

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 379/2014 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 7ης Απριλίου 2014

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής 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

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 Ασφάλειας 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⁽¹⁾, 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, η Επιτροπή απαιτείται να εκδώσει τους αναγκαίους εκτελεστικούς κανόνες για τη θέσπιση των όρων ασφαλούς λειτουργίας των αεροσκαφών. Στους κανόνες αυτούς απαιτείται να λαμβάνονται πρωτίστως υπόψη η πολυπλοκότητα των αεροσκαφών, των φορέων και των πτητικών λειτουργιών των αεροσκαφών, καθώς και οι κίνδυνοι που συνδέονται με τους διάφορους τύπους πτητικών λειτουργιών.
- (3) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής⁽²⁾ θεσπίζει εκτελεστικούς κανόνες για τις πτητικές λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών με αεροπλάνα και ελικόπτερα. Απαιτείται επίσης η πρόβλεψη κανόνων για τις λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών με αερόστατα και ανεμοπλάνα, με σκοπό την τήρηση των βασικών αρχών και τη δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Επιπλέον, απαιτείται η κατάλληλη αντιμετώπιση των ιδιαιτεροτήτων ορισμένων εμπορικών πτητικών λειτουργιών με αεροπλάνα και ελικόπτερα, οι οποίες ξεκινούν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας, σε συνάρτηση με την κλίμακα και το πεδίο εφαρμογής τους, καθώς και με τους ενεχόμενους κινδύνους.
- (4) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 800/2013 της Επιτροπής⁽³⁾ τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 προκειμένου να συμπεριληφθούν κανόνες για τις μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες ανάλογα με την πολυπλοκότητα του αεροσκάφους. Εξίσου αναγκαία είναι η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, ώστε να αντικατοπτρίζει τις τρέχουσες εξελίξεις της τεχνολογίας και να διασφαλίζει τη λήψη αναλογικών μέτρων για ορισμένες αυστηρά καθορισμένες δραστηριότητες εκτελούμενες από μη σύνθετα αεροσκάφη και για τους μετέχοντες φορείς.

⁽¹⁾ ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 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 (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 800/2013 της Επιτροπής, 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 (ΕΕ L της 227 της 24.8.2013, σ. 1).

- (5) Απαιτείται επίσης να συμπεριληφθούν κανόνες για τις ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες με αεροπλάνα, ελικόπτερα, αερόστατα και ανεμοπλάνα, με βάση τις ιδιαίτερες πτυχές των εν λόγω πτητικών λειτουργιών και τους ενεχόμενους κινδύνους. Για λόγους αναλογικότητας, δεν θα ήταν σκόπιμο να υπόκεινται όλοι οι εμπορικοί αερομεταφορείς σε πιστοποίηση, ιδίως οι εμπορικοί ειδικευμένοι αερομεταφορείς. Παρά τον εμπορικό χαρακτήρα τους, οι αερομεταφορείς αυτοί θα υπόκεινται σε δήλωση ικανότητας και όχι σε έκδοση πιστοποιητικού. Ωστόσο, οι όροι που διέπουν ορισμένες εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες υψηλού κινδύνου, οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο τρίτους στο έδαφος, πρέπει να προσδιορίζονται προς όφελος της ασφάλειας και, ως εκ τούτου, οι αντίστοιχες πτητικές λειτουργίες πρέπει να υπόκεινται σε έκδοση άδειας.
- (6) Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (7) Για να εξασφαλισθεί ομαλή μετάβαση και υψηλό επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην 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 θα έχουν συμφωνηθεί έως τις 30 Ιουνίου 2009 υπό την αιγίδα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας και του Ευρωπαϊκού Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και η υφιστάμενη νομοθεσία σχετικά με το εκάστοτε εθνικό περιβάλλον.
- (8) Πρέπει να δοθεί επαρκής χρόνος στην αεροναυτική βιομηχανία και στις διοικήσεις των κρατών μελών ούτως ώστε να προσαρμοστούν στο νέο ρυθμιστικό πλαίσιο.
- (9) 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.
- (10) 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.

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

- 1) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός ορίζει λεπτομερείς κανόνες για τις πτητικές λειτουργίες αερομεταφορών με αεροπλάνα, ελικόπτερα, αερόστατα και ανεμοπλάνα, καθώς και για τις επίθεωρήσεις διαδρόμου των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών υπό την εποπτεία ασφάλειας πτήσεων άλλου κράτους μέλους όταν προσγειώνονται σε αεροδρόμια ευρισκόμενα στο έδαφος που υπόκειται στις διατάξεις της Συνθήκης.
2. Ο παρών κανονισμός ορίζει επίσης λεπτομερείς κανόνες για τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, περιορισμού, αναστολής ή ανάκλησης των πιστοποιητικών αερομεταφορέων αεροσκαφών αναφερόμενων στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές, για τα δικαιώματα και τις ευθύνες των κατόχων πιστοποιητικών, καθώς και για τους όρους με τους οποίους οι εν λόγω αερομεταφορές απαγορεύονται, περιορίζονται ή υπόκεινται σε ορισμένες προϋποθέσεις προς όφελος της ασφάλειας πτήσεων.
3. Ο παρών κανονισμός ορίζει επίσης λεπτομερείς κανόνες για τους όρους και τις διαδικασίες δήλωσης των φορέων εκμετάλλευσης που εκτελούν εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες και μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων των μη εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών, και της εποπτείας τους.
4. Ο παρών κανονισμός ορίζει επίσης λεπτομερείς κανόνες για τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ορισμένες εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες υψηλού κινδύνου υπόκεινται σε έκδοση άδειας προς όφελος της ασφάλειας πτήσεων, καθώς και για τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, περιορισμού, αναστολής ή ανάκλησης των εν λόγω αδειών.

5. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις πτητικές λειτουργίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 1 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

6. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα προσδεδεμένα αερόστατα και τα αερόπλοια, καθώς και στις πτήσεις προσδεδεμένων αερόστατων.».

2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) στην πρώτη παράγραφο προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

- «7) “ειδικευμένη πτητική λειτουργία”, οιαδήποτε πτητική λειτουργία πλην των εμπορικών αερομεταφορών, κατά την οποία το αεροσκάφος χρησιμοποιείται για εξειδικευμένες δραστηριότητες, όπως στη γεωργία, τις κατασκευές, τη φωτογράφιση, την τοπογραφική αποτύπωση, την παρατήρηση και την περιπολία ή την εναέρια διαφήμιση·
- 8) “εμπορική ειδικευμένη πτητική λειτουργία υψηλού κινδύνου”, οιαδήποτε εμπορική ειδικευμένη πτητική λειτουργία αεροσκάφους που εκτελείται πάνω από περιοχή στην οποία είναι πιθανό να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια τρίτων στο έδαφος σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή, όπως ορίζεται από την αρμόδια αρχή του χώρου εκτέλεσης της πτητικής λειτουργίας, οιαδήποτε εμπορική ειδικευμένη πτητική λειτουργία αεροσκάφους που ενέχει, λόγω του ειδικού χαρακτήρα της και του τοπικού περιβάλλοντος στο οποίο εκτελείται, υψηλό κίνδυνο, ιδίως για τρίτους στο έδαφος·
- 9) “εισαγωγική πτήση”, οιαδήποτε πτήση έναντι αμοιβής ή άλλου ανταλλάγματος, η οποία συνίσταται σε εναέρια διαδρομή μικρής διάρκειας, εκτελούμενη από συγκεκριμένο εκπαιδευτικό φορέα ή από φορέα που έχει συσταθεί με σκοπό την προώθηση του εναέριου αθλητισμού ή της αεροπορίας αναψυχής, με στόχο την προσέλκυση νέων εκπαιδευόμενων ή νέων μελών·
- 10) “αγωνιστική πτήση”, οιαδήποτε πτητική δραστηριότητα στην οποία το αεροσκάφος χρησιμοποιείται είτε σε αεροπορικούς αγώνες ή διαγωνισμούς είτε σε προπονήσεις για αεροπορικούς αγώνες ή διαγωνισμούς, καθώς και για τις πτήσεις προς και από τις αγωνιστικές διοργανώσεις·
- 11) “πτητικές επιδείξεις”, οιαδήποτε πτητική δραστηριότητα η οποία εκτελείται ειδικά για σκοπούς επίδειξης ή ψυχαγωγίας στο πλαίσιο διαφημιζόμενης εκδήλωσης ανοικτής στο ευρύ κοινό, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης στην οποία το αεροσκάφος χρησιμοποιείται για λόγους προπόνησης ενόψει πτητικών επιδείξεων και για τις πτήσεις από και προς τη διαφημιζόμενη εκδήλωση.»

β) στη δεύτερη παράγραφο, ο λατινικός αριθμός «VII» αντικαθίσταται από τον λατινικό αριθμό «VIII».

3) Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 1α:

«1α. Οι φορείς εκμετάλλευσης που εκτελούν λειτουργίες CAT, οι οποίες αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο/στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας με αεροσκάφη επιδόσεων κατηγορίας Β ή με μη σύνθετα ελικόπτερα, υπόκεινται στη συμμόρφωση με τις συναφείς διατάξεις των παραρτημάτων III και IV.»

β) οι παράγραφοι 3, 4 και 5 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Φορείς εκμετάλλευσης σύνθετων μηχανοκίνητων αεροπλάνων και ελικοπτέρων που εκτελούν μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες δηλώνουν την ικανότητα και τα μέσα τους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους που σχετίζονται με τη λειτουργία των αεροσκαφών και να εκμεταλλεύονται τα αεροσκάφη σύμφωνα με τις διατάξεις των παραρτημάτων III και VI. Στην περίπτωση που οι εν λόγω φορείς εκτελούν μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, εκμεταλλεύονται τα αεροσκάφη σύμφωνα με τις διατάξεις των παραρτημάτων III και VIII.

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

5. Φορείς εκπαίδευσης που έχουν την επιχειρηματική έδρα τους στην επικράτεια κράτους μέλους και έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, 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.»

γ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 6 και 7:

«6. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών λειτουργούν αεροσκάφος αποκλειστικά για εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, όπως προβλέπεται στα παραρτήματα III και VIII.

7. Οι πτήσεις που πραγματοποιούνται αμέσως πριν από, κατά ή αμέσως μετά την εκτέλεση ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών και συνδέονται άμεσα με τις εν λόγω πτητικές λειτουργίες εκτελούνται, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις παραγράφους 3, 4 και 6. Με εξαίρεση τις πτητικές λειτουργίες με αλεξίπτωτο, πέραν των μελών του πληρώματος, δεν μεταφέρονται επί του αεροσκάφους περισσότερα από τα έξι άτομα που είναι αναγκαία για την αποστολή.»

4) Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 απαλείφεται·

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 4α:

«4α. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 6, επιτρέπεται να εκτελούνται σύμφωνα με το παράρτημα VII οι ακόλουθες πτητικές λειτουργίες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη:

α) πτήσεις επιμερισμένου κόστους εκτελούμενες από ιδιώτες, υπό τον όρο ότι το άμεσο κόστος επιμερίζεται σε όλους τους επιβαίνοντες του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένου του χειριστή και, ότι ο αριθμός των ατόμων που επιμερίζονται το άμεσο κόστος περιορίζεται σε έξι άτομα·

β) αγωνιστικές πτήσεις ή πτητικές επιδείξεις, υπό τον όρο ότι η αμοιβή ή το πιθανό αντάλλαγμα που δίδεται έναντι των εν λόγω πτήσεων περιορίζεται στην ανάκτηση του άμεσου κόστους και σε αναλογική συνεισφορά στο ετήσιο κόστος, καθώς και σε έπαθλα των οποίων η αξία δεν υπερβαίνει την αξία που έχει ορίσει η αρμόδια αρχή·

γ) εισαγωγικές πτήσεις, πτώση με αλεξίπτωτο, ρυμούλκηση ανεμοπλάνου ή ακροβατικές πτήσεις που εκτελούνται είτε από εκπαιδευτικό φορέα που έχει την κύρια επιχειρηματική έδρα του σε κράτος μέλος και είναι εγκεκριμένος σύμφωνα προς τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, είτε από φορέα που έχει συσταθεί με σκοπό την προώθηση του εναέριου αθλητισμού ή της αεροπορίας αναψυχής, υπό τον όρο ότι ο εν λόγω φορέας εκμεταλλεύεται το αεροσκάφος κατά κυριότητα ή δύναμι συμφωνίας μίσθωσης του αεροσκάφους χωρίς το πλήρωμα, ότι η πτήση δεν παράγει κέρδη που διανέμονται εκτός του φορέα και ότι οι πτήσεις στις οποίες συμμετέχουν άτομα που δεν είναι μέλη του φορέα αποτελούν περιθωριακή μόνο δραστηριότητα του φορέα.»

5) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Οι πτητικές λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών (CAT) με ελικόπτερα, οι πτητικές λειτουργίες CAT με αερόστατα και οι πτητικές λειτουργίες CAT με ανεμοπλάνα εκτελούνται σύμφωνα με τις εθνικές απαιτήσεις.»

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4:

«4. Μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των μη εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα, καθώς και εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες με αεροπλάνα, ελικόπτερα, αερόστατα και ανεμοπλάνα εξακολουθούν να εκτελούνται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία περί περιορισμού του χρόνου πτήσης, έως ότου εκδοθούν και αρχίσουν να ισχύουν οι σχετικοί εκτελεστικοί κανόνες.»

6) Στο άρθρο 10, η παράγραφος 3 τροποποιείται ως εξής:

- α) στο στοιχείο α), οι λέξεις «του παραρτήματος III» αντικαθίστανται από τις λέξεις «των παραρτημάτων II και III»·
- β) στο στοιχείο β), οι λέξεις «των παραρτημάτων V, VI και VII» αντικαθίστανται από τις λέξεις «των παραρτημάτων II, V, VI και VII».

7) Στο άρθρο 10 προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 4, 5, 6 και 7:

«4. Κατά παρέκκλιση από το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν τις διατάξεις των παραρτημάτων II, III, VII και VIII για τις ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες έως τις 21 Απριλίου 2017.

5. Κατά παρέκκλιση από το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν τις διατάξεις των παραρτημάτων II, III και IV για:

- α) τις λειτουργίες CAT, οι οποίες αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο/στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας με αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας B ή με μη σύνθετα ελικόπτερα, έως τις 21 Απριλίου 2017· και
- β) τις λειτουργίες CAT με αερόστατα και ανεμοπλάνα έως τις 21 Απριλίου 2017.

6. Όταν κράτος μέλος κάνει χρήση της παρέκκλισης που προβλέπεται στην παράγραφο 5 στοιχείο α), εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

- α) για αεροπλάνα, το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 και οι συναφείς εθνικές εξαιρέσεις σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91·
- β) για ελικόπτερα, οι εθνικές απαιτήσεις.

7. Όταν κράτος μέλος κάνει χρήση των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στις παραγράφους 3, 4 και 5, κοινοποιεί το γεγονός στην Επιτροπή και τον Οργανισμό. Στην εν λόγω κοινοποίηση περιγράφει τους λόγους για την εν λόγω παρέκκλιση και τη διάρκειά της, καθώς και το πρόγραμμα υλοποίησης με τα προβλεπόμενα μέτρα και το σχετικό χρονοδιάγραμμα.».

- 8) Τα παραρτήματα I έως VII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιούνται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.
- 9) Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 προστίθεται παράρτημα VIII (μέρος-SPO), σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

Εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 2014.

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

Βρυξέλλες, 7 Απριλίου 2014.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

1. Το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον τίτλο «Ορισμοί των όρων που χρησιμοποιούνται στα παραρτήματα ΙΙ έως ΙΙΙ»·

β) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

«11α. “Απόβαρο αερόστατου”, το βάρος που προσδιορίζεται από τη ζύγιση του αερόστατου με ολόκληρο τον εγκατεστημένο εξοπλισμό, όπως προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM).»·

γ) το σημείο 40 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«40. “Συμφωνία μίσθωσης μόνο του αεροσκάφους”, συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων με βάση την οποία το αεροσκάφος χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφοράς του μισθωτή ή, στην περίπτωση εμπορικών πτητικών λειτουργιών πλην των CAT, υπό την ευθύνη του μισθωτή.»·

δ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

«117α. “Ειδικός καθηκόντων”, πρόσωπο το οποίο ορίζει είτε ο φορέας εκμετάλλευσης είτε τρίτο μέρος ή πρόσωπο το οποίο ενεργεί ως επιχείρηση και εκτελεί καθήκοντα εδάφους που συνδέονται άμεσα με ειδική εργασία ή εκτελεί ειδικές εργασίες επί του αεροσκάφους ή από το αεροσκάφος.»·

ε) το σημείο 120 αντικαθίσταται ως εξής:

«120. “Φορτίο κίνησης”, η συνολική μάζα των επιβατών, των αποσκευών, του φορτίου και του μεταφερόμενου ειδικού εξοπλισμού, καθώς και του τυχόν έρματος, εξαιρουμένης των περιπτώσεων των αεροστάτων.»·

στ) το σημείο 127 αντικαθίσταται ως εξής:

«127. “Συμφωνία πλήρους μίσθωσης”, συμφωνία:

- στην περίπτωση των πτητικών λειτουργιών CAT, μεταξύ αερομεταφορέων, με βάση την οποία [συμφωνία] το αεροσκάφος χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφοράς του εκμισθωτή ή
- στην περίπτωση των εμπορικών πτητικών λειτουργιών πλην των CAT, μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης, με βάση την οποία [συμφωνία] το αεροσκάφος χρησιμοποιείται υπό την ευθύνη του εκμισθωτή.»·

2. Το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο ARO.GEN.120 στοιχείο δ) σημείο 1, παρεμβάλλονται μετά τη μνεία «την έγκριση» οι λέξεις «εξουσιοδότησης ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών»·

β) στην παράγραφο ARO.GEN.200 στοιχείο γ), παρεμβάλλονται μετά τη λέξη «πιστοποιηθεί» οι λέξεις «ή εξουσιοδοτηθεί»·

γ) στην παράγραφο ARO.GEN.205 στοιχείο α), παρεμβάλλονται μετά τις λέξεις «την αρχική πιστοποίηση» οι λέξεις «εξουσιοδότησης ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών»·

δ) στην παράγραφο ARO.GEN.205 στοιχείο β), παρεμβάλλεται μετά τη μνεία «πιστοποίησης» η μνεία «εξουσιοδότησης»·

ε) στην παράγραφο ARO.GEN.220 στοιχείο α):

i) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

«4α. της διαδικασίας εξουσιοδότησης ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας υψηλού κινδύνου και διαρκούς εποπτείας του κατόχου της εξουσιοδότησης.»

ii) το σημείο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. της εποπτείας προσώπων και φορέων που ασκούν δραστηριότητες στην επικράτεια κράτους μέλους, τις οποίες όμως εποπτεύει ή έχει πιστοποιήσει αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους ή ο Οργανισμός, βάσει συμφωνίας μεταξύ των εν λόγω αρχών.»

iii) στο σημείο 9, μετά τη λέξη «πιστοποίηση» παρεμβάλλεται κόμμα και η μνεία «ή εξουσιοδότηση».

στ) στην παράγραφο ARO.GEN.220, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Η αρμόδια αρχή τηρεί κατάλογο όλων των πιστοποιητικών φορέων και των αδειών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών που έχει εκδώσει, καθώς και των δηλώσεων που έχει λάβει.»

ζ) στην παράγραφο ARO.GEN.300 στοιχείο α), τα σημεία 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που ισχύουν για φορείς ή είδη πτητικής λειτουργίας πριν από την έκδοση πιστοποιητικού, έγκρισης ή άδειας, αναλόγως·

2. τη συνεχιζόμενη συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις φορέων που έχει πιστοποιήσει, ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών που έχει αδειοδοτήσει και φορέων από τους οποίους έχει λάβει δήλωση·»

η) η παράγραφος ARO.GEN.305 τροποποιείται ως εξής:

i) το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Όσον αφορά φορείς που δηλώνουν τις δραστηριότητές τους στην αρμόδια αρχή, το πρόγραμμα εποπτείας στηρίζεται στον ιδιαίτερο χαρακτήρα του φορέα, την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων και τα στοιχεία προηγούμενων δραστηριοτήτων εποπτείας, καθώς και στην αξιολόγηση κινδύνων που συνδέονται με το είδος της εκτελούμενης δραστηριότητας. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει ελέγχους και επιθεωρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων διαδρόμου και των αιφνιδιαστικών επιθεωρήσεων, ανάλογα με την περίπτωση.»

ii) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο δ1):

«δ1) Όσον αφορά φορείς κατόχους άδειας ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών, το πρόγραμμα εποπτείας καταρτίζεται σύμφωνα με το στοιχείο δ), λαμβανομένης εξίσου υπόψη της προηγούμενης και της τρέχουσας διαδικασίας αδειοδότησης, καθώς και της περιόδου ισχύος της άδειας.»

θ) στην παράγραφο ARO.GEN.350 το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Η αρμόδια αρχή εκδίδει πόρισμα επιπέδου 1 όταν εντοπίζεται σημαντική περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του, τις διαδικασίες και τα εγχειρίδια του φορέα ή προς τους όρους έγκρισης, πιστοποιητικού, εξουσιοδότησης ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας ή προς το περιεχόμενο δήλωσης, η οποία οδηγεί σε μείωση της ασφάλειας ή σε πρόκληση σοβαρών κινδύνων για την ασφάλεια των πτήσεων.»

