCO.IDE.B.115 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ ύψους (VFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός**

Αερόστατα που ίπτανται υπό VFR την ημέρα είναι εξοπλισμένα με τα ακόλουθα:

- α) μέσο απεικόνισης της διεύθυνσης ολίσθησης· και
- β) μέσο μέτρησης και οπτικής απεικόνισης:
  - 1. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα,
  - 2. της κατακόρυφης ταχύτητας, εφόσον απαιτείται από το AFM, και
  - 3. του απόλυτου ύψους πίεσης, εφόσον απαιτείται από το AFM και από τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου ή όταν το απόλυτο ύψος πίεσης πρέπει να ελεγχθεί για τη χρήση οξυγόνου.

**NCO.IDE.B.120 Κυτίο πρώτων βοηθειών**

- α) Τα αερόστατα είναι εφοδιασμένα με κυτίο πρώτων βοηθειών.
- β) Το κυτίο πρώτων βοηθειών:
  - 1. είναι άμεσα προσπελάσιμο για χρήση· και
  - 2. επικαιροποιείται κατάλληλα.

**NCO.IDE.B.121 Συμπληρωματικό οξυγόνο**

Τα αερόστατα που ίπτανται σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft είναι εφοδιασμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου:

- α) στα μέλη του πληρώματος για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 30 λεπτών, όταν το απόλυτο ύψος πίεσης κυμαίνεται από τα 10 000 ft έως τα 13 000 ft· και
- β) σε όλα τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες για όσο χρονικό διάστημα το απόλυτο ύψος πίεσης είναι άνω των 13 000 ft.

**NCO.IDE.B.125 Πυροσβεστήρες χειρός**

- α) Τα αερόστατα είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα πυροσβεστήρα χειρός, εφόσον απαιτείται από τις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης.
- β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα κατάσβεσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες ανταποκρίνονται στον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στο αερόστατο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων για τους επιβαίνοντες του αερόστατου.

**NCO.IDE.B.130 Πτήση επάνω από ύδατα**

Ο κυβερνήτης αερόστατου που ίπταται επάνω από ύδατα προσδιορίζει τους κινδύνους επιβίωσης των επιβαινόντων του αερόστατου σε περίπτωση προσθαλάσωσης, με βάση τους οποίους καθορίζει τη μεταφορά:

- α) σωσίβιου γιλέκου για επιβαίνοντα ή ισοδύναμου ατομικού μέσου επίπλευσης για επιβαίνοντα ηλικίας κάτω των 24 μηνών, το οποίο πρόκειται να φορεθεί ή είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του επιβαίνοντος για τη χρήση του οποίου προορίζεται·

- β) όταν μεταφέρει περισσότερα από 6 άτομα, πομπού εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT), ικανού να εκπέμπει ταυτόχρονα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz·
- γ) όταν μεταφέρει περισσότερα έως 6 άτομα, πομπού εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) ή ατομικού ραδιοσημαντήρα εντοπισμού (PLB) που φέρει μέλος του πληρώματος ή επιβάτης, ικανού να εκπέμπει ταυτόχρονα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz· και
- δ) εξοπλισμό σηματοδότησης για σήματα κινδύνου.

#### **NCO.IDE.B.135 Εξοπλισμός επιβίωσης**

Τα αερόστατα που ίπτανται πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση είναι εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό σηματοδότησης και εξοπλισμό επιβίωσης, αναλόγως της περιοχής επάνω από την οποία ίπτανται.

#### **NCO.IDE.B.140 Διάφορα στοιχεία εξοπλισμού**

- α) Τα αερόστατα είναι εφοδιασμένα με προστατευτικά γάντια για κάθε μέλος του πληρώματος.
- β) Τα αερόστατα θερμού αέρα και τα μεικτά αερόστατα είναι εφοδιασμένα με:
1. εναλλακτική πηγή ανάφλεξης·
  2. μέσο μέτρησης και ένδειξης της ποσότητας καυσίμου·
  3. πυρίμαχη κουβέρτα ή πυρίμαχο κάλυμμα· και
  4. σχοινί μήκους τουλάχιστον 25 μέτρων (m).
- γ) Τα αερόστατα αερίου είναι εφοδιασμένα με μαχαίρι.

#### **NCO.IDE.B.145 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας**

- α) Όταν απαιτείται λόγω του συγκεκριμένου εναέριου χώρου, τα αερόστατα είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας που παρέχει τη δυνατότητα αμφίδρομης επικοινωνίας με τους συγκεκριμένους αεροναυτικούς σταθμούς ή στις συχνότητες που πληρούν τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου.
- β) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, εφόσον απαιτείται βάσει του στοιχείου α), παρέχει δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

#### **NCO.IDE.B.150 Αναμεταδότης**

Όταν απαιτείται λόγω του συγκεκριμένου εναέριου χώρου, τα αερόστατα είναι εξοπλισμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) που διαθέτει όλες τις απαιτούμενες ικανότητες.»

---