ι) στην παράγραφο ARO.GEN.350 στοιχείο β) σημεία 2 και 3 αντίστοιχα, παρεμβάλλονται μετά τις λέξεις «πιστοποιητικού φορέα» οι λέξεις «ή εξουσιοδότησης ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών».

ια) στην παράγραφο ARO.GEN.350 το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Η αρμόδια αρχή εκδίδει πόρισμα επιπέδου 2 όταν εντοπίζεται σημαντική περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του, τις διαδικασίες και τα εγχειρίδια του φορέα ή προς τους όρους έγκρισης ή πιστοποιητικού, εξουσιοδότησης ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας ή προς το περιεχόμενο δήλωσης, η οποία οδηγεί σε μείωση της ασφάλειας ή σε πρόκληση σοβαρών κινδύνων για την ασφάλεια των πτήσεων.»

ιβ) στην παράγραφο ARO.GEN.350 στοιχείο δ) σημείο 1, παρεμβάλλονται μετά τη λέξη «πιστοποιητικού» οι λέξεις «άδειας ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών»·

ιγ) στην παράγραφο ARO.GEN.350 στοιχείο ε), παρεμβάλλονται μετά τις λέξεις «φορέα πιστοποιημένου από» οι λέξεις «ή εξουσιοδοτημένου από»·

ιδ) στην παράγραφο ARO.GEN.355 στοιχείο α), η παραπομπή στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 290/2012 αντικαθίσταται από παραπομπή στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011·

ιε) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος ARO.GEN.360:

«ARO.GEN.360 Πορίσματα και μέτρα εφαρμογής — όλοι οι αερομεταφορείς

Εάν, κατά τη διάρκεια της εποπτείας ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο, στοιχειοθετηθεί μη συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις εκ μέρους αερομεταφορέα ο οποίος υπόκειται στις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του, η αρμόδια αρχή που διαπίστωσε τη μη συμμόρφωση λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα εφαρμογής ώστε να αποτραπεί η συνέχισή της.»

ιστ) στην παράγραφο ARO.OPS.100, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

«γ) Η αρμόδια αρχή μπορεί να αποφασίσει ειδικούς περιορισμούς λειτουργίας. Οι εν λόγω περιορισμοί τεκμηριώνονται στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών.»

ιζ) στο ΤΜΗΜΑ OPS, παρεμβάλλεται η ακόλουθη ΕΝΟΤΗΤΑ Ια:

«ΕΝΟΤΗΤΑ Ια

Άδεια εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών υψηλού κινδύνου

ARO.OPS.150 Άδεια εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών υψηλού κινδύνου

α) Μόλις λάβει αίτηση για την έκδοση άδειας εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών υψηλού κινδύνου, η αρμόδια αρχή στην οποία υπάγεται ο αερομεταφορέας εξετάζει τα έγγραφα τεκμηρίωσης της αξιολόγησης κινδύνων και τις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας (SOP) του αερομεταφορέα, οι οποίες συνδέονται με μία ή περισσότερες προγραμματιζόμενες πτητικές λειτουργίες και έχουν καταρτιστεί σύμφωνα με τις συναφείς απαιτήσεις του παραρτήματος VIII (μέρος-SPO).

β) Εάν η αρμόδια αρχή μείνει ικανοποιημένη με την αξιολόγηση κινδύνων και τις SOP, εκδίδει την άδεια, όπως προβλέπεται στο προσάρτημα VI. Η άδεια μπορεί να εκδοθεί με ορισμένη ή απεριόριστη διάρκεια ισχύος. Οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες επιτρέπεται σε αερομεταφορέα να εκτελεί μία ή περισσότερες ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες υψηλού κινδύνου προσδιορίζονται στην άδεια.

γ) Μόλις η αρμόδια αρχή στην οποία υπάγεται ο αερομεταφορέας λάβει αίτηση για αλλαγή στην άδεια, συμμορφώνεται προς τα προβλεπόμενα στα στοιχεία α) και β). Η αρμόδια αρχή καθορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ο αερομεταφορέας μπορεί να λειτουργεί κατά τη διάρκεια της αλλαγής, εκτός αν η ίδια κρίνει ότι πρέπει να ανασταλεί η άδεια.

δ) Μόλις η αρμόδια αρχή στην οποία υπάγεται ο αερομεταφορέας λάβει αίτηση για ανανέωση της άδειας, συμμορφώνεται προς τα προβλεπόμενα στα στοιχεία α) και β) και δύναται να λάβει υπόψη την προηγούμενη διαδικασία αδειοδότησης και τις προηγούμενες δραστηριότητες εποπτείας.

- ε) Με την επιφύλαξη τυχόν επιπρόσθετων μέτρων εφαρμογής, όταν ο φορέας προβεί σε αλλαγές χωρίς να έχει υποβάλει τροποποίηση της αξιολόγησης κινδύνων και των SOP, η αρμόδια αρχή στην οποία υπάγεται ο φορέας αναστέλλει, περιορίζει ή ανακαλεί την άδεια.
- στ) Μόλις λάβει αίτηση για την έκδοση άδειας διασυννοριακής εμπορικής ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας υψηλού κινδύνου, η αρμόδια αρχή στην οποία υπάγεται ο αερομεταφορέας εξετάζει τα έγγραφα τεκμηρίωσης της αξιολόγησης κινδύνων και τις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας (SOP) του αερομεταφορέα σε συνεργασία με την αρμόδια αρχή του τόπου στον οποίο προγραμματίζεται να εκτελείται η πτητική λειτουργία. Εάν αμφότερες οι αρχές μείνουν ικανοποιημένες με την αξιολόγηση κινδύνων και τις SOP, η αρμόδια αρχή στην οποία υπάγεται ο αερομεταφορέας εκδίδει την άδεια.

ARO.OPS.155 Συμφωνίες μίσθωσης

- α) Η αρμόδια αρχή εγκρίνει συμφωνία μίσθωσης που αφορά αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα ή αερομεταφορέα τρίτης χώρας, εφόσον ο αερομεταφορέας εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών (ΕΕΠΛ) αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις απαιτήσεις της παραγράφου ORO.SPO.100.
- β) Η έγκριση συμφωνίας μίσθωσης χωρίς πλήρωμα αναστέλλεται ή ανακαλείται εφόσον έχει ανασταλεί ή ανακληθεί το πιστοποιητικό αξιοπλοίας του αεροσκάφους.»
- ιη) στην παράγραφο ARO.OPS.200 στοιχείο β) σημείο 2, παρεμβάλλονται μετά τις λέξεις «μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες» οι λέξεις «και ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες.»
- ιδ) το κείμενο της παραγράφου ARO.OPS.210 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ARO.OPS.210 Προσδιορισμός της απόστασης και τοπικής περιοχής

Η αρμόδια αρχή μπορεί να καθορίσει την απόσταση ή την τοπική περιοχή για τους σκοπούς των πτητικών λειτουργιών.»

- κ) στο ΤΜΗΜΑ OPS, παρεμβάλλεται η ακόλουθη ΕΝΟΤΗΤΑ III:

«ΕΝΟΤΗΤΑ III

Εποπτεία των πτητικών λειτουργιών

ARO.OPS.300 Εισαγωγικές πτήσεις

Η αρμόδια αρχή δύναται να θεσπίσει πρόσθετες προϋποθέσεις για την εκτέλεση εισαγωγικών πτήσεων σύμφωνα με το μέρος-NCO στην επικράτεια του κράτους μέλους. Οι εν λόγω προϋποθέσεις είναι αναλογικές και εξασφαλίζουν την εκτέλεση ασφαλών πτήσεων.»

- κα) στο προσάρτημα I:
- i) ο υπότιτλος αντικαθίσταται από τον εξής «Χρονοδιάγραμμα έγκρισης για φορείς εκμετάλλευσης αεροπορικών μεταφορών»
- ii) απαλείφονται οι λέξεις «Εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες (SPO)» και η υποσημείωση 2·
- κβ) στο προσάρτημα II, απαλείφεται η επαναλαμβανόμενη λέξη «Απογείωση» και το κείμενο της υποσημείωσης 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «(10) Αναφέρεται η ισχύουσα κατηγορία προσέγγισης ακρίβειας: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ή CAT IIIC. Αναφέρονται η ελάχιστη ορατότητα διαδρόμου (RVR) σε μέτρα και το ύψος απόφασης (DH) σε πόδια. Χρησιμοποιείται μία σειρά ανά αναφερόμενη κατηγορία προσέγγισης.»
- κγ) στο προσάρτημα V, οι λέξεις «Ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες» προστίθενται κάτω από τις λέξεις «Μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες»·
- κδ) προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα VI:

«Προσάρτημα VI

ΑΔΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΩΝ ΠΤΗΤΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΥΨΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	
Εκδίδουσα αρχή ⁽¹⁾ :	
Άδεια αριθ. ⁽²⁾ :	
Επωνυμία αερομεταφορέα ⁽³⁾ :	
Διεύθυνση αερομεταφορέα ⁽⁴⁾ :	
Τηλέφωνο ⁽⁵⁾ :	
Φαξ:	
Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο:	
Μοντέλο αεροσκάφους και σήματα νηολόγησης ⁽⁶⁾ :	
Εξουσιοδοτημένες ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες ⁽⁷⁾ :	
Εξουσιοδοτημένη περιοχή ή τοποθεσία πτητικών λειτουργιών ⁽⁸⁾ :	
Ειδικοί περιορισμοί ⁽⁹⁾ :	
Με το παρόν βεβαιώνεται ότι η/ο εξουσιοδοτείται να εκτελεί μία ή περισσότερες εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες υψηλού κινδύνου, σύμφωνα με την παρούσα άδεια, με τις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας του αερομεταφορέα, με το παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του.	
Ημερομηνία έκδοσης ⁽¹⁰⁾ :	Όνομα και υπογραφή ⁽¹¹⁾ :
	Τίτλος:

ΕΝΤΥΠΟ 151 του ΕΑΣΑ, έκδοση 1

(1) Όνομα και στοιχεία επικοινωνίας της αρμόδιας αρχής.

(2) Αναφέρεται ο σχετικός αριθμός άδειας.

(3) Αναφέρονται η καταχωρισμένη επωνυμία και η εμπορική επωνυμία του αερομεταφορέα, εάν είναι διαφορετική. Συμπληρώστε γράφοντας «Dba» («Δραστηριοποιείται με την εμπορική επωνυμία») πριν από την εμπορική επωνυμία.

(4) Διεύθυνση της επιχειρηματικής έδρας του αερομεταφορέα.

(5) Αριθμός τηλεφώνου και τηλεμοιτυπίας της επιχειρηματικής έδρας του αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένου του κωδικού της χώρας. Αναφέρεται η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, εάν υπάρχει.

(6) 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 προσδιορισθεί 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/H>.

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.

(7) Αναφέρεται το είδος πτητικής λειτουργίας, π.χ. γεωργία, κατασκευές, φωτογράφιση, τοπογραφική αποτύπωση, παρατήρηση και περιπολία, εναέρια διαφήμιση.

(8) Αναφέρονται η γεωγραφική περιοχή ή οι γεωγραφικές περιοχές εξουσιοδοτημένης πτητικής λειτουργίας (με βάση γεωγραφικές συντεταγμένες ή την περιοχή πληροφοριών πτήσης ή τα εθνικά ή περιφερειακά σύνορα).

(9) Αναφέρονται οι ισχύοντες ειδικοί περιορισμοί (π.χ. μόνο πτήσεις εξ όψεως, μόνο πτήσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας κ.λπ.).

(10) Ημερομηνία έκδοσης της άδειας (ηη-μμ-εεεε).

(11) Τίτλος, ονοματεπώνυμο και υπογραφή του εκπροσώπου της αρμόδιας αρχής. Επιπροσθέτως, η άδεια μπορεί να φέρει επίσημη σφραγίδα.»

3. Το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

α) Όλες οι παραπομπές στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 αντικαθίστανται από παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής ⁽¹⁾.

β) όλες οι παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 290/2012 αντικαθίστανται από παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.

γ) το κείμενο της παραγράφου ORO.GEN.005 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Στο παρόν παράρτημα καθορίζονται οι απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληροί αερομεταφορέας που εκτελεί:

α) πτητικές λειτουργίες εμπορικών αεροπορικών μεταφορών (CAT).

β) εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες.

γ) μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.

δ) μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.»

δ) στην παράγραφο ORO.GEN.105, παρεμβάλλονται μετά τη μνεία «υποχρέωση δήλωσης» οι λέξεις «ή άδεια ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών».

ε) στην παράγραφο ORO.GEN.110, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Ο αερομεταφορέας ευθύνεται για την εκμετάλλευση αεροσκαφών, σύμφωνα με το παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ανάλογα με την περίπτωση, τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος και το οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα ή την οικεία άδεια/δήλωση ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών.»

στ) στην παράγραφο ORO.GEN.110 στοιχείο γ), παρεμβάλλονται μετά τη λέξη «πιστοποιητικού» οι λέξεις «άδειας ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών».

ζ) στην παράγραφο ORO.GEN.110 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«α) Με την επιφύλαξη του στοιχείου ι), ο φορέας εκμετάλλευσης ανεμοπλάνου ή αερόστατου ή πτήσεων που απογειώνονται από και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας, με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, με

i) μονοκινητήρια ελικοφόρα αεροπλάνα που διαθέτουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg και μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 5 θέσεων επιβατών· ή

ii) μη σύνθετα μηχανοκίνητα, μονοκινητήρια ελικόπτερα που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 5 θέσεων επιβατών,

διασφαλίζει ότι παρέχεται στο πλήρωμα πτήσης κατάλληλη εκπαίδευση ή ενημέρωση ώστε να είναι σε θέση να αναγνωρίζει αδήλωτα επικίνδυνα εμπορεύματα που μεταφέρονται από επιβάτες ή στο φορτίο.»

η) στην παράγραφο ORO.GEN.115:

i) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο: «Αίτηση χορήγησης πιστοποιητικού αερομεταφορέα».

ii) (η παρούσα προσθήκη δεν αφορά το ελληνικό κείμενο).

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής, της 3ης Αυγούστου 2012, σχετικά με τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπιστίας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 224 της 21.8.2012, σ. 1).

- θ) στην παράγραφο ORO.GEN.120, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:
- «δ) Όταν αερομεταφορέας υποκείμενος σε άδεια ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών επιθυμεί να κάνει χρήση εναλλακτικού μέσου συμμόρφωσης, τηρεί τα προβλεπόμενα στο στοιχείο β), όταν το αντίστοιχο μέσω συμμόρφωσης επηρεάζει τις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας που αποτελούν μέρος της άδειας, και τα προβλεπόμενα στο στοιχείο γ) για το δηλωθέν τμήμα της οργάνωσης και λειτουργίας του.»
- ι) ο τίτλος της παραγράφου ORO.GEN.125 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο: **«Όροι έγκρισης και δικαιώματα του κατόχου πιστοποιητικού αερομεταφορέα»**.
- ια) ο τίτλος της παραγράφου ORO.GEN.130 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο: **«Αλλαγές σχετικές με τον κάτοχο πιστοποιητικού αερομεταφορέα»**.
- ιβ) ο τίτλος της παραγράφου ORO.GEN.135 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο: **«Παράταση ισχύος πιστοποιητικού αερομεταφορέα»**.
- ιγ) στην παράγραφο ORO.GEN.140 στοιχείο α), παρεμβάλλονται μετά τη λέξη «πιστοποίηση» οι λέξεις «άδειας ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών».
- ιδ) στην παράγραφο ORO.GEN.140 στοιχείο β), παρεμβάλλονται μετά τις λέξεις «Στην αναφερόμενη στο στοιχείο α) πρόσβαση σε αεροσκάφος περιλαμβάνεται» οι λέξεις «στην περίπτωση των CAT».
- ιε) η παράγραφος ORO.GEN.205 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «ORO.GEN.205 Δραστηριότητες που ανατίθενται με σύμβαση**
- α) Ο αερομεταφορέας, όταν αναθέτει με σύμβαση ή προμηθεύεται μέρος των δραστηριοτήτων του, διασφαλίζει ότι η ανατιθέμενη με σύμβαση ή προμηθευόμενη υπηρεσία ή το προϊόν είναι σύμφωνο προς τις ισχύουσες απαιτήσεις.
- β) Όταν ο πιστοποιημένος αερομεταφορέας ή ο κάτοχος άδειας ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών αναθέτει με σύμβαση, σύμφωνα με το παρόν μέρος, τμήμα των δραστηριοτήτων του σε φορέα μη πιστοποιημένο ή μη εξουσιοδοτημένο για την εκτέλεση των εν λόγω δραστηριοτήτων, τότε ο φορέας εργάζεται υπό την έγκριση του αερομεταφορέα. Ο συμβαλλόμενος φορέας διασφαλίζει ότι παρέχεται στην αρμόδια αρχή δικαίωμα πρόσβασης στον συμβαλλόμενο φορέα για να διαπιστώνει τη διαρκή συμμόρφωσή του προς τις ισχύουσες απαιτήσεις.»
- ιστ) στην παράγραφο ORO.AOC.100 στοιχείο α), παρεμβάλλεται μετά τη λέξη «λειτουργίες» η λέξη «μεταφορών».
- ιζ) στην παράγραφο ORO.AOC.100, τα στοιχεία β) και γ) αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:
- «β) Ο αερομεταφορέας παρέχει στην αρμόδια αρχή τις ακόλουθες πληροφορίες:
1. την επίσημη ονομασία και την εμπορική επωνυμία, τη διεύθυνση και τη διεύθυνση αλληλογραφίας του αιτούντος·
 2. περιγραφή της προτεινόμενης διαδικασίας, συμπεριλαμβανομένου του (των) τύπου(-ων) και του αριθμού των αεροσκαφών που πρόκειται να εκμεταλλεύεται·
 3. περιγραφή του συστήματος διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένης της οργανωτικής δομής·
 4. το ονοματεπώνυμο του υπόλογου διευθυντή·
 5. τα ονοματεπώνυμα των διορισμένων προσώπων που απαιτούνται από την παράγραφο ORO.AOC.135 στοιχείο α), καθώς και τα προσόντα και την πείρα τους·
 6. αντίγραφο του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που απαιτείται βάσει της παραγράφου ORO.MLR.100·
 7. δήλωση ότι έχει ελέγξει όλα τα έγγραφα που έστειλε στην αρμόδια αρχή και ότι είναι σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις.

- γ) Οι αιτούντες αποδεικνύουν στην αρμόδια αρχή ότι:
1. συμμορφώνονται προς όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, του παρόντος παραρτήματος IV (μέρος-CAT) και του παραρτήματος V (μέρος-SPA) του παρόντος κανονισμού·
 2. όλα τα αεροσκάφη που εκμεταλλεύονται διαθέτουν πιστοποιητικό αξιοπλοίας (CofA), σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012· και
 3. η οργάνωση και η διαχείρισή του είναι οι κατάλληλες και οι πλέον αρμόζουσες για την κλίμακα και το πεδίο της λειτουργίας.»

ιη) στην παράγραφο ORO.AOC.125 στοιχείο α) σημείο 1 περίπτωση ii), παρεμβάλλονται μετά τη λέξη «λειτουργίες» οι λέξεις «αεροπορικών μεταφορών»·

ιδ) στην παράγραφο ORO.DEC.100, η πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο φορέας εκμετάλλευσης σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών που εκτελεί μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες ή μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, καθώς και ο εμπορικός ειδικευμένος αερομεταφορέας:»

κ) μετά το ΤΜΗΜΑ DEC — ΔΗΛΩΣΗ, παρεμβάλλεται το ακόλουθο τμήμα:

«ΤΜΗΜΑ SPO

ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

ORO.SPO.100 Κοινές απαιτήσεις για τους εμπορικούς ειδικευμένους αερομεταφορείς

- α) Επιπλέον της παραγράφου ORO.DEC.100, ο εμπορικός ειδικευμένος αερομεταφορέας συμμορφώνεται επίσης προς τις απαιτήσεις των παραγράφων ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 και ORO.AOC.150.
- β) Τα αεροσκάφη διαθέτουν πιστοποιητικό αξιοπλοίας (CofA) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 ή μισθώνονται υπό τους όρους του στοιχείου γ).
- γ) Ο εμπορικός ειδικευμένος αερομεταφορέας λαμβάνει προηγούμενη έγκριση από την αρμόδια αρχή και πληροί τις προϋποθέσεις που παρατίθενται ακολούθως, εάν:
1. στο πλαίσιο πλήρους μίσθωσης αεροσκάφους από αερομεταφορέα τρίτης χώρας:
 - i) τα πρότυπα ασφαλείας αερομεταφορέα τρίτης χώρας όσον αφορά τη διαρκή αξιοπλοία και τις πτητικές λειτουργίες είναι ισοδύναμα με τις ισχύουσες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 και του παρόντος κανονισμού·
 - ii) το αεροσκάφος αερομεταφορέα τρίτης χώρας διαθέτει τυποποιημένο πιστοποιητικό αξιοπλοίας που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το παράρτημα 8 της ΔΟΠΑ·
 - iii) η διάρκεια της πλήρους μίσθωσης δεν υπερβαίνει τους επτά μήνες σε κάθε 12μηνη διαδοχική περίοδο· ή
 2. στο πλαίσιο υπό όρους μίσθωσης μόνον του αεροσκάφους νηολογημένου σε τρίτη χώρα:
 - i) διαπιστώθηκε λειτουργική ανάγκη η οποία δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθεί με τη μίσθωση αεροσκάφους νηολογημένου στην ΕΕ·
 - ii) η διάρκεια της μίσθωσης υπό όρους δεν υπερβαίνει τους επτά μήνες σε κάθε 12μηνη διαδοχική περίοδο·
 - iii) εξασφαλίζει τη συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003·

iv) το αεροσκάφος είναι εξοπλισμένο σύμφωνα με το παράρτημα VIII [Μέρος-SPO].

ORO.SPO.110 Άδεια εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών υψηλού κινδύνου

- α) Ο εμπορικός ειδικευμένος αερομεταφορέας υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση προηγούμενης άδειας που εκδίδει η αρμόδια αρχή στην οποία υπάγεται ο αερομεταφορέας πριν από την έναρξη εμπορικής ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας:
1. η οποία εκτελείται πάνω από περιοχή στην οποία είναι πιθανό να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια τρίτων στο έδαφος σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή
 2. η οποία, όπως ορίζεται από την αρμόδια αρχή του χώρου εκτέλεσης της πτητικής λειτουργίας, ενέχει, λόγω του ειδικού χαρακτήρα της και του τοπικού περιβάλλοντος στο οποίο εκτελείται, υψηλό κίνδυνο, ιδίως για τρίτους στο έδαφος.
- β) Ο αερομεταφορέας παρέχει στην αρμόδια αρχή τις ακόλουθες πληροφορίες:
1. την επίσημη ονομασία και την εμπορική επωνυμία, τη διεύθυνση και τη διεύθυνση αλληλογραφίας του αιτούντος·
 2. περιγραφή του συστήματος διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένης της οργανωτικής δομής·
 3. περιγραφή της προτεινόμενης διαδικασίας, συμπεριλαμβανομένου του (των) τύπου(-ων) και του αριθμού των αεροσκαφών που πρόκειται να εκμεταλλεύεται·
 4. τα έγγραφα τεκμηρίωσης της αξιολόγησης κινδύνων και τις συναφείς τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου SPO.OP.230·
 5. δήλωση ότι έχει ελέγξει όλα τα έγγραφα που έστειλε στην αρμόδια αρχή και ότι είναι σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις.
- γ) Η αίτηση χορήγησης άδειας ή τροποποίησής της υποβάλλεται με τη μορφή και τον τρόπο που υποδεικνύει η αρμόδια αρχή, με βάση τις ισχύουσες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του.

ORO.SPO.115 Αλλαγές

- α) Για κάθε αλλαγή που επηρεάζει το πεδίο εφαρμογής της άδειας ή των εξουσιοδοτημένων πτητικών λειτουργιών απαιτείται προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας αρχής. Για οποιαδήποτε αλλαγή που δεν καλύπτεται από την αρχική αξιολόγηση κινδύνων απαιτείται η υποβολή στην αρμόδια αρχή τροποποίησης της αξιολόγησης κινδύνων και των τυποποιημένων διαδικασιών λειτουργίας.
- β) Η αίτηση για τη χορήγηση έγκρισης αλλαγής υποβάλλεται πριν από την εφαρμογή τυχόν τέτοιας αλλαγής, ώστε η αρμόδια αρχή να είναι σε θέση να διαπιστώσει τη συνεχή συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του και να τροποποιήσει, εφόσον είναι αναγκαίο, την άδεια. Ο αερομεταφορέας παρέχει στην αρμόδια αρχή κάθε σχετική τεκμηρίωση.
- γ) Η αλλαγή εφαρμόζεται μόνο μετά την παραλαβή της επίσημης έγκρισης από την αρμόδια αρχή, σύμφωνα με την παράγραφο ARO.OPS.150.
- δ) Ο αερομεταφορέας εκτελεί πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή κατά τη διάρκεια αυτών των αλλαγών, αναλόγως της περίπτωσης.

ORO.SPO.120 Παράταση ισχύος

- α) Ο αερομεταφορέας κάτοχος άδειας ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας συμμορφώνεται προς την έκταση του αντικείμενου και τα δικαιώματα που καθορίζονται στην άδεια.

- β) Η άδεια αερομεταφοράς εξακολουθεί να ισχύει εφόσον:
- ο αερομεταφορέας εξακολουθεί να ικανοποιεί τις σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων της παραγράφου ORO.GEN.150 σχετικά με τον χειρισμό ευρημάτων·
 - παρέχεται στην αρμόδια αρχή το δικαίωμα πρόσβασης στον αερομεταφορέα, σύμφωνα με την παράγραφο ORO.GEN.140, για να διαπιστώσει τη συνεχή συμμόρφωση προς τις σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του· και
 - η άδεια δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο παραίτησης ή ανάκλησης.
- γ) Όταν η άδεια αποτελέσει αντικείμενο παραίτησης ή ανάκλησης, επιστρέφεται χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή.»
- κα) η παράγραφος ORO.MLR.100 στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «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), το παράρτημα VI (μέρος-NCC) και το παράρτημα III (μέρος-SPO), ανάλογα με την περίπτωση, και δεν πρέπει να αντίκειται στους όρους που περιέχονται στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, στην άδεια ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών ή στη δήλωση και στον σχετικό κατάλογο ειδικών εγκρίσεων, ανάλογα με την περίπτωση.»
- κβ) στην παράγραφο ORO.MLR.100, παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο ζ1):
- «ζ1) Για κατόχους άδειας ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών, για τυχόν τροποποιήσεις σχετικές με τις εξουσιοδοτημένες τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας, η έγκριση λαμβάνεται πριν από την έναρξη ισχύος της τροποποίησης.»
- κγ) στην παράγραφο ORO.MLR.100 στοιχείο η), παρεμβάλλονται μετά τις λέξεις «Με την επιφύλαξη του στοιχείου ζ)» οι λέξεις «και του στοιχείου ζ1)»·
- κδ) στην παράγραφο ORO.MLR.101, η πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Εξαιρουμένων των πτητικών λειτουργιών με μονοκινητήρια ελικοφόρα αεροπλάνα που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 5 θέσεων επιβατών ή με μονοκινητήρια μη σύνθετα ελικόπτερα που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 5 θέσεων επιβατών, τα οποία απογειώνονται από και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας, με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, η κύρια δομή του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας έχει ως εξής:»
- κε) στην παράγραφο ORO.MLR.115, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) Τα ακόλουθα αρχεία φυλάσσονται για τουλάχιστον 5 έτη:
- για φορείς εκμετάλλευσης CAT, αρχεία των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στην παράγραφο ORO.GEN.200·
 - για δηλωθέντες φορείς εκμετάλλευσης, αντίγραφο της δήλωσης του φορέα εκμετάλλευσης, στοιχεία εγκρίσεων που κατέχονται και εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών·
 - για κατόχους άδειας ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών, επιπλέον των αρχείων του στοιχείου α) σημείο 2, αρχεία σχετικά με την αξιολόγηση κινδύνων που διενεργήθηκε σύμφωνα με την παράγραφο SPO.OP.230 και τις συναφείς τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας.»
- κστ) στην παράγραφο ORO.MLR.115 στοιχείο β) σημείο 4, προστίθενται μετά τη μνεία «επικίνδυνα εμπορεύματα» οι λέξεις «εάν υπάρχουν»·
- κζ) στην παράγραφο ORO.SEC.100.A, ο τίτλος αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:
- «ORO.SEC.100 Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος πτήσης — αεροπλάνα»**

κη) στην παράγραφο ORO.SEC.100.H, ο τίτλος αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«ORO.SEC.105 Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος πτήσης — ελικόπτερα»

κθ) η παράγραφος ORO.FC.005 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ORO.FC.005 Πεδίο εφαρμογής

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 ΕΝΟΤΗΤΑ 1 που καθορίζει τις κοινές απαιτήσεις που ισχύουν τόσο για τις μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών όσο και για κάθε εμπορική πτητική λειτουργία·

β) την ΕΝΟΤΗΤΑ 2 που καθορίζει πρόσθετες απαιτήσεις μόνο για τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, εξαιρουμένων των κατωτέρω:

1. εμπορικές αεροπορικές μεταφορές με ανεμοπλάνα ή αερόστατα· ή

2. εμπορικές αεροπορικές μεταφορές επιβατών που εκτελούνται με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας και εντός τοπικής περιοχής που καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, με

— μονοκινητήρια ελικοφόρα αεροπλάνα που διαθέτουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 κιλών και μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 5 θέσεων επιβατών· ή

— μη σύνθετα μηχανοκίνητα, μονοκινητήρια ελικόπτερα που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 5 θέσεων επιβατών·

γ) την ΕΝΟΤΗΤΑ 3 που καθορίζει πρόσθετες απαιτήσεις για τις εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες και για εκείνες που αναφέρονται στο στοιχείο β) σημεία 1 και 2.»

λ) στην παράγραφο ORO.FC.105:

i) στο στοιχείο γ) πρώτη πρόταση, προστίθενται στην αρχή οι λέξεις «Στην περίπτωση εμπορικών πτητικών λειτουργιών με αεροπλάνα και ελικόπτερα·»

ii) το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Το στοιχείο γ) δεν εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

1. αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας Β που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας· και

2. εμπορικές αεροπορικές μεταφορές επιβατών που εκτελούνται με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας και εντός τοπικής περιοχής που καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, με μη σύνθετα μηχανοκίνητα, μονοκινητήρια ελικόπτερα, με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 5 θέσεων επιβατών.»

λα) στην παράγραφο ORO.FC.145, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«γ) Στην περίπτωση των πτητικών λειτουργιών CAT, τα προγράμματα εκπαίδευσης και ελέγχων, συμπεριλαμβανομένων των αναλυτικών προγραμμάτων και της χρήσης των ατομικών προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης (FSTD), εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή.»

λβ) μετά την παράγραφο ORO.FC.H.250, προστίθεται η ακόλουθη ΕΝΟΤΗΤΑ:

«ΕΝΟΤΗΤΑ 3

Πρόσθετες απαιτήσεις για τις εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες και τις πτητικές λειτουργίες CAT που αναφέρονται στην παράγραφο ORO.FC.005 στοιχείο β) σημεία 1 και 2

ORO.FC.330 Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος — Περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων από τον αερομεταφορέα

- α) Κάθε μέλος πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε περιοδικούς ελέγχους ικανοτήτων από τον αερομεταφορέα, προκειμένου να αποδεικνύει τις ικανότητές του στην εκτέλεση κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών έκτακτης ανάγκης, καλύπτοντας τις συναφείς πτυχές που συνδέονται με τις ειδικές εργασίες οι οποίες περιγράφονται στη εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών.
- β) Δέουσα προσοχή δίδεται όταν οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται με όργανα ή κατά τη νύχτα.
- γ) Η περίοδος ισχύος του περιοδικού ελέγχου ικανοτήτων του αερομεταφορέα είναι 12 ημερολογιακοί μήνες. Η περίοδος ισχύος υπολογίζεται από το τέλος του μήνα κατά τον οποίο πραγματοποιήθηκε ο έλεγχος. Όταν ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του αερομεταφορέα διενεργείται εντός των τελευταίων 3 μηνών της περιόδου ισχύος, η νέα περίοδος ισχύος υπολογίζεται από την αρχική ημερομηνία λήξης.»
- λγ) στην παράγραφο ORO.CC.100 στοιχείο α) δεύτερη πρόταση, προστίθενται στην αρχή οι λέξεις «Με εξαίρεση τα αερόστατα»·
- λδ) το προσάρτημα I αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα I

ΔΗΛΩΣΗ
σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής για τις αεροπορικές πτητικές λειτουργίες
Φορέας εκμετάλλευσης
Επωνυμία: Τόπος εγκατάστασης ή διαμονής του φορέα εκμετάλλευσης και τόπος από τον οποίο διευθύνονται οι πτητικές λειτουργίες: Ονοματεπώνυμο και στοιχεία επικοινωνίας του υπόλογου διαχειριστή:
Φορέας διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003
Επωνυμία και διεύθυνση του φορέα και αναφορά έγκρισης (σύμφωνα με το έντυπο 14 του EASA)
Πτητική λειτουργία αεροσκάφους
Ημερομηνία έναρξης της πτητικής λειτουργίας/ημερομηνία εφαρμογής της αλλαγής:
Τύπος(-οι) πτητικής λειτουργίας: <input type="checkbox"/> Μέρος-NCC: (προσδιορίζεται εάν πρόκειται για μεταφορά επιβατών ή/και φορτίου) <input type="checkbox"/> Μέρος-SPO: (προσδιορίζεται το είδος δραστηριότητας)
Τύπος(-οι) αεροσκάφους, νηολόγηση (νηολογήσεις) και κύρια(-ες) βάση(-εις):
Στοιχεία εγκρίσεων που κατέχονται (επισυνάπτεται στη δήλωση κατάλογος ειδικών εγκρίσεων, ανάλογα με την περίπτωση)
Στοιχεία άδειας ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών που κατέχονται (επισυνάπτονται οι άδειες, ανάλογα με την περίπτωση)
Κατάλογος των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης με παραπομπές στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (ΑΜΣ) που αντικαθιστούν (επισυνάπτεται στη δήλωση)
Δηλώσεις
<input type="checkbox"/> Η τεκμηρίωση του συστήματος διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένων των εγχειριδίων πτητικών λειτουργιών, ανταποκρίνεται στις ισχύουσες απαιτήσεις που καθορίζονται στο μέρος-ORO, μέρος-NCC, μέρος-SPO και 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 αξιοπλοΐας 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 αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς επίσημα αναγνωρισμένο πρότυπο του κλάδου. 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»

4. Το παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

α) Όλες οι παραπομπές στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 αντικαθίστανται από παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012·

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος CAT.GEN.105:

«CAT.GEN.105 Μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης, μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα και μεικτά αερόστατα

α) Μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα, εξαιρουμένων των μηχανοκίνητων ανεμόπτερων περιήγησης, λειτουργούν και είναι εξοπλισμένα σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις για τα ανεμοπλάνα.

β) Τα μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης λειτουργούν σύμφωνα με τις κάτωθι απαιτήσεις για:

1. αεροπλάνα όταν είναι μονοκινητήρια· και

2. ανεμοπλάνα που λειτουργούν χωρίς κινητήρα.

γ) Τα μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης εξοπλίζονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις για τα αεροπλάνα, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στην παράγραφο CAT.IDE.A.

δ) Τα μεικτά αερόστατα λειτουργούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα αερόστατα θερμού αέρα.»

γ) στην παράγραφο CAT.GEN.MPA.180 στοιχείο α), τα σημεία 5 και 6 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. επικυρωμένο αντίγραφο του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, καθώς και η μετάφρασή του στην αγγλική εφόσον έχει εκδοθεί σε διαφορετική γλώσσα·

6. οι προδιαγραφές πιητικών λειτουργιών για τον τύπο του αεροσκάφους, οι οποίες εκδίδονται με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα, καθώς και η μετάφρασή τους στην αγγλική εφόσον έχουν εκδοθεί σε διαφορετική γλώσσα.»

δ) στο ΤΜΗΜΑ Α — ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ, παρεμβάλλεται η ακόλουθη ΕΝΟΤΗΤΑ:

«ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Μη μηχανοκίνητα αεροσκάφη

CAT.GEN.NMPA.100 Ευθύνες του κυβερνήτη

α) Ο κυβερνήτης:

1. είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος και των επιβατών στο αεροσκάφος, από τη στιγμή της επιβίβασής του μέχρι την αποχώρησή του από το αεροσκάφος στο τέλος της πτήσης·

2. είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία και την ασφάλεια του αεροσκάφους:

i) για αερόστατα, από τη στιγμή που αρχίζει η εμφύσηση του φακέλου έως την πλήρη αποφύσησή του, εκτός εάν ο κυβερνήτης έχει αναθέσει την ευθύνη σε άλλο ειδικευμένο άτομο κατά τη φάση της εμφύσησης έως την άφιξη του κυβερνήτη στο αερόστατο, όπως προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πιητικών λειτουργιών·

ii) για ανεμοπλάνα, από τη στιγμή που ξεκινά η διαδικασία έως τη στιγμή που το ανεμοπλάνο ακινητοποιείται στο τέλος της πτήσης·

3. είναι εξουσιοδοτημένος να δίδει κάθε εντολή και να λαμβάνει τα μέτρα που είναι απαραίτητα για τη διασφάλιση της ασφάλειας του αεροσκάφους και των προσώπων ή/και των περιουσιακών στοιχείων που μεταφέρει, σύμφωνα με το σημείο 7.γ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008·

4. έχει την αρμοδιότητα να αρνηθεί την επιβίβαση ή την αποβίβαση οποιουδήποτε προσώπου που συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαίνόντων του·
 5. δεν επιτρέπει τη μεταφορά στο αεροσκάφος προσώπου το οποίο φαίνεται να βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών ουσιών σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαίνόντων του·
 6. εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες έχουν ενημερωθεί σε θέματα ασφαλείας·
 7. εξασφαλίζει ότι όλες οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι κατάλογοι ελέγχου τηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών·
 8. διασφαλίζει ότι έχει εκτελεστεί η προ της εκτέλεσης της πτήσης επιθεώρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος I (μέρος-M) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003·
 9. εξασφαλίζει ότι ο σχετικός εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση·
 10. συμμορφώνεται προς τις σχετικές απαιτήσεις των προγραμμάτων αναφοράς περιστατικών του αερομεταφορέα·
 11. συμμορφώνεται προς όλους τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας (FTL) και τις απαιτήσεις άπαυσης που ισχύουν για τις δραστηριότητές του·
 12. όταν αναλαμβάνει καθήκοντα για περισσότερους του ενός αερομεταφορείς:
 - i) τηρεί τα ατομικά του αρχεία όσον αφορά τους χρόνους πτήσης και υπηρεσίας και τις περιόδους άπαυσης, όπως αναφέρεται στις ισχύουσες απαιτήσεις FTL· και
 - ii) υποβάλλει σε κάθε αερομεταφορέα τα στοιχεία που απαιτούνται για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις FTL.
- β) Ο κυβερνήτης δεν εκτελεί καθήκοντα σε αεροσκάφος:
1. βρίσκεται υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών ή οινοπνεύματος ή όταν είναι ανίκανος προς εργασία λόγω τραυματισμού, κόπωσης, θεραπευτικής αγωγής, ασθένειας ή άλλης παρεμφερούς αιτίας·
 2. έως ότου παρέλθει εύλογο χρονικό διάστημα από κατάδυση σε μεγάλο βάθος ή μετά από αιμοδοσία·
 3. εάν δεν πληρούνται οι ισχύουσες ιατρικές απαιτήσεις·
 4. εάν έχει την παραμικρή αμφιβολία για την ικανότητά του να εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί· ή
 5. εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι υποφέρει από κόπωση, όπως αναφέρεται στο σημείο 7.στ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή άλλως αισθάνεται ανίκανος προς εργασία, σε βαθμό που ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την πτήση.
- γ) 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 το σημείο 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.
- δ) Ο κυβερνήτης αερόστατου:
1. είναι υπεύθυνος για την ενημέρωση των προσώπων που παρίστανται στην εμφύσηση και την αποφύσηση του φακέλου·

2. εξασφαλίζει ότι δεν καπνίζει κανείς επιβαίνων στο αερόστατο ή βρισκόμενος σε άμεση γειτνίαση με αυτό· και
3. εξασφαλίζει ότι τα πρόσωπα που παρίστανται στην εμφύσηση και την αποφύσηση του φακέλου φέρουν προστατευτική ένδυση.

CAT.GEN.NMPA.105 Επιπρόσθετα μέλη πληρώματος αερόστατου

- a) Όταν στο αερόστατο επιβαίνουν περισσότεροι από 19 επιβάτες, παρίσταται στο αερόστατο τουλάχιστον ένα επιπρόσθετο μέλος πληρώματος, το οποίο διαθέτει την κατάλληλη πείρα και εκπαίδευση, για την παροχή βοήθειας στους επιβάτες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
- β) Το επιπρόσθετο μέλος πληρώματος δεν εκτελεί καθήκοντα σε αερόστατο:
 1. όταν βρίσκεται υπό την επίρεια ψυχοτρόπων ουσιών ή οινοπνεύματος·
 2. όταν είναι ανάκανο προς εργασία λόγω τραυματισμού, κόπωσης, θεραπευτικής αγωγής, ασθένειας ή άλλης παρεμφερούς αιτίας· ή
 3. έως ότου παρέλθει εύλογο χρονικό διάστημα από κατάδυση σε μεγάλο βάθος ή μετά από αιμοδοσία.

CAT.GEN.NMPA.110 Ευθύνες του κυβερνήτη

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι όλα τα άτομα που επιβαίνουν στο αεροσκάφος υπακούουν σε όλες τις νόμιμες εντολές που δίνονται από τον κυβερνήτη προς εξασφάλιση της ασφαλείας του αεροσκάφους και των προσώπων ή των αντικειμένων που αυτό μεταφέρει.

CAT.GEN.NMPA.115 Κοινή γλώσσα

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

CAT.GEN.NMPA.120 Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

Ο αερομεταφορέας 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, και λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα για να εμποδίσει τη χρήση αυτή.

CAT.GEN.NMPA.125 Πληροφορίες σχετικά με τον φερόμενο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει την ανά πάσα στιγμή ύπαρξη διαθέσιμων καταλόγων προς άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης, οι οποίοι περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης που φέρουν όλα τα αεροσκάφη του.

CAT.GEN.NMPA.130 Οινοπνευματώδη ποτά και ναρκωτικά

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα άτομο δεν εισέρχεται ούτε παραμένει σε αεροσκάφος εφόσον βρίσκεται υπό την επίρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών ουσιών σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαίνόντων του.

CAT.GEN.NMPA.135 Διακύβευση της ασφαλείας

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα πρόσωπο δεν ενεργεί απερίσκεπτα ή απρόσεκτα, ούτε ενεργεί εξ αμελείας κατά τρόπο που:

- a) να θέτει σε κίνδυνο το αεροσκάφος ή οποιονδήποτε επιβαίνοντα ή οποιοδήποτε άτομο στο έδαφος· ή
- β) να προκαλεί κίνδυνο ή να επιτρέπει τη δημιουργία επικίνδυνων συνθηκών για πρόσωπο ή περιουσιακό στοιχείο.

CAT.GEN.NMPA.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, κατά περίπτωση·
5. αντίγραφο του πιστοποιητικού αερομεταφορέα·
6. οι προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών για τον τύπο του αεροσκάφους, οι οποίες εκδίδονται με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα, κατά περίπτωση·
7. η άδεια ασυρμάτου του αεροσκάφους, κατά περίπτωση·
8. το (τα) πιστοποιητικό(-ά) ασφάλισης για αστική ευθύνη·
9. το ημερολόγιο καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμο έγγραφο του αεροσκάφους·
10. το τεχνικό ημερολόγιο του αεροσκάφους, σύμφωνα με το παράρτημα I (μέρος-M) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, κατά περίπτωση·
11. ο κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού ή ο κατάλογος παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση, κατά περίπτωση· και
12. λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης στην υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας (ATS), κατά περίπτωση·
13. 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·
14. διαδικασίες και πληροφορίες οπτικών σημάτων για χρήση από αεροσκάφη που παρεμποδίζουν την πορεία και αεροσκάφη των οποίων η πορεία παρεμποδίζεται·
15. πληροφορίες σχετικά με υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης για την περιοχή της σκοπούμενης πτήσης·
16. κατάλληλα έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών (NOTAM) και υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών (AIS)·
17. κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες·
18. καταστάσεις επιβατών, ανάλογα με την περίπτωση·
19. για ανεμοπλάνα, έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης και, για αερόστατα, έγγραφη τεκμηρίωση μάζας·
20. το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης, εάν υπάρχει· και
21. κάθε άλλο έγγραφο που μπορεί να είναι σχετικό με την πτήση ή να απαιτείται από τα κράτη τα οποία αφορά η πτήση.

β) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), τα έγγραφα, τα εγχειρίδια και οι πληροφορίες που αναφέρονται στο εν λόγω στοιχείο επιτρέπεται να παραμένουν στο όχημα συνοδείας ή να φυλάσσονται στο αεροδρόμιο ή στην τοποθεσία λειτουργίας για πτήσεις:

1. των οποίων η απογείωση και η προσγείωση πρόκειται να πραγματοποιηθούν στο ίδιο αεροδρόμιο ή στον ίδιο χώρο λειτουργίας· ή

2. οι οποίες εκτελούνται εντός τοπικής περιοχής που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών.

CAT.GEN.NMPA.145 Προσκόμιση εγγράφων και αρχείων

Ο κυβερνήτης, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος από τη στιγμή που του ζητηθεί από εξουσιοδοτημένο εντολοδόχο των αρχών, προσκομίζει στον τελευταίο τα έγγραφα που πρέπει να φέρει το αεροσκάφος.

CAT.GEN.NMPA.150 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

α) Δεν επιτρέπεται να μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα, εκτός εάν:

1. δεν υπόκεινται στις τεχνικές οδηγίες για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (έγγραφο αριθ. 9284-AN/905 του ΔΟΠΑ), 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.

β) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι λαμβάνονται όλα τα εύλογα μέτρα για την αποτροπή ακούσιας μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων με το αεροσκάφος.

γ) Ο αερομεταφορέας παρέχει στα μέλη του προσωπικού τις απαραίτητες πληροφορίες που επιτρέπουν την εκτέλεση των καθηκόντων τους.»

ε) στην παράγραφο CAT.OP.MPA.151, παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο α1):

«α1) Με την επιφύλαξη της παραγράφου CAT.OP.MPA.150 στοιχεία β), γ) και δ), για πτητικές λειτουργίες με απογείωση και προσγείωση στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας ή εκτελούνται με αεροπλάνα ELA2, με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, ο αερομεταφορέας προσδιορίζει στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών την ελάχιστη ποσότητα τελικών εφεδρικών καυσίμων. Η εν λόγω ελάχιστη ποσότητα τελικών εφεδρικών καυσίμων δεν είναι μικρότερη από την ποσότητα που απαιτείται για πτήση διάρκειας 45 λεπτών.»

στ) στο ΤΜΗΜΑ Β — ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ, παρεμβάλλεται η ακόλουθη ΕΝΟΤΗΤΑ:

«ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Μη μηχανοκίνητα αεροσκάφη

CAT.OP.NMPA.100 Χρήση αεροδρομίων και τοποθεσιών λειτουργίας

Ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί μόνον αεροδρόμια και τοποθεσίες λειτουργίας που αρμόζουν στον τύπο του αεροσκάφους και στην αντίστοιχη πτητική λειτουργία.

CAT.OP.NMPA.105 Διαδικασίες μείωσης θορύβου — αερόστατα και μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα

Ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη την επίδραση του θορύβου των αεροσκαφών, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι η ασφάλεια έχει προτεραιότητα έναντι της μείωσης του θορύβου.

CAT.OP.NMPA.110 Εφοδιασμός με καύσιμα και έρμα και σχεδιασμός – αερόστατα

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα καύσιμα ή το έρμα επί του αεροσκάφους επαρκούν για τη διάρκεια της σκοπούμενης πτήσης και ότι διαθέτει επιπλέον εφεδρική ποσότητα για πτήση 30 λεπτών.

β) Ο υπολογισμός εφοδιασμού με καύσιμα 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.
- γ) Ο ανωτέρω υπολογισμός τεκμηριώνεται σε επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

CAT.OP.NMPA.115 Μεταφορά ειδικών κατηγοριών επιβατών

Τα πρόσωπα που απαιτούν ειδικές συνθήκες, βοήθεια ή/και συσκευές όταν μεταφέρονται σε πτήση θεωρούνται ειδική κατηγορία επιβατών και μεταφέρονται υπό συνθήκες που εξασφαλίζουν την ασφάλεια του αεροσκάφους και των επιβαινόντων του, σύμφωνα με τις διαδικασίες που έχει καταρτίσει ο αερομεταφορέας.

CAT.OP.NMPA.120 Ενημέρωση επιβατών

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι στους επιβάτες παρέχεται ενημέρωση σε θέματα ασφαλείας πριν από την πτήση ή, κατά περίπτωση, κατά τη διάρκεια της πτήσης.

CAT.OP.NMPA.125 Προετοιμασία πτήσης

Πριν από την έναρξη της πτήσης, ο κυβερνήτης:

- α) βεβαιώνεται με κάθε διαθέσιμο εύλογο μέσο ότι οι επίγειες 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· και
- β) λαμβάνει δέουσα γνώση όλων των διαθέσιμων μετεωρολογικών πληροφοριών για τη σκοπούμενη πτήση. Η προετοιμασία πτήσης μακριά από τον τόπο αναχώρησης περιλαμβάνει:
 1. μελέτη των διαθέσιμων τρεχόντων μετεωρολογικών δελτίων και προγνώσεων· και
 2. σχεδιασμό εναλλακτικού σχεδίου δράσης σε περίπτωση που η πτήση δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθεί όπως σχεδιάστηκε λόγω καιρικών συνθηκών.

CAT.OP.NMPA.130 Υποβολή σχεδίου πτήσης στην υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας (ATS)

- α) Εάν δεν υποβληθεί σχέδιο πτήσης στην υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας επειδή δεν απαιτείται από τους κανόνες αέρα, κατατίθενται επαρκείς πληροφορίες που επιτρέπουν την ενεργοποίηση των υπηρεσιών συναγεμμού εφόσον χρειαστεί.
- β) Σε περίπτωση πτητικής λειτουργίας από χώρο από τον οποίον δεν είναι δυνατή η κατάθεση σχεδίου πτήσης στην υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας (ATS), ο κυβερνήτης ή ο αερομεταφορέας διαβιβάζει το εν λόγω σχέδιο πτήσης το συντομότερο δυνατόν μετά την απογείωση.

CAT.OP.NMPA.135 Ασφάλιση θαλάμου επιβατών και θαλάμου κυβερνήτη — αερόστατα

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι, πριν, από και κατά τη διάρκεια της απογείωσης και της προσγείωσης, καθώς και όποτε κρίνει απαραίτητο για λόγους ασφαλείας:

- α) όλος ο εξοπλισμός και οι αποσκευές έχουν φορτωθεί και αποθηκευτεί ασφαλώς· και
- β) είναι ανά πάσα στιγμή δυνατή η εκκένωση έκτακτης ανάγκης.

CAT.OP.NMPA.140 Κάπνισμα στο αεροσκάφος

Δεν επιτρέπεται το κάπνισμα σε ανεμοπλάνο ή αερόστατο.

CAT.OP.NMPA.145 Καιρικές συνθήκες

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.

CAT.OP.NMPA.150 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — διαδικασίες στο έδαφος

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

CAT.OP.NMPA.155 Συνθήκες απογείωσης

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

CAT.OP.NMPA.160 Προσομοιωμένες ασυνήθεις καταστάσεις κατά την πτήση

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι κατά τη μεταφορά επιβατών η φορτίου δεν προσομοιώνονται ασυνήθεις καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που απαιτούν την εφαρμογή ασυνήθων διαδικασιών ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης.

CAT.OP.NMPA.165 Διαχείριση καυσίμων και έρματος κατά την πτήση — αερόστατα

Ο κυβερνήτης ελέγχει σε τακτά χρονικά διαστήματα ότι η εναπομένουσα ποσότητα χρησιμοποιήσιμων καυσίμων εν πτήση δεν είναι μικρότερη των καυσίμων και του έρματος που απαιτούνται για την ολοκλήρωση της σκοπούμενης πτήσης και των προγραμματισμένων εφεδρικών καυσίμων για την προσγείωση.

CAT.OP.NMPA.170 Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

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

CAT.OP.NMPA.175 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης

Πριν αρχίσει την προσέγγιση στο έδαφος, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή την τοποθεσία λειτουργίας προορισμού και η κατάσταση της επιφάνειας που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση και προσγείωση.

CAT.OP.NMPA.180 Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας — αερόστατα θερμού αέρα

α) Δεν επιτρέπεται η προσγείωση αερόστατου τη νύχτα, εκτός εάν πρόκειται για κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

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

CAT.OP.NMPA.185 Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας — ανεμοπλάνα

Η χρήση ανεμοπλάνου επιτρέπεται μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας.»

ζ) στην παράγραφο CAT.POL.A.240 στοιχείο β) σημείο 4, η μνεία «ORO.OPS» αντικαθίσταται από τη μνεία «ORO.FC»

η) στην παράγραφο CAT.POL.A.310, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):

«ε) Οι απαιτήσεις του στοιχείου α) σημεία 3, 4 και 5, του στοιχείου β) σημείο 2 και του στοιχείου γ) σημείο 2 δεν εφαρμόζονται σε πτητικές λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας.»

θ) στην παράγραφο CAT.POL.A.405 στοιχείο β), η παραπομπή στην παράγραφο «CAT.POL.A.405 στοιχείο β) ή γ)» αντικαθίσταται από παραπομπή στην παράγραφο «CAT.POL.A.400 στοιχείο β) ή γ)»

- ι) στο ΤΜΗΜΑ Γ — ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, παρεμβάλλονται οι ακόλουθες ΕΝΟΤΗΤΕΣ 4 και 5:

«ΕΝΟΤΗΤΑ 4

Ανεμοπλάνα

CAT.POLS.100 Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας

- α) Κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας, η φόρτωση, η μάζα και το κέντρο βάρους της θέσης του ανεμοπλάνου ανταποκρίνονται στους τυχόν περιορισμούς που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών, εάν είναι αυστηρότερο.
- β) Εντός του ανεμοπλάνου αναρτώνται πινακίδες, καταστάσεις, επισημάνσεις οργάνων, ή συνδυασμός αυτών, που περιέχουν τους εν λόγω περιορισμούς που προδιαγράφονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

CAT.POLS.105 Ζύγιση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα και το κέντρο βάρους του ανεμοπλάνου έχουν καθορισθεί 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 εν λόγω στοιχεία διατίθενται στον κυβερνήτη. Το ανεμοπλάνο ζυγίζεται εκ νέου, εφόσον τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση δεν είναι επακριβώς γνωστά.
- β) Η ζύγιση πραγματοποιείται από τον κατασκευαστή του ανεμοπλάνου ή σύμφωνα με τα οριζόμενα στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, κατά περίπτωση.

CAT.POLS.110 Επιδόσεις

Ο κυβερνήτης χειρίζεται ανεμοπλάνο 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.

ΕΝΟΤΗΤΑ 5

Αερόστατα

CAT.POL.B.100 Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας

- α) Κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας, η φόρτωση και η μάζα του αερόστατου ανταποκρίνονται στους τυχόν περιορισμούς που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών, εάν είναι αυστηρότερο.
- β) Εντός του αερόστατου αναρτώνται πινακίδες, καταστάσεις, επισημάνσεις οργάνων, ή συνδυασμός αυτών, που περιέχουν τους εν λόγω περιορισμούς που προδιαγράφονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

CAT.POL.B.105 Ζύγιση

- α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα του αερόστατου έχει καθορισθεί με τη ζύγιση του αερόστατου πριν από την πρώτη θέση του σε λειτουργία. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα των τροποποιήσεων και των επισκευών στη μάζα λαμβάνονται υπόψη και τεκμηριώνονται κατάλληλα. Τα εν λόγω στοιχεία διατίθενται στον κυβερνήτη. Το αερόστατο ζυγίζεται εκ νέου, εφόσον τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων στη μάζα δεν είναι επακριβώς γνωστά.
- β) Η ζύγιση πραγματοποιείται από τον κατασκευαστή του αερόστατου ή σύμφωνα με τα οριζόμενα στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, κατά περίπτωση.

CAT.POL.B.110 Σύστημα υπολογισμού μάζας

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει σύστημα καθορισμού του τρόπου με τον οποίο τα ακόλουθα στοιχεία προσδιορίζονται με ακρίβεια για κάθε πτήση, ώστε ο κυβερνήτης να είναι σε θέση να ελέγχει τη συμμόρφωση προς τους περιορισμούς του εγχειριδίου πτήσης του αεροσκάφους των ακόλουθων παραμέτρων:

1. απόβαρο αερόστατου·

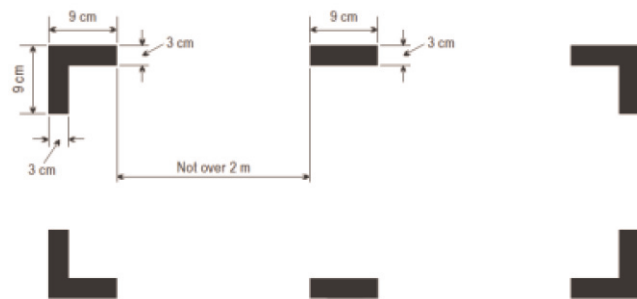
2. μάζα ωφέλιμου φορτίου·
 3. μάζα φορτίου καυσίμου ή έρματος·
 4. μάζα απογείωσης·
 5. η φόρτωση του αερόστατου πραγματοποιείται υπό την επίβλεψη του κυβερνήτη ή ειδικευμένου προσωπικού·
 6. προετοιμασία και διάθεση όλων των εγγράφων τεκμηρίωσης.
- β) Ο προσδιορισμός της μάζας βάσει ηλεκτρονικών υπολογισμών αναπαράγεται από τον κυβερνήτη.
- γ) Τα έγγραφα τεκμηρίωσης των στοιχείων μάζας καταρτίζονται πριν από κάθε πτήση και τεκμηριώνονται σε επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

CAT.POL.B.115 Επιδόσεις

Ο κυβερνήτης χειρίζεται αλεξίπτωτο 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.»

- ια) στην παράγραφο CAT.IDE.A.100 στοιχείο γ) και στην παράγραφο CAT.IDE.H.100 στοιχείο γ), οι λέξεις «πρέπει να» διαγράφονται και η λέξη «χρησιμοποιήσει» αντικαθίσταται με τη λέξη «χρησιμοποιεί», ενώ στην παράγραφο CAT.IDE.A.215 στοιχείο δ), η λέξη «πρέπει να» διαγράφεται·
- ιβ) στην παράγραφο CAT.IDE.A.260, η εικόνα 1 αντικαθίσταται με την ακόλουθη εικόνα:

Διάγραμμα 1



- ιγ) στο ΤΜΗΜΑ Δ — ΟΡΓΑΝΑ, ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ, παρεμβάλλονται οι ακόλουθες ΕΝΟΤΗΤΕΣ 3 και 4:

«ΕΝΟΤΗΤΑ 3

Ανεμοπλάνα

CAT.IDE.S.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

- α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος εγκρίνονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012, εφόσον:
1. χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης·
 2. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο CAT.IDE.S.140·
 3. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο CAT.IDE.S.145· ή
 4. έχουν εγκατασταθεί στο ανεμοπλάνο.

- β) δεν χρειάζεται έγκριση εξοπλισμού για τα κάτωθι, όταν απαιτείται βάσει του παρόντος τμήματος:
1. ανεξάρτητοι φορητοί φανοί·
 2. ακριβές ρολόι· και
 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 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 ανεμοπλάνου, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.
- δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός είναι εύκολα στον χειρισμό τους ή στην πρόσβασή τους 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.

CAT.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 σκοπούμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν το ανεμοπλάνο λειτουργεί σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL).

CAT.IDE.S.110 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 απεικόνισης των κάτωθι:
1. για τα μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα, της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας·
 2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα·
 3. του απόλυτου ύψους· και
 4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα.
- β) Ανεμοπλάνα που λειτουργούν υπό συνθήκες υπό τις οποίες το ανεμοπλάνο δεν μπορεί διατηρηθεί στην επιθυμητή στάση χωρίς την προσφυγή σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα μέσα, είναι εξοπλισμένα, πέραν όσων ορίζει το στοιχείο α), με μέσα μέτρησης και απεικόνισης των κάτωθι:
1. της κατακόρυφης ταχύτητας·
 2. της στάσης ή των στροφών και κλίσεων· και
 3. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας.

CAT.IDE.S.115 Πτήση σε νέφη — όργανα πτήσης και πλοήγησης

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

- α) της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας·

- β) του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα·
- γ) του απόλυτου ύψους πίεσης·
- δ) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα·
- ε) της κατακόρυφης ταχύτητας· και
- στ) της στάσης ή των στροφών και κλίσεων.

CAT.IDE.S.120 Καθίσματα και συστήματα συγκράτησης

- α) Τα ανεμοπλάνα είναι εξοπλισμένα 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.

CAT.IDE.S.125 Συμπληρωματικό οξυγόνο

Τα ανεμοπλάνα 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.

CAT.IDE.S.130 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) σωσίβιου γιλέκου ή ισοδύναμου ατομικού μέσου επίπλευσης για κάθε επιβαίνοντα, το οποίο πρόκειται να φορεθεί ή είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα του επιβαινόντος για τη χρήση του οποίου προορίζεται·
- β) 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
- γ) εξοπλισμού εκπομπής σημάτων 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.

CAT.IDE.S.135 Εξοπλισμός επιβίωσης

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

CAT.IDE.S.140 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

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

CAT.IDE.S.145 Αεροναυτιλιακός εξοπλισμός

Τα ανεμοπλάνα είναι εξοπλισμένα με τον αναγκαίο αεροναυτιλιακό εξοπλισμό για να ιπτανται σύμφωνα με:

- α) το σχέδιο πτήσης της ATS, εάν υπάρχει· και
- β) τις ισχύουσες απαιτήσεις εναερίου χώρου.

CAT.IDE.S.150 Αναμεταδότης

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

ΕΝΟΤΗΤΑ 4**Αερόστατα****CAT.IDE.B.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά**

- α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος εγκρίνονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012, εφόσον:

1. χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον προσδιορισμό του ίχνους πτήσης·
2. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο CAT.IDE.B.155· 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. ακριβές ρολόι·
3. κυτίο πρώτων βοηθειών·
4. εξοπλισμός επιβίωσης και εξοπλισμός σηματοδότησης·
5. εναλλακτική πηγή ανάφλεξης·
6. πυρίμαχη κουβέρτα ή πυρίμαχο κάλυμμα·
7. σχοινί· και
8. μαχαίρι.

- 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 αξιοπλοία του αερόστατου, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.
- δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός είναι εύκολα στον χειρισμό τους ή στην πρόσβασή τους 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.

CAT.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, εκτός εάν το αερόστατο λειτουργεί σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL).

CAT.IDE.B.110 Φώτα πτητικής λειτουργίας

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

- α) φώτα αποφυγής σύγκρουσης·
- β) μέσο που παρέχει κατάλληλο φωτισμό όλων των οργάνων και του εξοπλισμού που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αερόστατου·
- γ) ανεξάρτητο φορητό φανό.

CAT.IDE.B.115 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Τα αερόστατα που εκτελούν πτήση εξ όψεως είναι εξοπλισμένα με:

- α) μέσο απεικόνισης της διεύθυνσης ολίσθησης· και
- β) μέσο μέτρησης και 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 προδιαγραφές περί του εναερίου χώρου, ή όταν το απόλυτο ύψος πίεσης πρέπει να ελεγχθεί για τη χρήση οξυγόνου· και
 4. εξαιρουμένων των αερόστατων αερίου, της πίεσης κάθε αγωγού τροφοδοσίας της συσκευής αερίου.

CAT.IDE.B.120 Συστήματα συγκράτησης

Αερόστατα που διαθέτουν χωριστό θάλαμο κυβερνήτη είναι εξοπλισμένα με σύστημα συγκράτησης για τον κυβερνήτη.

CAT.IDE.B.125 Κυτίο πρώτων βοηθειών

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

CAT.IDE.B.130 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.

CAT.IDE.B.135 Πυροσβεστήρες χειρός

Τα αερόστατα θερμού αέρα είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός, εφόσον απαιτείται από τον ισχύοντα κώδικα αξιοπλοΐας.

CAT.IDE.B.140 Πτήση επάνω από ύδατα

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

- 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 του επιβαίνοντος για τη χρήση του οποίου προορίζεται·
- β) 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
- γ) εξοπλισμού εκπομπής σημάτων κινδύνου.

CAT.IDE.B.145 Εξοπλισμός επιβίωσης

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

CAT.IDE.B.150 Διάφορα στοιχεία εξοπλισμού

- α) Τα αερόστατα είναι εφοδιασμένα με προστατευτικά γάντια για κάθε μέλος του πληρώματος.
- β) Τα αερόστατα θερμού αέρα 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:
1. μαχαίρι· και
 2. σχοινί μήκους τουλάχιστον 20 m από φυσικές ίνες ή ηλεκτροστατικό αγωγίμο υλικό.

CAT.IDE.B.155 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

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

CAT.IDE.B.160 Αναμεταδότης

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

5. Το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:
- α) Όλες οι παραπομπές στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 αντικαθίστανται από παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012·
- β) στην παράγραφο SPA.GEN.100 στοιχείο α) σημείο 1, οι λέξη «αερομεταφορέας» αντικαθίσταται από τη λέξη «φορέας εκμετάλλευσης»·
- γ) η παράγραφος SPA.DG.100 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«SPA.DG.100 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

Με εξαίρεση τα προβλεπόμενα στο παράρτημα IV (μέρος-CAT), στο παράρτημα VI (μέρος-NCC), στο παράρτημα VII (μέρος-NCO) και στο παράρτημα VIII (μέρος-SPO), ο αερομεταφορέας μεταφέρει αεροπορικώς επικίνδυνα εμπορεύματα μόνον εφόσον είναι εγκεκριμένος από την αρμόδια αρχή.»

6. Στο παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, το στοιχείο β) της παραγράφου NCC.POL.125 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:
- «β) Με εξαίρεση τα αεροπλάνα που είναι εξοπλισμένα με ελικοστροβιλοκινητήρες και διαθέτουν μέγιστη μάζα απογείωσης μικρότερη ή ίση των 5 700 kg, σε περίπτωση βλάβης κινητήρα κατά την απογείωση, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο είναι ικανό:
1. να διακόψει την απογείωση και να ακινητοποιηθεί εντός της διαθέσιμης απόστασης επιτάχυνσης-ακινητοποίησης ή εντός του διαθέσιμου διαδρόμου· ή
 2. να συνεχίσει την απογείωση και να αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος πτήσης με επαρκές περιθώριο έως ότου το αεροπλάνο είναι σε θέση να πληροί τα προβλεπόμενα στην παράγραφο NCC.POL.130.»

7. Το παράρτημα VII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

- α) Όλες οι παραπομπές στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 αντικαθίστανται από παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012·

β) η παράγραφος NCO.GEN.102 τροποποιείται ως εξής:

i) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο:

«Μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης, μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα και μεικτά αερόστατα»

ii) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):

«δ) Τα μεικτά αερόστατα λειτουργούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα αερόστατα θερμού αέρα.»

γ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος NCO.GEN.103:

«NCO.GEN.103 Εισαγωγικές πτήσεις

Όταν οι εισαγωγικές πτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 5 στοιχείο γ) εκτελούνται σύμφωνα με το παρόν παράρτημα:

α) ξεκινούν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας, εξαιρουμένων των αερόστατων και των ανεμοπλάνων·

β) εκτελούνται με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας·

γ) υπόκεινται στην εποπτεία διορισθέντος ατόμου που είναι υπεύθυνο για την ασφαλή εκτέλεσή τους· και

δ) πληρούν οιονδήποτε άλλον όρο καθορίζει η αρμόδια αρχή.»

δ) η παράγραφος NCO.GEN.106 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«NCO.GEN.106 Ευθύνες και αρμοδιότητα κυβερνήτη — αερόστατα

Επιπλέον της παραγράφου NCO.GEN.105, ο κυβερνήτης αερόστατου:

α) είναι υπεύθυνος για την ενημέρωση των προσώπων που παρίστανται στην εμφύσηση και την αποφύσηση του φακέλου·

β) εξασφαλίζει ότι δεν καπνίζει κανείς επιβαίνων στο αερόστατο ή βρισκόμενος σε άμεση γειτνίαση με αυτό· και

γ) εξασφαλίζει ότι τα πρόσωπα που παρίστανται στην εμφύσηση και την αποφύσηση του φακέλου φέρουν προστατευτική ένδυση.»

ε) στην παράγραφο NCO.GEN.135 στοιχείο α) σημείο 10, παρεμβάλλεται μετά τις λέξεις «για τη διαδρομή» η λέξη «/περιοχή»

στ) στην παράγραφο NCO.OP.110 στοιχείο γ), πρώτη πρόταση, μετά τη λέξη «χρησιμοποιούνται» παρεμβάλλεται η λέξη «μόνον»

ζ) ο τίτλος της παραγράφου NCO.OP.113 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο: **«Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — επάκτιες κυκλικές προσεγγίσεις με ελικόπτερα»**

η) στην παράγραφο NCO.OP.127 στοιχεία α) και β), απαλείφεται η λέξη «αέριο»

θ) η παράγραφος NCO.OP.215 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«NCO.OP.215 Περιορισμοί πητικής λειτουργίας — αερόστατα θερμού αέρα

α) Δεν επιτρέπεται η προσγείωση αερόστατου θερμού αέρα τη νύχτα, εξαιρουμένης της περίπτωσης έκτακτης ανάγκης.

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

ι) στην παράγραφο NCO.POL.105, το 100 στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Η ζύγιση πραγματοποιείται:

1. για αεροπλάνα και ελικόπτερα, είτε από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους είτε από εγκεκριμένο φορέα συντήρησης· και
2. για ανεμοπλάνα και αερόστατα, από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους ή σύμφωνα με τα οριζόμενα στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, κατά περίπτωση.»

ια) η παράγραφος NCO.IDE.B.110 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«NCO.IDE.B.110 Φώτα πτητικής λειτουργίας

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

- α) φώτα αποφυγής σύγκρουσης·
- β) μέσο που παρέχει κατάλληλο φωτισμό όλων των οργάνων και του εξοπλισμού που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αερόστατου·
- γ) ανεξάρτητο φορητό φανό.»

ιβ) η παράγραφος NCO.IDE.B.125 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«NCO.IDE.B.125 Πυροσβεστήρες χειρός

Τα αερόστατα θερμού αέρα είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός, εφόσον απαιτείται από τις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης.»

ιγ) η παράγραφος NCO.IDE.B.140 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 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:

1. μαχαίρι· και
2. σχοινί μήκους τουλάχιστον 20 m από φυσικές ίνες ή ηλεκτροστατικό αγωγίμο υλικό.»

ιδ) προστίθεται το ακόλουθο ΤΜΗΜΑ Ε:

«ΤΜΗΜΑ Ε

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Γενικά

NCO.SPEC.100 Πεδίο εφαρμογής

Στο παρόν τμήμα καθορίζονται οι ειδικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από τον κυβερνήτη ο οποίος εκτελεί μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες με μη σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος.

NCO.SPEC.105 Κατάλογος ελέγχου

- α) Πριν από την έναρξη ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας, ο κυβερνήτης διενεργεί αξιολόγηση κινδύνων, στην οποία εξετάζεται η πολυπλοκότητα της δραστηριότητας, ούτως ώστε να προσδιοριστούν οι κίνδυνοι και οι συναφείς δυσμενείς επιπτώσεις που είναι εγγενείς στη συγκεκριμένη πτητική λειτουργία και να ληφθούν σχετικά μέτρα μετριασμού.
- β) Η ειδικευμένη πτητική λειτουργία εκτελείται σύμφωνα με κατάλογο ελέγχου. Βάσει της αξιολόγησης κινδύνων, ο κυβερνήτης καταρτίζει κατάλληλο κατάλογο ελέγχου για την ειδική δραστηριότητα και το αεροσκάφος που χρησιμοποιείται, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν ενότητες του παρόντος τμήματος.
- γ) Ο κατάλογος ελέγχου σχετικά με τα καθήκοντα του κυβερνήτη, των μελών πληρώματος και των ειδικών καθηκόντων είναι άμεσα διαθέσιμος σε κάθε πτήση.
- δ) Ο κατάλογος ελέγχου υποβάλλεται σε τακτική αναθεώρηση και επικαιροποίηση, κατά περίπτωση.

NCO.SPEC.110 Ευθύνες και αρμοδιότητα κυβερνήτη

Σε περίπτωση που η πτητική λειτουργία συνεπάγεται τη συμμετοχή μελών του πληρώματος ή ειδικών καθηκόντων, ο κυβερνήτης:

- α) εξασφαλίζει τη συμμόρφωση των μελών πληρώματος και των ειδικών καθηκόντων προς τα προβλεπόμενα στις παραγράφους NCO.SPEC.115 και NCO.SPEC.120·
- β) δεν ξεκινά την πτήση εάν οιοδήποτε μέλος του πληρώματος ή ειδικός καθηκόντων δεν είναι σε θέση να εκτελέσει καθήκοντα για οποιονδήποτε λόγο, όπως τραυματισμό, ασθένεια, κόπωση ή εξαιτίας της επήρειας ψυχοτρόπων ουσιών·
- γ) δεν συνεχίζει πτήση πέραν του πλησιέστερου αποδεκτού αεροδρομίου λόγω καιρού ή τοποθεσίας λειτουργίας, όταν έχει μειωθεί σημαντικά η ικανότητα οιοδήποτε μέλους του πληρώματος ή ειδικού καθηκόντων να εκτελέσει τα καθήκοντά του εξαιτίας π.χ. κόπωσης, ασθένειας ή έλλειψης οξυγόνου·
- δ) διασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος και οι ειδικοί καθηκόντων συμμορφώνονται προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών μελών στα οποία διεξάγονται οι πτητικές λειτουργίες·
- ε) μεριμνά ώστε όλα τα μέλη του πληρώματος και οι ειδικοί καθηκόντων μπορούν να επικοινωνούν μεταξύ τους σε κοινή γλώσσα· και
- στ) εξασφαλίζει ότι οι ειδικοί καθηκόντων και τα μέλη του πληρώματος 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.SPEC.115 Ευθύνες πληρώματος

- α) Το μέλος πληρώματος είναι υπεύθυνο για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων του. Τα καθήκοντα του πληρώματος προσδιορίζονται στον κατάλογο ελέγχου.

- β) Με εξαίρεση τα αερόστατα, κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης ή όποτε κρίνεται αναγκαίο από τον κυβερνήτη προς όφελος της ασφάλειας, κάθε μέλος του πληρώματος βρίσκεται στην καθορισμένη θέση του, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στον κατάλογο ελέγχου τυποποιημένων διαδικασιών λειτουργίας.
- γ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, τα μέλη του πληρώματος πτήσης παραμένουν προσδεμένα 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 του πληρώματος δεν αναλαμβάνει καθήκοντα σε αεροσκάφος:
1. εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι υποφέρει από κόπωση, όπως αναφέρεται στο σημείο 7.στ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή άλλως αισθάνεται ανίκανο προς εργασία· ή
 2. όταν βρίσκεται υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών ή οινοπνεύματος ή για άλλους λόγους, όπως αναφέρεται στο σημείο 7.ζ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- στ) Το μέλος του πληρώματος που αναλαμβάνει καθήκοντα για περισσότερους του ενός αερομεταφορείς:
1. τηρεί τα ατομικά του αρχεία όσον αφορά τους χρόνους πτήσης και υπηρεσίας και τις περιόδους ανάπαυσης, όπως αναφέρονται στο παράρτημα III (μέρος-ORO), τμήμα FTL του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, κατά περίπτωση· και
 2. υποβάλλει σε κάθε αερομεταφορέα 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 το οποίο θεωρεί ότι μπορεί να επηρεάσει την πτητική ικανότητα ή την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης· και
 2. κάθε συμβάν το οποίο θέτει ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της λειτουργίας.

NCO.SPEC.120 Ευθύνες των επιφορτισμένων με ειδικά καθήκοντα

- α) Ο ειδικός καθηκόντων είναι υπεύθυνος για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων του. Τα καθήκοντα των ειδικών καθηκόντων προσδιορίζονται στον κατάλογο ελέγχου.
- β) Με εξαίρεση τα αερόστατα, κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης ή όποτε κρίνεται αναγκαίο από τον κυβερνήτη προς όφελος της ασφάλειας, κάθε ειδικός καθηκόντων βρίσκεται στην καθορισμένη θέση του, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στον κατάλογο ελέγχου.
- γ) Ο ειδικός καθηκόντων φροντίζει να βρίσκεται προσδεμένος κατά την εκτέλεση ειδικών εργασιών όταν οι εξωτερικές θύρες είναι ανοικτές ή έχουν αφαιρεθεί.
- δ) Ο ειδικός καθηκόντων αναφέρει στον κυβερνήτη:
1. κάθε έλλειψη, βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα το οποίο θεωρεί ότι μπορεί να επηρεάσει την πτητική ικανότητα ή την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης· και
 2. κάθε συμβάν το οποίο θέτει ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της λειτουργίας.

NCO.SPEC.125 Ενημέρωση σε θέματα ασφαλείας

- α) Πριν από την έναρξη της απογείωσης, ο κυβερνήτης ενημερώνει τους ειδικούς καθηκόντων σχετικά με τα ακόλουθα:
1. τον εξοπλισμό και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·
 2. τις επιχειρησιακές διαδικασίες που σχετίζονται με την εκάστοτε ειδική εργασία πριν από κάθε πτήση ή σειρά πτήσεων.

- β) Η ενημέρωση που αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο 2 μπορεί να μην απαιτείται εάν οι ειδικοί καθηκόντων έχουν λάβει οδηγίες για τις επιχειρησιακές διαδικασίες πριν από την έναρξη της επιχειρησιακής περιόδου του τρέχοντος ημερολογιακού έτους.

NCO.SPEC.130 Ελάχιστα απόλυτα ύψη αποφυγής εμποδίων — πτήσεις IFR

Ο κυβερνήτης καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης που παρέχουν την απαιτούμενη απόσταση εμποδίων για όλα τα τμήματα διαδρομής που εκτελούνται με IFR. Τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης δεν είναι χαμηλότερα από εκείνα που έχει δημοσιεύσει το κράτος μέλος επάνω από το οποίο ίπταται το αεροσκάφος.

NCO.SPEC.135 Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — αεροπλάνα

Η παράγραφος NCO.OP.125 στοιχείο α) σημείο 1 περίπτωση ι) δεν εφαρμόζεται στη ρυμούλκηση ανεμοπλάνου και στις πτητικές επιδείξεις, τις ακροβατικές πτήσεις ή τις αγωνιστικές πτήσεις.

NCO.SPEC.140 Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — ελικόπτερα

Με την επιφύλαξη της παραγράφου NCO.OP.126 στοιχείο α) σημείο 1, ο κυβερνήτης ελικοπτέρου δύναται να ξεκινήσει πτήση VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας μόνο εάν παραμένει εντός ακτίνας 25 ναυτικών μιλίων από το αεροδρόμιο/την τοποθεσία λειτουργίας αναχώρησης, με εφεδρικά καύσιμα που του επιτρέπουν να ίπταται επί 10 λεπτά με ταχύτητα μέγιστης εμβέλειας.

NCO.SPEC.145 Προσομοίωση καταστάσεων εν πτήξει

Εξαιρουμένης της περίπτωσης κατά την οποία στο αεροσκάφος επιβαίνει ειδικός καθηκόντων για εκπαιδευτικούς λόγους, ο κυβερνήτης, όταν μεταφέρει ειδικούς καθηκόντων, δεν προβαίνει σε προσομοίωση:

- α) καταστάσεων που απαιτούν την εφαρμογή ασυνήθων διαδικασιών ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης· ή
- β) πτήσεων σε καιρικές συνθήκες με όργανα (IMC).

NCO.SPEC.150 Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους

Εάν υπάρχει, το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους μπορεί να απενεργοποιείται κατά την εκτέλεση ειδικών εργασιών, οι οποίες απαιτούν, λόγω της φύσης τους, χειρισμό του αεροσκάφους σε απόσταση από το έδαφος μικρότερη από αυτή που ενεργοποιεί το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους.

NCO.SPEC.155 Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II)

Με την επιφύλαξη της παραγράφου NCO.OP.200, το σύστημα ACAS II μπορεί να απενεργοποιείται κατά την εκτέλεση ειδικών εργασιών, οι οποίες απαιτούν, λόγω της φύσης τους, χειρισμό του αεροσκάφους σε απόσταση από το έδαφος μικρότερη από εκείνη που ενεργοποιεί το σύστημα ACAS.

NCO.SPEC.160 Ελευθέρωση επικίνδυνων προϊόντων

Κατά την ελευθέρωση επικίνδυνων προϊόντων, ο κυβερνήτης δεν εκτελεί πτητικές λειτουργίες αεροσκάφους πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή οικισμούς ή πάνω από υπαίθριες συναθροίσεις ατόμων.

NCO.SPEC.165 Μεταφορά και χρήση όπλων

- α) Εάν επί του αεροσκάφους μεταφέρονται όπλα για σκοπούς ειδικών εργασιών, ο κυβερνήτης λαμβάνει μέριμνα ώστε τα όπλα να είναι ασφαλισμένα όταν δεν χρησιμοποιούνται.
- β) Ο ειδικός καθηκόντων που χρησιμοποιεί το όπλο, λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να μην τίθενται σε κίνδυνο το αεροσκάφος και οι επιβαίνοντες ή τα άτομα που βρίσκονται στο έδαφος.

NCO.SPEC.170 Κριτήρια επιδόσεων και λειτουργίας — αεροπλάνα

Κατά την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών με αεροπλάνα σε ύψος μικρότερο των 150 m (500 ft) πάνω από μη πυκνοκατοικημένες περιοχές, για πτητικές λειτουργίες με αεροπλάνα που δεν είναι ικανά να διατηρήσουν το επίπεδο πτήσης σε περίπτωση ζωτικής βλάβης του κινητήρα, ο κυβερνήτης:

- α) έχει καταρτίσει επιχειρησιακές διαδικασίες για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων πιθανής βλάβης του κινητήρα· και

- β) έχει ενημερώσει όλα τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς καθηκόντων για τις διαδικασίες που θα εφαρμοστούν σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης.

NCO.SPEC.175 Κριτήρια επιδόσεων και λειτουργίας — ελικόπτερα

- α) Ο κυβερνήτης μπορεί να χειρίζεται αεροσκάφος πάνω από πυκνοτοικημένες περιοχές, υπό την προϋπόθεση ότι:
1. το ελικόπτερο είναι πιστοποιημένο στην κατηγορία Α ή Β· και
 2. έχουν θεσπιστεί μέτρα ασφαλείας για την πρόληψη άσκοπων κινδύνων για άτομα ή ιδιοκτησίες στο έδαφος.
- β) Ο κυβερνήτης:
1. έχει καταρτίσει επιχειρησιακές διαδικασίες για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων πιθανής βλάβης του κινητήρα· και
 2. έχει ενημερώσει όλα τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς καθηκόντων για τις διαδικασίες που θα εφαρμοστούν σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης.
- γ) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι η μάζα απογείωσης, προσγείωσης ή αιώρησης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται:
1. για αιώρηση εκτός επίδρασης του εδάφους με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία σε κατάλληλη ονομαστική ισχύ· ή
 2. σε περίπτωση που επικρατούν συνθήκες κατά τις οποίες δεν είναι πιθανή η αιώρηση εκτός επίδρασης του εδάφους, η μάζα του ελικοπτέρου δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται για αιώρηση υπό την επίδραση του εδάφους, με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία στην κατάλληλη ονομαστική ισχύ, υπό την προϋπόθεση ότι οι επικρατούσες συνθήκες επιτρέπουν αιώρηση υπό την επίδραση του εδάφους στη μέγιστη καθορισμένη μάζα.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερο μεταφοράς εξωτερικού φορτίου με αρτάνη (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Κατάλογος ελέγχου

Ο κατάλογος ελέγχου για πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερα μεταφοράς εξωτερικού φορτίου με αρτάνη περιλαμβάνει:

- α) τις συνήθεις και ασυνήθεις διαδικασίες και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·
- β) τα σχετικά στοιχεία επιδόσεων·
- γ) τον απαιτούμενο εξοπλισμό·
- δ) τυχόν περιορισμούς· και
- ε) τις ευθύνες και τα καθήκοντα του κυβερνήτη και, κατά περίπτωση, των μελών του πληρώματος και των ειδικών καθηκόντων.

NCO.SPEC.HESLO.105 Ειδικός εξοπλισμός HESLO

Το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο τουλάχιστον με τα εξής:

- α) ένα κάτοπτρο ασφαλείας φορτίου ή εναλλακτικό μέσο για την οπτική επαφή με το (τα) άγκιστρο(-α) / το φορτίο· και
- β) έναν μετρητή φορτίου, εκτός εάν υπάρχει διαφορετική μέθοδος προσδιορισμού του βάρους του φορτίου.

NCO.SPEC.HESLO.110 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

Ο αερομεταφορέας που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα από ή προς μη επανδρωμένες τοποθεσίες λειτουργίας ή απομακρυσμένες περιοχές υποβάλλει στην αρμόδια αρχή αίτηση απαλλαγής από τις διατάξεις των τεχνικών οδηγιών, εάν δεν προτιμάται να τηρήσει άλλες απαιτήσεις των εν λόγω οδηγιών.

ΕΝΟΤΗΤΑ 3

Πτητικές λειτουργίες μεταφοράς εξωτερικού ανθρώπινου φορτίου (HEC)**NCO.SPEC.HEC.100 Κατάλογος ελέγχου**

Ο κατάλογος ελέγχου για πτητικές λειτουργίες μεταφοράς εξωτερικού ανθρώπινου φορτίου περιλαμβάνει:

- α) τις συνήθεις και ασυνήθεις διαδικασίες και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·
- β) τα σχετικά στοιχεία επιδόσεων·
- γ) τον απαιτούμενο εξοπλισμό·
- δ) τυχόν περιορισμούς· και
- ε) τις ευθύνες και τα καθήκοντα του κυβερνήτη και, κατά περίπτωση, των μελών του πληρώματος και των ειδικών καθηκόντων.

NCO.SPEC.HEC.105 Ειδικός εξοπλισμός HEC

α) Το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με:

1. εξοπλισμό λειτουργιών ανύψωσης ή άγκιστρο φορτίου·
2. ένα κάτοπτρο ασφάλειας φορτίου ή εναλλακτικό μέσο που να εξασφαλίζει οπτική επαφή με το άγκιστρο· και
3. έναν μετρητή φορτίου, εκτός εάν υπάρχει διαφορετική μέθοδος προσδιορισμού του βάρους του φορτίου.

β) Για την εγκατάσταση όλων των στοιχείων του εξοπλισμού ανύψωσης και του άγκιστρου φορτίου, καθώς και για τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις τους, απαιτείται έγκριση κατάλληλης πτητικής ικανότητας για τη σκοπούμενη λειτουργία.

ΕΝΟΤΗΤΑ 4

Πτητικές λειτουργίες με αλεξίπτωτο (PAR)**NCO.SPEC.PAR.100 Κατάλογος ελέγχου**

Ο κατάλογος ελέγχου για πτητικές λειτουργίες με αλεξίπτωτο περιλαμβάνει:

- α) τις συνήθεις και ασυνήθεις διαδικασίες και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·
- β) τα σχετικά στοιχεία επιδόσεων·
- γ) τον απαιτούμενο εξοπλισμό·
- δ) τυχόν περιορισμούς· και
- ε) τις ευθύνες και τα καθήκοντα του κυβερνήτη και, κατά περίπτωση, των μελών του πληρώματος και των ειδικών καθηκόντων.

NCO.SPEC.PAR.105 Μεταφορά μελών του πληρώματος και ειδικών καθηκόντων

Η απαίτηση που προβλέπεται στην παράγραφο NCO.SPEC.120 στοιχείο γ) δεν εφαρμόζεται σε ειδικούς καθηκόντων που εκτελούν πτήσεις με αλεξίπτωτο.

NCO.SPEC.PAR.110 Καθίσματα

Με την επιφύλαξη της παραγράφου NCO.IDE.A.140 στοιχείο α) σημείο 1 και της παραγράφου NCO.IDE.H.140 στοιχείο α) σημείο 1, το δάπεδο του αεροσκάφους μπορεί να χρησιμοποιείται ως κάθισμα, υπό την προϋπόθεση ότι παρέχονται μέσα συγκράτησης ή πρόσδεσης του ειδικού καθήκοντος.

NCO.SPEC.PAR.115 Συμπληρωματικό οξυγόνο

Με την επιφύλαξη της παραγράφου NCO.SPEC.110 στοιχείο στ), η απαίτηση χρήσης συμπληρωματικού οξυγόνου δεν εφαρμόζεται για τα μέλη του πληρώματος πλην του κυβερνήτη και για τους ειδικούς καθηκόντων που εκτελούν ουσιώδη καθήκοντα για την οικεία ειδική εργασία, οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου:

- α) υπερβαίνει τα 13 000 ft, για χρονικό διάστημα έως 6 λεπτών· ή
- β) υπερβαίνει τα 15 000 ft, για χρονικό διάστημα έως 3 λεπτών.

NCO.SPEC.PAR.120 Ελευθέρωση επικίνδυνων προϊόντων

Με την επιφύλαξη της παραγράφου NCO.SPEC.160, οι αλεξιπτωτιστές μπορούν να εξέλθουν από το αεροσκάφος για σκοπούς επίδειξης με αλεξίπτωτο πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή οικισμών ή πάνω από υπαίθρια συνάθροιση ατόμων, φέροντες συσκευή παραγωγής καπνού, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω συσκευές έχουν κατασκευαστεί για τον σκοπό αυτόν.

ΕΝΟΤΗΤΑ 5

Ακροβατικές πτήσεις (ABF)**NCO.SPEC.ABF.100 Κατάλογος ελέγχου**

Ο κατάλογος ελέγχου για την εκτέλεση ακροβατικών πτήσεων περιλαμβάνει:

- α) τις συνήθεις και ασυνήθεις διαδικασίες και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·
- β) τα σχετικά στοιχεία επιδόσεων·
- γ) τον απαιτούμενο εξοπλισμό·
- δ) τυχόν περιορισμούς· και
- ε) τις ευθύνες και τα καθήκοντα του κυβερνήτη και, κατά περίπτωση, των μελών του πληρώματος και των ειδικών καθηκόντων.

NCO.SPEC.ABF.105 Έγγραφα και πληροφορίες

Κατά τη διάρκεια ακροβατικών πτήσεων, δεν απαιτείται η μεταφορά επί του αεροσκάφους των ακόλουθων εγγράφων και πληροφοριών που απαριθμούνται στην παράγραφο NCO.GEN.135:

- α) λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης στην υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας (ATS), ανάλογα με την περίπτωση·
- β) επικαιροποιημένοι και κατάλληλοι αεροπορικοί χάρτες για τη διαδρομή/περιοχή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές κατά μήκος των οποίων είναι εύλογο να αναμένεται ενδεχόμενο παρέκκλισης από την πορεία της πτήσης·
- γ) διαδικασίες και πληροφορίες οπτικών σημάτων για χρήση από αεροσκάφη που παρεμποδίζουν την πορεία και αεροσκάφη των οποίων η πορεία παρεμποδίζεται.

NCO.SPEC.ABF.110 Εξοπλισμός

Στις ακροβατικές πτήσεις δεν απαιτείται η εφαρμογή των ακόλουθων απαιτήσεων εξοπλισμού:

- α) κυτία πρώτων βοηθειών, όπως προβλέπεται στις παραγράφους NCO.IDE.A.145 και NCO.IDE.H.145·
- β) πυροσβεστήρες χειρός, όπως προβλέπεται στις παραγράφους NCO.IDE.A.160 και NCO.IDE.H.180· και
- γ) πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) ή ατομικός ραδιοσημαντήρας εντοπισμού (PLB), όπως προβλέπεται στις παραγράφους NCO.IDE.A.170 και NCO.IDE.H.170.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ (SPO)

[ΜΕΡΟΣ- SPO]

SPO.GEN.005 Πεδίο εφαρμογής

- α) Το παρόν παράρτημα εφαρμόζεται σε κάθε ειδικευμένη πτητική λειτουργία κατά την οποία το αεροσκάφος χρησιμοποιείται για ειδικευμένες δραστηριότητες, όπως στους κλάδους της γεωργίας, των κατασκευών, της φωτογραφίας, της τοπογραφίας, της παρατήρησης και της περιπολίας, της εναέριας διαφήμισης.
- β) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), οι μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες που πραγματοποιούνται με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη είναι σύμφωνες με το παράρτημα VII (Μέρος-NCO).
- γ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), οι ακόλουθες πτητικές λειτουργίες που πραγματοποιούνται με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη μπορούν να πραγματοποιούνται σύμφωνα προς το παράρτημα VII (Μέρος-NCO):
- αεροπορικοί αγώνες ή αεροπορικές επιδείξεις, υπό τον όρο ότι η αμοιβή ή η πιθανή επαχθής αιτία για τις εν λόγω πτήσεις περιορίζεται στην ανάκτηση του άμεσου κόστους και σε μια αναλογική συνεισφορά στο ετήσιο κόστος, καθώς και σε έπαθλα αξίας που δεν υπερβαίνουν αξία οριζόμενη από την αρμόδια αρχή.
 - πτώση με αλεξίπτωτο, ρυμούλκηση ανεμοπλάνου ή αεροβατικές πτήσεις που εκτελούνται είτε από φορέα κατάρτισης με κύρια εγκατάσταση σε κράτος μέλος και ο οποίος είναι εγκεκριμένος σύμφωνα προς τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, ή από φορέα που έχει συσταθεί με σκοπό την προαγωγή της αεροπορίας άθλησης και αναψυχής, υπό τον όρο ότι το αεροσκάφος χειρίζεται ο φορέας κατά κυριότητα ή δυνάμει συμφωνίας μίσθωσης υπό όρους, ότι η πτήση δεν παράγει κέρδη που διανέμονται εκτός φορέα και ότι οι πτήσεις στις οποίες συμμετέχουν μη μέλη του φορέα αποτελούν απλώς περιθωριακή δραστηριότητα του φορέα.

ΤΜΗΜΑ Α

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**SPO.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.

SPO.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.

SPO.GEN.102 Μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης, μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα και μεικτά αερόστατα

α) Τα μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης λειτουργούν σύμφωνα με τις κάτωθι απαιτήσεις για:

- αεροπλάνα όταν είναι μονοκινητήρια· και
- ανεμοπλάνα που λειτουργούν χωρίς κινητήρα.

β) Τα μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης εξοπλίζονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις για τα αεροπλάνα, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στο τμήμα Δ.

- γ) Μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα, εξαιρουμένων των μηχανοκίνητων ανεμόπτερων περιήγησης, λειτουργούν και είναι εξοπλισμένα σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις για τα ανεμοπλάνα.
- δ) Τα μεικτά αερόστατα λειτουργούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα αερόστατα θερμού αέρα.

SPO.GEN.105 Ευθύνες πληρώματος

- α) Το μέλος πληρώματος είναι υπεύθυνο για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων του. Τα καθήκοντα του πληρώματος καθορίζονται στις τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών (SOP) και, ενδεχομένως, στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών.
- β) Εξαιρουμένων των αερόστατων, 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, εκτός εάν ορίζουν διαφορετικά οι SOP.
- γ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, τα μέλη του πληρώματος πτήσης παραμένουν προσδεμένα 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 του πληρώματος δεν εκτελεί καθήκοντα σε αεροσκάφος:
1. εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι υποφέρει από κόπωση, όπως αναφέρεται στο 7.στ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή άλλως αισθάνεται ανίκανο προς εργασία· ή
 2. όταν βρίσκεται υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών ή οινοπνεύματος ή για άλλους λόγους που αναφέρονται στο 7.ζ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

στ) Το μέλος του 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 III (μέρος-ORO), τμήμα FTL του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, κατά περίπτωση 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 αξιοπλοία ή την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης· και
2. κάθε συμβάν που είναι ή εκλαμβάνεται ως επικίνδυνο για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους.

SPO.GEN.106 Ευθύνες μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων

- α) Το μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων είναι υπεύθυνο για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων του. Τα καθήκοντα του μέλους πληρώματος ειδικών καθηκόντων καθορίζονται στις τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών (SOP).
- β) Εξαιρουμένων των αερόστατων, κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης ή όποτε κρίνεται αναγκαίο προς όφελος της ασφάλειας από τον κυβερνήτη, κάθε μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων βρίσκεται στην καθορισμένη θέση του, εκτός εάν ορίζουν διαφορετικά οι SOP.

- γ) Το μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων μεριμνά να έχει προσοδεδεί κατά την εκτέλεση των ειδικών καθηκόντων όταν οι εξωτερικές θύρες είναι ανοικτές ή έχουν αφαιρεθεί.
- δ) Το μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων αναφέρει στον κυβερνήτη:
1. κάθε έλλειψη, βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα που πιστεύει ότι μπορεί να επηρεάσει την αξιοπλοία 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.

SPO.GEN.107 Ευθύνες και αρμοδιότητα κυβερνήτη

- α) Ο κυβερνήτης είναι υπεύθυνος για:
1. την ασφάλεια του αεροσκάφους και όλων των μελών του πληρώματος, των μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων και του φορτίου του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια των πτητικών λειτουργιών του αεροσκάφους·
 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 ισχύον εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών·
 4. να αρχίζει την πτήση μόνον εφόσον βεβαιωθεί ότι τηρούνται όλοι οι περιορισμοί λειτουργίας που αναφέρονται στο 2.α.3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ως εξής:
 - 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 SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 ή SPO.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 αξιοπλοίας·
 - v) όλος ο εξοπλισμός και οι αποσκευές έχουν φορτωθεί και αποθηκευτεί ασφαλώς· και
 - 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)·
 5. να μην αρχίσει πτήση εφόσον ο ίδιος ή άλλο μέλος του πληρώματος ή μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων δεν είναι σε θέση να εκτελέσει καθήκοντα για οποιοδήποτε λόγο όπως τραυματισμό, ασθένεια, κόπωση ή εξαιτίας της επίρρειας ψυχοτρόπων ουσιών·
 6. να μην συνεχίσει πτήση πέραν του πλησιέστερου αποδεκτού αεροδρομίου λόγω καιρού ή χώρου λειτουργίας, όταν έχει μειωθεί η ικανότητα του ίδιου ή άλλου μέλους του πληρώματος ή μέλους πληρώματος ειδικών καθηκόντων να εκτελέσει τα καθήκοντά του εξαιτίας π.χ. κόπωσης, ασθένειας ή έλλειψης οξυγόνου·
 7. να αποφασίσει για την αποδοχή του αεροσκάφους με 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. διασφαλίζει ότι όταν είναι εγκατεστημένες 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:
 - (Α) δεν διαγράφονται σκοπίμως τα δεδομένα τους·
 - (Β) 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 φορτίου που συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαινόντων του.
- γ) 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.
- δ) Κατά παρέκκλιση από τα οριζόμενα στο στοιχείο α) σημείο (6), σε πτητική λειτουργία πολυμελούς πληρώματος ο κυβερνήτης μπορεί να συνεχίσει την πτήση πέραν του πλησιέστερου αποδεκτού αεροδρομίου λόγω καιρού εάν εφαρμόζονται διαδικασίες για τον μετριασμό των κινδύνων.
- 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 επιχειρησιακές διαδικασίες και μεθόδους προς το συμφέρον της ασφαλείας
- 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 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.

SPO.GEN.108 Ευθύνες και αρμοδιότητα κυβερνήτη — αερόστατα

Ο κυβερνήτης αερόστατου, επιπροσθέτως της SPO. GEN.107, είναι υπεύθυνος για:

- α) την ενημέρωση των προσώπων που παρίστανται στην εμφύσηση και την αποφύσηση του φακέλου· και
- β) να εξασφαλίζει ότι δεν καπνίζει κανείς επιβαίνων στο αερόστατο ή βρισκόμενος σε άμεση γειτνίαση με αυτό· και
- γ) να εξασφαλίζει ότι τα πρόσωπα που παρίστανται στην εμφύσηση και την αποφύσηση του φακέλου φέρουν προστατευτική ένδυση.

SPO.GEN.110 Συμμόρφωση προς νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες

Ο κυβερνήτης, τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη του πληρώματος ειδικών καθηκόντων συμμορφώνονται προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών στα οποία διεξάγονται οι πτητικές λειτουργίες.

SPO.GEN.115 Κοινή γλώσσα

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

SPO.GEN.120 Τροχοδρόμηση αεροπλάνων

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

- a) 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.

SPO.GEN.125 Ενεργοποίηση στροφείου

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

SPO.GEN.130 Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

Ο φορέας εκμετάλλευσης 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.

SPO.GEN.135 Πληροφορίες σχετικά με τον φερόμενο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης

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

SPO.GEN.140 Μεταφερόμενα έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες

a) Τα ακόλουθα έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες φέρονται 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. αντίγραφο της δήλωσης, όπως ορίζεται στο ORO.DEC.100 και, κατά περίπτωση, αντίγραφο της αδειοδότησης, όπως ορίζεται στο ORO.SPO.110·

6. ο κατάλογος τυχόν ειδικών εγκρίσεων, κατά περίπτωση·
 7. η άδεια ασυρμάτου του αεροσκάφους, κατά περίπτωση·
 8. το (τα) πιστοποιητικό(-ά) ασφάλισης για αστική ευθύνη·
 9. το ημερολόγιο καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμο έγγραφο του αεροσκάφους·
 10. το τεχνικό ημερολόγιο του αεροσκάφους, σύμφωνα προς το παράρτημα I (Μέρος-M) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, κατά περίπτωση·
 11. λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης στην υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας (ATS), κατά περίπτωση·
 12. επικαιροποιημένοι και κατάλληλοι αεροπορικοί χάρτες για τη διαδρομή/περιοχή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές κατά μήκος των οποίων είναι εύλογο να αναμένεται ενδεχόμενο παρέκκλισης από την πορεία της πτήσης·
 13. διαδικασίες και πληροφορίες οπτικών σημάτων για χρήση από αεροσκάφη που παρεμποδίζουν την πορεία και αεροσκάφη των οποίων η πορεία παρεμποδίζεται·
 14. πληροφορίες για υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης στην περιοχή της σκοπούμενης πτήσης·
 15. τα ισχύοντα μέρη του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας ή του SOP ή AFM που αφορούν τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος και των μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων, τα οποία είναι εύκολα προσπελάσιμα από αυτά·
 16. ο MEL ή ο CDL, κατά περίπτωση· και
 17. κατάλληλα έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών (NOTAM) και υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών (AIS)·
 18. κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες, κατά περίπτωση·
 19. καταστάσεις φορτίου, ανάλογα με την περίπτωση· και
 20. 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), τα έγγραφα και οι πληροφορίες που περιέχονται στο στοιχείο α) σημεία 2 έως 11 και στο στοιχείο α) σημεία 14, 17, 18 και 19 επιτρέπεται να παραμείνουν στο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας για πτήσεις:
1. των οποίων η απογείωση και η προσγείωση πρόκειται να πραγματοποιηθούν στο ίδιο αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας· ή
 2. που παραμένουν σε απόσταση ή περιοχή καθορισμένη από την αρμόδια αρχή, σύμφωνα προς το ARO.OPS.210.
- γ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), για πτήσεις με αερόστατα ή ανεμοπλάνα, εξαιρουμένων των μηχανοκίνητων ανεμόπτερων περιήγησης (TMG), τα έγγραφα και οι πληροφορίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημεία 1 έως 10 και 13 έως 19 επιτρέπεται να παραμείνουν στο όχημα συνοδείας.
- δ) 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 μπορεί να εφοδιασθεί με έγγραφα αντικατάστασης.
- ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης διαθέτει στην αρμόδια αρχή, σε εύλογο χρόνο αφότου τα ζητήσει, τα έγγραφα που πρέπει να φέρει στο αεροσκάφος.

SPO.GEN.145 Τήρηση, προσκόμιση και χρήση καταχωρίσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης — πτητικές λειτουργίες με σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος

- 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 η συνεχής λειτουργική ετοιμότητα των καταγραφέν στοιχείων πτήσης.
- γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης αποθηκεύει τις καταχωρίσεις του FDR για την απαιτούμενη κατά την παράγραφο SPO.IDE.A.145 ή SPO.IDE.H.145 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 της 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) 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.
- ζ) 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:
1. χρησιμοποιούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης μόνο για σκοπούς αξιοπλοίας ή συντήρησης·
 2. είναι αποχαρακτηρισμένα· ή
 3. δημοσιοποιούνται μέσω ασφαλών διαδικασιών.

SPO.GEN.150 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 προσαρτημάτων, 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·
 2. μεταφέρονται από επιβάτες ή μέλη του πληρώματος, ή βρίσκονται μέσα σε αποσκευές, σύμφωνα με το μέρος 8 των τεχνικών οδηγιών·
 3. απαιτούνται εντός του αεροσκάφους για ειδικούς σκοπούς, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες·
 4. χρησιμοποιούνται για την ασφάλεια της πτήσης όταν η μεταφορά τους εντός του αεροσκάφους είναι εύλογη ως προς τη διασφάλιση της έγκαιρης διάθεσής τους για σκοπούς της πτητικής λειτουργίας, είτε απαιτείται η μεταφορά των εν λόγω αντικειμένων ή ουσιών, είτε αυτά προορίζονται για χρήση στο πλαίσιο συγκεκριμένης πτήσης.

- 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 ενδιαφερόμενου κράτους:
1. τυχόν ατύχημα ή περιστατικό με επικίνδυνα εμπορεύματα·
 2. τον εντοπισμό επικίνδυνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται από μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων ή μέλη του πληρώματος, ή βρίσκονται στις αποσκευές αυτών, όταν δεν συνάδουν με το μέρος 8 των τεχνικών οδηγιών.
- στ) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει ότι παρέχονται στα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων πληροφορίες σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα.
- ζ) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων υπό τη μορφή ανακοινώσεων στα σημεία αποδοχής φορτίου, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.

SPO.GEN.155 Απελευθέρωση επικίνδυνων υλικών

Ο φορέας εκμετάλλευσης όταν πραγματοποιεί απελευθέρωση επικίνδυνων υλικών δεν εκτελεί πτητικές λειτουργίες αεροσκάφους πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή οικισμών ή πάνω από υπαίθριες συναθροίσεις ατόμων.

SPO.GEN.160 Μεταφορά και χρήση όπλων

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι, όταν με την πτήση μεταφέρονται όπλα για σκοπούς ειδικού καθήκοντος, αυτά είναι ασφαλισμένα όταν δεν χρησιμοποιούνται.
- β) Το μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων που χρησιμοποιεί το όπλο, λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να μην τίθενται σε κίνδυνο το αεροσκάφος και οι επιβαίνοντες ή άτομα στο έδαφος.

SPO.GEN.165 Άδεια εισόδου στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης

Ο κυβερνήτης λαμβάνει την οριστική απόφαση σχετικά με τη χορήγηση άδειας εισόδου στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης και εξασφαλίζει ότι:

- α) η χορήγηση άδειας εισόδου στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης δεν αποσπά την προσοχή ούτε προκαλεί παρέμβαση στην εκτέλεση της πτήσης· και
- β) όλα τα άτομα που μεταφέρονται στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης γνωρίζουν τις σχετικές διαδικασίες ασφαλείας.

ΤΜΗΜΑ Β

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

SPO.OP.100 Χρήση αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας

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

SPO.OP.105 Χρήση 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.

SPO.OP.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — αεροπλάνα και ελικόπτερα

α) Για τις πτήσεις με κανόνες πτήσης με όργανα (IFR), ο φορέας εκμετάλλευσης ή ο κυβερνήτης καθορίζει τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή το εναλλακτικό αεροδρόμιο που πρόκειται 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, 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 φορέας εκμετάλλευσης ή ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

1. τον τύπο, τις επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροσκάφους·
2. τις ικανότητες και την πείρα του πληρώματος πτήσης και, κατά περίπτωση, τη σύνθεσή 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 τις επιδόσεις των διαθέσιμων οπτικών βοηθημάτων προσέγγισης αεροδρομίου και των επίγειων μη οπτικών βοηθημάτων·
5. τον εξοπλισμό που φέρει το αεροσκάφος για σκοπούς πλοήγησης ή/και 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 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 μόνο εφόσον:

1. λειτουργεί ο επίγειος-εξοπλισμός που απαιτείται για τη σκοπούμενη διαδικασία·
2. λειτουργούν τα απαιτούμενα για τον τύπο της προσέγγισης συστήματα του αεροσκάφους·
3. πληρούνται τα απαιτούμενα κριτήρια επιδόσεων του αεροσκάφους· και
4. το πλήρωμα πτήσης διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.

SPO.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. ελάχιστου 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) (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)	350
Ραδιοφάρος καθολικής κατεύθυνσης VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Μη κατευθυντικοί ραδιοφάροι (NDB)	350
NDB-DME	300
Ραδιογωνιόμετρο VHF (VDF)	350

SPO.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	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Ελάχιστη μετεωρολογική ορατότητα (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.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.

SPO.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 αδείας της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC)· ή
2. εφόσον καθοδηγείται με ραντάρ από μονάδα ATC.

γ) Στην περίπτωση πτητικών λειτουργιών με σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος, το τμήμα τελικής προσέγγισης εκτελείται εξ όψεως ή σύμφωνα με τις δημοσιευμένες διαδικασίες προσέγγισης.

SPO.OP.120 Διαδικασίες μείωσης του θορύβου

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.

SPO.OP.121 Διαδικασίες μείωσης του θορύβου — αερόστατα

Ο κυβερνήτης εφαρμόζει τις επιχειρησιακές διαδικασίες, εφόσον έχουν θεσπισθεί, 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.

SPO.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 επάνω από το οποίο ίπταται το αεροσκάφος.

SPO.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) 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 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 αεροπλάνου ή να αυξήσει την κατανάλωση καυσίμων ή/και 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.

SPO.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:

- i) για να φθάσει στο αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και στη συνέχεια για να ίπταται επί τουλάχιστον 20 λεπτά με ταχύτητα μέγιστης εμβέλειας· ή
- ii) για πτήσεις VFR την ημέρα, εφεδρικά καύσιμα για να ίπταται επί 10 λεπτά με ταχύτητα μέγιστης εμβέλειας, υπό τον όρο ότι παραμένει εντός ακτίνας 25 NM από το αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας αναχώρησης· καθώς 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 ίπταται επί τουλάχιστον 30 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης 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 ίπταται 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 ίπταται επί 30 λεπτά με κανονική 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. η βλάβη κινητήρα εν πτήση, αναλόγως, και
4. οιαδήποτε άλλη κατάσταση που μπορεί να καθυστερήσει την προσγείωση του ελικοπτέρου ή να αυξήσει την κατανάλωση καυσίμων ή/και 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.

SPO.OP.132 Εφοδιασμός με καύσιμα και έρμα και σχεδιασμός — αερόστατα

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

β) Ο υπολογισμός εφοδιασμού με καύσιμα 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.

SPO.OP.135 Ενημέρωση σε θέματα ασφαλείας

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι πριν από την απογείωση τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων ενημερώνονται σχετικά με:

1. τον εξοπλισμό και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·
2. τις διαδικασίες πτητικής λειτουργίας που σχετίζονται με το ειδικό καθήκον πριν από κάθε πτήση ή σειρά πτήσεων.

β) Η ενημέρωση που αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο 2 μπορεί να αντικατασταθεί από πρόγραμμα αρχικής και περιοδικής εκπαίδευσης. Σε αυτή την περίπτωση ο φορέας εκμετάλλευσης ορίζει επίσης τις απαιτήσεις επικαιρότητας.

SPO.OP.140 Προετοιμασία πτήσης

α) Πριν από την έναρξη της πτήσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται με κάθε διαθέσιμο εύλογο μέσο ότι οι επείγουσες ή/και 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.

SPO.OP.145 Εναλλακτικά αεροδρόμια απογείωσης — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα

α) Για πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης καθορίζει τουλάχιστον ένα αποδεκτό λόγω καιρού εναλλακτικό αεροδρόμιο αναχώρησης στο σχέδιο πτήσης, αν οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι τουλάχιστον 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 νηνεμίας· 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 (OEL) με σταθερή ταχύτητα υπό κανονικές συνθήκες νηνεμίας.

γ) Για αεροδρόμιο που πρόκειται να επιλεγεί ως εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης, στις διαθέσιμες πληροφορίες επισημαίνεται ότι, στον υπολογιζόμενο χρόνο χρήσης, οι συνθήκες είναι στα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ή άνω αυτών για την πτητική λειτουργία.

SPO.OP.150 Εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — αεροπλάνα

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

α) στις διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες επισημαίνεται 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 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:

i) βάση νεφών σε τουλάχιστον 300 m (1 000 ft) επάνω από την ελάχιστη οριζόμενη για τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης· και

ii) ορατότητα τουλάχιστον 5,5 km ή 4 km μεγαλύτερη από την ελάχιστη οριζόμενη για τη διαδικασία.

SPO.OP.151 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 την ελάχιστη οριζόμενη για τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης· και
2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m μεγαλύτερη από την ελάχιστη οριζόμενη για 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 την ελάχιστη οριζόμενη για τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης·

ii) ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m μεγαλύτερη από την ελάχιστη οριζόμενη για τη διαδικασία· και

3. καθορίζεται σημείο μη επιστροφής (PNR) για υπεράκτιο προορισμό.

SPO.OP.155 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.

SPO.OP.160 Χρήση ακουστικών

Εξαιρουμένων των αερόστατων, 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 οποία πρέπει να χρησιμοποιούνται ως η κύρια συσκευή για τις φωνητικές επικοινωνίες με την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, με άλλα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων.

SPO.OP.165 Κάπνισμα

Ο κυβερνήτης δεν επιτρέπει το κάπνισμα εντός του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού με καύσιμα ή της απάντλησης καυσίμων.

SPO.OP.170 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.

SPO.OP.175 Πάγος και άλλα είδη ρύπων — Διαδικασίες εδάφους

- α) Ο κυβερνήτης αρχίζει τη διαδικασία απογείωσης μόνο εάν το αεροσκάφος δεν φέρει κανένα κατάλοιπο που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις ή τη δυνατότητα ελέγχου του αεροσκάφους, με εξαίρεση όσα επιτρέπονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.
- β) Στην περίπτωση πτητικών λειτουργιών με σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος, ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται όταν είναι απαραίτητες η αποπαραγωγή και η αντιπαραγωγή και συναφείς επιθεωρήσεις του αεροσκάφους, ώστε να καταστεί δυνατή η ασφαλής λειτουργία του.

SPO.OP.176 Πάγος και άλλα είδη ρύπων — 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 ή/και τη διαδρομή δηλώνοντας, αν είναι αναγκαίο, περίπτωση έκτακτης ανάγκης στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας.
- γ) Στην περίπτωση πτητικών λειτουργιών με σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος, ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες για τις πτήσεις σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγετού.

SPO.OP.180 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 διαδρόμου 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.

SPO.OP.181 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 την αναχώρηση.

SPO.OP.185 Προσομοίωση καταστάσεων εν πτήση

Εξαιρουμένης της περίπτωσης που στο αεροσκάφος επιβαίνει μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων για σκοπούς εκπαίδευσης, ο κυβερνήτης, όταν μεταφέρει μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων, δεν προσομοιώνει:

- α) καταστάσεις που απαιτούν την εφαρμογή ασυνήθων διαδικασιών ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης· ή
- β) πτήση σε μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα (IMC).

SPO.OP.190 Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης σύνθετου μονοκινητήριου αεροσκάφους φροντίζει να εκτελούνται κατά την πτήση οι έλεγχοι και η διαχείριση καυσίμων.

- β) 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 SPO.OP.130 και SPO.OP.131.

SPO.OP.195 Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων και τα μέλη του πληρώματος 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, εκτός εάν εγκρίνονται διαφορετικά όρια από την αρμόδια αρχή τα οποία συνάδουν με τις SOP.
- β) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) και εξαιρουμένων των πτητικών λειτουργιών αλεξίπτωτου, οι σύντομες πτήσεις ορισμένης διάρκειας άνω των 13 000 ft χωρίς τη χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου σε μη σύνθετα αεροπλάνα και ελικόπτερα επιτρέπεται να πραγματοποιούνται χωρίς προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας αρχής, εκτιμώντας τα κάτωθι:
1. η διάρκεια της πτήσης άνω των 13 000 ft είναι μικρότερη από 10 πρώτα λεπτά, ή εάν απαιτείται μεγαλύτερη διάρκεια, δεν υπερβαίνει τον απολύτως αναγκαίο χρόνο για την ολοκλήρωση του ειδικού καθήκοντος·
 2. η πτήση δεν πραγματοποιείται άνω των 16 000 ft·
 3. η ενημέρωση σε θέματα ασφαλείας σύμφωνα προς την παράγραφο SPO.OP.135 συμπεριλαμβάνει επαρκή ενημέρωση των μελών του πληρώματος και των μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων σχετικά με τις επιπτώσεις της υποξίας·
 4. τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών (SOPs) για τη σχετική πτητική λειτουργία που αντικατοπτρίζουν τα σημεία 1, 2 και 3·
 5. η προηγούμενη πείρα του χειριστή στην εκτέλεση πτητικών λειτουργιών άνω των 13 000 ft χωρίς τη χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου·
 6. η ατομική πείρα των μελών του πληρώματος και των μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων και η σωματική τους προσαρμογή σε μεγάλο υψόμετρο και
 7. το υψόμετρο της βάσης όπου είναι εγκατεστημένος ο φορέας εκμετάλλευσης ή από την οποία πραγματοποιούνται οι πτητικές λειτουργίες.

SPO.OP.200 Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους

- α) 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.
- β) Το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους μπορεί να απενεργοποιείται κατά την εκτέλεση ειδικών καθηκόντων τα οποία από τη φύση τους απαιτούν τον χειρισμό του αεροσκάφους σε απόσταση από το έδαφος μικρότερη από αυτή που θα ενεργοποιούσε το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους.

SPO.OP.205 Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS)

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει διαδικασίες πτητικών λειτουργιών και προγράμματα εκπαίδευσης όταν το ACAS είναι εγκατεστημένο και βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας. Όταν χρησιμοποιείται εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS II), οι διαδικασίες αυτές και η εκπαίδευση πραγματοποιούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011.
- β) Το ACAS II μπορεί να απενεργοποιείται κατά την εκτέλεση ειδικών καθηκόντων τα οποία από τη φύση τους απαιτούν τον χειρισμό του αεροσκάφους σε απόσταση από άλλο αεροσκάφος μικρότερη από αυτή που θα ενεργοποιούσε το ACAS.

SPO.OP.210 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 τον χώρο 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.

SPO.OP.215 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 την ισχύουσα ελάχιστη ορατότητα, 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.

SPO.OP.225 Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας — αερόστατα θερμού αέρα

- α) Δεν επιτρέπεται η προσγείωση αερόστατου τη νύχτα, εκτός εάν πρόκειται για κατάσταση έκτακτης ανάγκης.
- β) Επιτρέπεται η απογείωση αερόστατου θερμού αέρα τη νύχτα, με την προϋπόθεση ότι φέρει επαρκές καύσιμο για προσγείωση την ημέρα.

SPO.OP.230 Τυποποιημένες διαδικασίες πτητικής λειτουργίας

- α) Πριν την έναρξη ειδικής πτητικής λειτουργίας, ο φορέας εκμετάλλευσης διενεργεί αξιολόγηση κινδύνου, αποτιμώντας την περιπλοκότητα της δραστηριότητας ώστε να προσδιοριστούν οι εγγενείς και συνακόλουθοι κίνδυνοι της πτητικής λειτουργίας και να ληφθούν μέτρα μετριασμού αυτών.
- β) Βάσει της αξιολόγησης κινδύνου, ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών (SOP) κατάλληλες για την ειδική δραστηριότητα και το αεροσκάφος, λαμβάνοντας υπόψη της απαιτήσεις του τμήματος E. Οι SOP ενσωματώνονται στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών ή εκδίδονται σε χωριστό έγγραφο. Οι SOP υποβάλλονται σε τακτική αναθεώρηση και επικαιροποίηση, κατά περίπτωση.
- γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι οι ειδικές πτητικές λειτουργίες εκτελούνται σύμφωνα προς τις SOP.

ΤΜΗΜΑ Γ

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

- α) Κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας, το φορτίο, η μάζα και, εξαιρουμένων των αερόστατων, το κέντρο βάρους της θέσης του αεροσκάφους ανταποκρίνονται στους τυχόν περιορισμούς που καθορίζονται στο κατάλληλο εγχειρίδιο πτήσης.
- 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.

SPO.POL.105 Μάζα και ζυγοστάθμιση

- 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 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:
1. για αεροπλάνα και ελικόπτερα, είτε από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους είτε από εγκεκριμένο φορέα συντήρησης και
 2. για ανεμοπλάνα και αερόστατα, από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους ή σύμφωνα με τα οριζόμενα από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, αναλόγως.

SPO.POL.110 Σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης — εμπορικές πτητικές λειτουργίες με αεροπλάνα και ελικόπτερα και μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης για κάθε πτήση ή σειρά πτήσεων:
1. συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας αεροσκάφους·
 2. μάζα του ωφέλιμου φορτίου·
 3. μάζα του φορτίου καυσίμου·
 4. φορτίο του αεροσκάφους και κατανομή του φορτίου·
 5. μάζα απογείωσης, μάζα προσγείωσης και μάζα χωρίς καύσιμο·
 6. ισχύουσες θέσεις κέντρου βάρους του αεροσκάφους.
- β) Στο πλήρωμα πτήσης παρέχεται μέσο επανάληψης και επαλήθευσης του υπολογισμού της μάζας και της ζυγοστάθμισης βάσει ηλεκτρονικών υπολογισμών.
- γ) 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.
- δ) 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.
- ε) 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 δ). Το σύστημα αυτό καλύπτει όλους τους τύπους των σκοπούμενων πτητικών λειτουργιών.

SPO.POL.115 Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης — εμπορικές πτητικές λειτουργίες με αεροπλάνα και ελικόπτερα και μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει τα στοιχεία μάζας και ζυγοστάθμισης και εκπονεί τη σχετική τεκμηρίωση πριν από κάθε πτήση ή σειρά πτήσεων, προσδιορίζοντας το φορτίο και την κατανομή του κατά τρόπο που να μη σημειώνεται υπέρβαση των ορίων της μάζας και της ζυγοστάθμισης. Η τεκμηρίωση της μάζας και της ζυγοστάθμισης περιλαμβάνει 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 συνέταξε 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·
9. μάζα απογείωσης, μάζα προσγείωσης και μάζα χωρίς καύσιμο·
10. ισχύουσες θέσεις κέντρου βάρους του αεροσκάφους· και
11. οριακές τιμές μάζας και κέντρο βάρους.

β) Εφόσον τα στοιχεία και τα έγγραφα τεκμηρίωσης της μάζας και της ζυγοστάθμισης παράγονται μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστικού συστήματος, ο φορέας εκμετάλλευσης επαληθεύει την ορθότητα των παραγόμενων στοιχείων.

SPO.POL.116 Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης — ελαφρύνοις

Με την επιφύλαξη του SPO.POL.115 στοιχείο α) σημείο 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.

SPO.POL.120 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.

SPO.POL.125 Περιορισμοί μάζας απογείωσης — σύνθετα μηχανοκίνητα 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 SPO.POL.130·
2. κατά τη διαδρομή με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας (ΟΕΙ), όπως απαιτείται στην παράγραφο SPO.POL.135· και

3. προσγείωσης, όπως απαιτείται στην παράγραφο SPO.POL.140,

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 αναμενόμενη 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.

SPO.POL.130 Απογείωση — σύνθετα μηχανοκίνητα 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 V1 για τη ματαιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση, όπου V1 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) Εξαιρουμένων των αεροπλάνων που είναι εξοπλισμένα με ελικοστροβιλοκινητήρες και μέγιστη μάζα απογείωσης μικρότερη ή ίση των 5 700 kg, σε περίπτωση βλάβης κινητήρα κατά την απογείωση, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι:

1. το αεροπλάνο είναι ικανό να διακόψει την απογείωση και να ακινητοποιηθεί εντός της διαθέσιμης απόστασης επιτάχυνσης-ακινητοποίησης ή εντός του διαθέσιμου διαδρόμου ή
2. το αεροπλάνο είναι ικανό να συνεχίσει την απογείωση και να αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος πτήσης με επαρκές περιθώριο μέχρις ότου το αεροπλάνο είναι σε θέση να πληροί την παράγραφο SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Κατά τη διαδρομή — ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα

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

SPO.POL.140 Προσγείωση — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα

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

SPO.POL.145 Κριτήρια επιδόσεων και λειτουργίας — αεροπλάνα

Κατά την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών σε ύψος μικρότερο των 150 m (500 ft) πάνω από μη πυκνοκατοικημένες περιοχές, για πτητικές λειτουργίες αεροπλάνων που δεν είναι ικανά να διατηρήσουν το ύψος πτήσης σε ενδεχόμενη κρίσιμη βλάβη του κινητήρα, ο φορέας εκμετάλλευσης:

α) καθιερώνει διαδικασίες πτητικών λειτουργιών για ελαχιστοποίηση των συνεπειών βλάβης του κινητήρα·

- β) καθιερώνει πρόγραμμα εκπαίδευσης για τα μέλη του πληρώματος· και
- γ) εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων ενημερώνονται για τις διαδικασίες που πρέπει να εκτελεστούν σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης.

SPO.POL.146 Κριτήρια επιδόσεων και λειτουργίας — ελικόπτερα

- α) Ο κυβερνήτης μπορεί να χειρίζεται αεροσκάφος πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές υπό τον όρο ότι:
1. το ελικόπτερο είναι πιστοποιημένο στην κατηγορία Α ή Β· και
 2. έχουν θεσπιστεί μέτρα ασφαλείας για την αποτροπή περιττών κινδύνων για άτομα ή ιδιοκτησία στο έδαφος και έχει εγκριθεί η πτητική λειτουργία και η SOP αυτής.
- β) Ο φορέας εκμετάλλευσης:
1. καθιερώνει διαδικασίες πτητικών λειτουργιών για ελαχιστοποίηση των συνεπειών βλάβης του κινητήρα·
 2. καθιερώνει πρόγραμμα εκπαίδευσης για τα μέλη του πληρώματος· και
 3. εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων ενημερώνονται για τις διαδικασίες που πρέπει να εκτελεστούν σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης.
- γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι η μάζα απογείωσης, προσγείωσης ή αιώρησης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται για:
1. αιώρηση εκτός επίδρασης εδάφους με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία σε κατάλληλη ονομαστική ισχύ· ή
 2. εάν επικρατούν συνθήκες κατά τις οποίες δεν είναι πιθανή η αιώρηση εκτός επίδρασης εδάφους, η μάζα του ελικoptέρου δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται για αιώρηση εντός επίδρασης εδάφους, με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία στην κατάλληλη ονομαστική ισχύ, υπό τον όρο ότι οι επικρατούσες συνθήκες επιτρέπουν αιώρηση εντός επίδρασης εδάφους στη μέγιστη καθορισμένη μάζα.

ΤΜΗΜΑ Δ

ΟΡΓΑΝΑ, ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Αεροπλάνα

SPO.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 αξιοπλοΐας, εφόσον αυτές:
1. χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης·
 2. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο SPO.IDE.A.215·
 3. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο SPO.IDE.A.220· 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. υποδοχή χάρτη,
 5. κυτία πρώτων βοηθειών,
 6. εξοπλισμός επιβίωσης και εξοπλισμός σηματοδότησης, και
 7. άγκυρα θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης.
- 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 προς τις παραγράφους SPO.IDE.A.215 και SPO.IDE.A.220·
 2. τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοία του αεροπλάνου, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.
- δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός είναι εύκολα στον χειρισμό τους ή στην πρόσβασή τους 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.

SPO.IDE.A.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση

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

- α) το αεροπλάνο λειτουργεί σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) του φορέα εκμετάλλευσης· ή
- β) για σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και για κάθε αεροπλάνο που χρησιμοποιείται σε εμπορικές πτητικές λειτουργίες, ο φορέας εκμετάλλευσης έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή να εκμεταλλεύεται το αεροπλάνο με βάση τους περιορισμούς του κύριου πίνακα βασικού εξοπλισμού (MMEL)· ή
- γ) το αεροπλάνο υπόκειται σε πτητική άδεια, η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοίας.

SPO.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.

SPO.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) φως 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 του θαλάμου·
- 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.

SPO.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 απεικόνισης 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. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach, και
 - 6. των κλίσεων για σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα.
- β) Αεροπλάνα που ίπτανται υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) τη νύχτα είναι εξοπλισμένα, 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.
- γ) Τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα που ίπτανται υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) επάνω από ύδατα και χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά, πέραν των όσων ορίζουν τα στοιχεία α) και β) είναι εξοπλισμένο με μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης της ταχύτητας του αέρα λόγω συμπίκνωσης ή πάγου·
- δ) 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 συμπίκνωσης ή πάγου.

ε) Όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με διαθέσιμο πρόσθετο χωριστό μέσο απεικόνισης των κάτωθι:

1. του απόλυτου ύψους πίεσης,
2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,
3. των κλίσεων, ή των στροφών και κλίσεων, αναλόγως,
4. της στάσης, κατά περίπτωση,
5. της κατακόρυφης ταχύτητας, κατά περίπτωση
6. της σταθεροποιημένης πορείας, κατά περίπτωση, και
7. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach, κατά περίπτωση.

SPO.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 απεικόνισης 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 πρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης των κάτωθι για τον δεύτερο χειριστή:

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, κατά περίπτωση.
- δ) μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4 και στο στοιχείο γ) σημείο 2, λόγω συμπίκνωσης ή πάγου· και
- ε) τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα, όταν ίπτανται με κανόνες πτήσης εξ όψεως (IFR), πέραν των όσων ορίζονται στα στοιχεία α), β), γ) και δ), είναι εξοπλισμένα με:
1. εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης·
 2. υποδοχή χάρτη σε θέση η οποία επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτητικών λειτουργιών·
 3. δεύτερο ανεξάρτητο μέσο μέτρησης και απεικόνισης του ύψους, εκτός εάν είναι ήδη εγκατεστημένο για λόγους συμμόρφωσης προς το στοιχείο ε) σημείο 1· και
 4. εφεδρική παροχή ενέργειας, ανεξάρτητη από το κύριο σύστημα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, για σκοπούς λειτουργίας και φωτισμού συστήματος ένδειξης στάσης για ελάχιστη διάρκεια 30 πρώτων λεπτών. Η εφεδρική παροχή ενέργειας καθίσταται αυτόματα λειτουργική μετά από την ολική βλάβη του βασικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και στο όργανο εμφανίζεται σαφής ένδειξη ότι ο δείκτης στάσης λειτουργεί με εφεδρική παροχή.

SPO.IDE.A.126 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος με όργανα

Τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα 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).

SPO.IDE.A.130 Σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους (TAWS)

Αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 5 700 kg ή με MOPSC άνω των εννέα θέσεων 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 αξιοπλοΐας (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.

SPO.IDE.A.131 Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II)

Εάν δεν προβλέπεται διαφορετικά από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011, τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με MCTOM άνω των 5 700 kg είναι εξοπλισμένα με ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Αερομεταφερόμενος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα

Τα κάτωθι αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού όταν ίπτανται τη νύχτα ή υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC) σε περιοχές όπου είναι δυνατόν να αναμένονται κατά την πορεία καταιγίδες 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 με MCTOM άνω των 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης τη νύχτα — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα

- α) Τα αεροπλάνα που πετούν σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης τη νύχτα, είναι εφοδιασμένα με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου.
- β) Το μέσο φωτισμού σχηματισμού πάγου δεν προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεραίνει τα μέλη του πληρώματος κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

SPO.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.

SPO.IDE.A.140 Καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης

α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα διαθέτουν καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης:

1. αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 27 000 kg και εφόσον το ατομικό τους CoFA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 ή πριν· 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) για τα οποία εκδόθηκε πιστοποιητικό τύπου για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 ή μετά.

β) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 2 προηγούμενων ωρών.

γ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:

1. συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στον θάλαμο πληρώματος πτήσης από τον ασύρματο·
2. συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας και το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο·
3. το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή, των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο μικρόφωνο τύπου προβόλου και μικρόφωνο εφάρμοσμένο σε προσωπίδα· και
4. ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ακουστικό ή μεγάφωνο.

δ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει να καταγράφει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

ε) Επιπλέον του στοιχείου δ), ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στον θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την εκκίνηση των κινητήρων κατά την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στον θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

στ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

SPO.IDE.A.145 Καταγραφείας δεδομένων πτήσης

- α) Αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 είναι εφοδιασμένα με καταγραφεία δεδομένων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.
- β) Ο καταγραφείας δεδομένων πτήσης καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον καθορισμό με ακρίβεια του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της διαμόρφωσης και της πιητικής λειτουργίας και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια 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 καταγραφείας δεδομένων πτήσης αρχίζει να καταγράφει αυτόματα τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και σταματά αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.
- ε) Ο καταγραφείας δεδομένων πτήσης διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

SPO.IDE.A.150 Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων

- α) Τα αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 τα οποία διαθέτουν ικανότητα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων και απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με καταγραφεία συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης, 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 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) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, εποπτεία εκπομπών αεροσκάφους·
 - vi) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, δεδομένα επιχειρησιακού ελέγχου αεροσκάφους·
 - vii) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, 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, λαμβανομένης υπόψη της αρχιτεκτονικής του συστήματος.
- β) Ο καταγραφείας χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων και πληροφοριών καθώς και μια μέθοδο για την 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 SPO.IDE.A.140 για τους καταγραφείς συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης.
- 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 καταγραφέα είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για την έναρξη και παύση της καταγραφής από τον καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης και περιλαμβάνονται στην παράγραφο SPO.IDE.A.140 στοιχεία δ) και ε).

SPO.IDE.A.155 Συνδυαστικός καταγραφέας δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης

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

- α) έναν συνδυαστικό καταγραφέα δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης εάν το αεροπλάνο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με CVR ή με FDR· ή
- β) δύο συνδυαστικούς καταγραφείς δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης εάν το αεροπλάνο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με CVR και με FDR.

SPO.IDE.A.160 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας και συστήματα πρόσδεσης

Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με:

- α) ένα κάθισμα ή μία θέση για κάθε μέλος του πληρώματος ή μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων που επιβαίνει στο αεροσκάφος·
- β) μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόσδεσης για κάθε θέση·
- γ) για μη σύνδετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα, ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ένα σημείο αποσύνδεσης σε κάθε κάθισμα για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης.
- δ) για σύνδετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα, 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 για κάθε κάθισμα δίπλα σε κάθισμα χειριστή· και
 - σε κάθε κάθισμα παρατηρητή που βρίσκεται στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης.

SPO.IDE.A.165 Κυτίο πρώτων βοηθειών

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

SPO.IDE.A.170 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 ποδών, φέρουν επαρκές οξυγόνο εισπνοής για όλα τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων τουλάχιστον:
- 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·
 - για κάθε χρονικό διάστημα κατά το οποίο, σε περίπτωση απώλειας πίεσης και με βάση τις συνθήκες πτήσης, το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου πληρώματος πτήσης είναι μεταξύ 14 000 ft και 15 000 ft· και

3. για κάθε χρονικό διάστημα άνω των 30 πρώτων λεπτών όταν το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης και στον θάλαμο επιβατών είναι μεταξύ 10 000 ποδών και 14 000 ft· και
 4. 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 άνω των 25 000 ποδών είναι επιπλέον εξοπλισμένα με:
1. συσκευή που παρέχει ένδειξη προειδοποίησης στο πλήρωμα πτήσης για τυχόν απώλεια πίεσης· και
 2. στην περίπτωση σύνθετων μηχανοκίνητων αεροπλάνων, μάσκες ταχείας χρήσης για τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

SPO.IDE.A.175 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. τα 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
 2. όλους τους επιβαίνοντες για όσο χρονικό διάστημα το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο επιβατών είναι άνω των 13 000 ft.
- γ) Κατά παρέκκλιση του στοιχείου β), πτήσεις συγκεκριμένης διάρκειας μεταξύ 13 000 ft και 16 000 ft μπορούν να πραγματοποιούνται χωρίς να παρέχεται συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με την παράγραφο SPO.OP.195 στοιχείο β).

SPO.IDE.A.180 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.

SPO.IDE.A.181 Πελέκεις καταστροφής και λοστοί

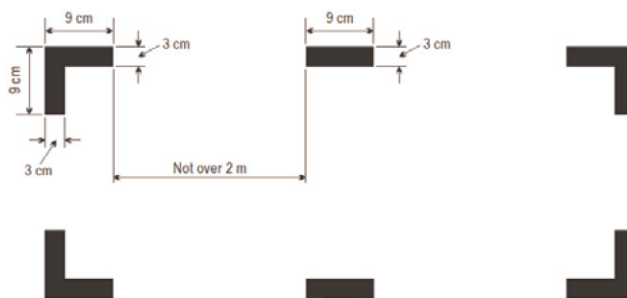
Αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 κιλών είναι εφοδιασμένα με έναν τουλάχιστον πέλεκυ καταστροφής ή λοστό, που βρίσκεται στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης.

SPO.IDE.A.185 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.

Διάγραμμα 1

Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

**SPO.IDE.A.190 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)**

α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με:

1. ELT οιοσδήποτε 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) Οι ELT οιοσδήποτε τύπου και οι PLB είναι ικανοί να εκπέμπουν ταυτόχρονα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Πτήση επάνω από ύδατα

α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με σωσίβιο γιλέκο 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·

1. μονοκινητήρια αεροπλάνα ξηράς όταν:

- i) ίπτανται επάνω από ύδατα πέραν της απόστασης κατολίθησης από την ξηρά· ή
- ii) 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 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) Κάθε σωσίβιο γιλέκο είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων που τα φορούν.

γ) Τα υδροπλάνα που ίπτανται επάνω από ύδατα είναι εξοπλισμένα με:

1. άγκυρα θαλάσσης και άλλον εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόδεσης, 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 των 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 διάσωσης των επιβαινόντων του αεροπλάνου σε περίπτωση προσθαλάσωσης, με βάση τους οποίους καθορίζει τη διάθεση:

1. εξοπλισμού 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 επιβίωσης, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.

SPO.IDE.A.200 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 (ELT(S))· και

3. πρόσθετο εξοπλισμό επιβίωσης για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, με βάση τον αριθμό των επιβαινόντων.

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 τίνονται 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.

SPO.IDE.A.205 Εξοπλισμός ατομικής προστασίας

Κάθε επιβαίνων φέρει εξοπλισμό ατομικής προστασίας κατάλληλο για τον τύπο της πτητικής λειτουργίας που πραγματοποιείται.

SPO.IDE.A.210 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 πρόνευσης και διατοιχισμού για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να τα χρησιμοποιήσει.

SPO.IDE.A.215 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.

SPO.IDE.A.220 Αεροναυτιλιακός εξοπλισμός

α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με αεροναυτιλιακό εξοπλισμό που τους επιτρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με:

1. το 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.

SPO.IDE.A.225 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****SPO.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 SPO.IDE.H.215·
3. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο SPO.IDE.H.220· ή
4. έχουν εγκατασταθεί στο ελικόπτερο.

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

1. ανεξάρτητος φορητός φανός,
2. ρολόι ακριβείας,
3. υποδοχή χάρτη,
4. κυτίο πρώτων βοηθειών,
5. εξοπλισμός επιβίωσης και εξοπλισμός σηματοδότησης, και
6. άγκυρα θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης.

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 προς τις παραγράφους SPO.IDE.H.215 και SPO.IDE.H.220·
2. τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του ελικοπτέρου, 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 καθημέρος.

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.

SPO.IDE.H.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση

Η πτήση δεν αρχίζει στην περίπτωση που κάποιο από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του ελικοπτέρου 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· ή
- β) για σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα και για κάθε ελικόπτερο που χρησιμοποιείται σε εμπορικές πτητικές λειτουργίες, 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 πτητική άδεια, η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

SPO.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) φως προσγείωσης·
- δ) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτέρου, ο οποίος παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτέρου·
- ε) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτέρου, ο οποίος παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα του θαλάμου·
- 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 ελικοπτερο είναι αμφίβιο.

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

- α) Τα ελικοπτερο που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας είναι εξοπλισμένα με μέσα μέτρησης και απεικόνισης 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) Ελικοπτερο που ίπταται υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) επάνω από ύδατα και χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά, ή υπό VMC τη νύχτα, είναι εξοπλισμένο, πέραν όσων ορίζει το στοιχείο α), με:
 - 1. μέσο μέτρησης και οπτικής απεικόνισης 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. για σύνθετα μηχανοκίνητα ελικοπτερο, μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.
- γ) Τα ελικοπτερο 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 συμπύκνωσης ή πάγου.
- δ) Όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, τα ελικοπτερο είναι εξοπλισμένα με διαθέσιμο πρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:
 - 1. του απόλυτου ύψους πίεσης,

2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,
3. των κλίσεων,
4. της στάσης, κατά περίπτωση,
5. της κατακόρυφης ταχύτητας, κατά περίπτωση, και
6. της σταθεροποιημένης πορείας, κατά περίπτωση.

SPO.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 απεικόνισης 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 απεικόνισης 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 για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4 και στο στοιχείο γ) σημείο 2, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.

ε) πρόσθετο μέσο μέτρησης και απεικόνισης της στάσης, ως εφεδρικό όργανο· και

στ) για σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα, τα κάτωθι:

1. εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης· και
2. υποδοχή χάρτη σε θέση η οποία επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτητικών λειτουργιών.

SPO.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).

SPO.IDE.H.132 Αερομεταφερόμενος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα

Τα ελικόπτερα που 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.

SPO.IDE.H.133 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης τη νύχτα — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα

- α) Τα αεροπλάνα που πετούν σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης τη νύχτα, είναι εφοδιασμένα με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου.
- β) Το μέσο φωτισμού σχηματισμού πάγου δεν προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεραίνει τα μέλη του πληρώματος κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

SPO.IDE.H.135 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης

Τα ελικόπτερα που ίπτανται 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.

SPO.IDE.H.140 Καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης

- α) Ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 7 000 kg και εφόσον το ατομικό τους CoFA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 ή μετά είναι εξοπλισμένα με καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης.
- β) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 2 προηγούμενων ωρών.
- γ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:
 1. συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στον θάλαμο πληρώματος πτήσης από τον ασύρματο·
 2. συνομιλίες 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 μικρόφωνο του πληρώματος πτήσης· και
 4. ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο.
- δ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει να καταγράφει πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

- ε) Επιπλέον του στοιχείου δ), ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στον θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την εκκίνηση των κινητήρων κατά την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στον θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.
- στ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

SPO.IDE.H.145 Καταγραφέας δεδομένων πτήσης

- α) Ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 3 175 kg, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα δεδομένων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.
- β) Ο καταγραφέας δεδομένων πτήσης καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον καθορισμό με ακρίβεια του ίχνους πτήσης του ελικοπτήρου, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της διαμόρφωσης και της πτητικής λειτουργίας και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια των τελευταίων 10 ωρών.
- γ) Τα στοιχεία προέρχονται από τα σημεία του ελικοπτήρου που επιτρέπουν ακριβή συσχέτισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.
- δ) Ο καταγραφέας δεδομένων πτήσης αρχίζει να καταγράφει αυτόματα τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και σταματά αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.
- ε) Ο καταγραφέας δεδομένων πτήσης διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

SPO.IDE.H.150 Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων

- α) Τα ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 τα οποία διαθέτουν ικανότητα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων και απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης, καταγράφουν με τη χρήση του καταγραφέα, 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) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, εποπτεία εκπομπών αεροσκάφους·
 - vi) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, δεδομένα επιχειρησιακού ελέγχου αεροσκάφους·
 - vii) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, γραφικά·
 2. πληροφορίες που επιτρέπουν τον συσχέτισμό με κάθε σχετικό αρχείο που συνδέεται με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων και είναι αποθηκευμένο εκτός του ελικοπτήρου και
 3. πληροφορίες σχετικά με τον χρόνο και την προτεραιότητα των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων, λαμβανομένης υπόψη της αρχιτεκτονικής του συστήματος.
- β) Ο καταγραφέας χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων και πληροφοριών καθώς και μια μέθοδο για την ανάκτηση των εν λόγω δεδομένων. Η μέθοδος καταγραφής επιτρέπει την αντιστοίχιση των δεδομένων με τα δεδομένα που καταγράφονται στο έδαφος.

- γ) Ο καταγραφέας είναι σε θέση να διατηρεί τα δεδομένα που καταγράφονται για τουλάχιστον την ίδια διάρκεια που ορίζεται στην παράγραφο SPO.IDE.H.140 για τους καταγραφείς συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης.
- δ) Ο καταγραφέας 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 καταγραφέα είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για την έναρξη και παύση της καταγραφής από τον καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης και περιλαμβάνονται στην παράγραφο SPO.IDE.H.140 στοιχεία δ) και ε).

SPO.IDE.H.155 Συνδυαστικός καταγραφέας δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης

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

SPO.IDE.H.160 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας και συστήματα πρόσδεσης

- α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με:
1. ένα κάθισμα ή μία θέση για κάθε μέλος του πληρώματος ή μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων που επιβαίνει στο αεροσκάφος·
 2. μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόσδεσης για κάθε θέση·
 3. για ελικόπτερα, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας 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· και
 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 σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης.
- β) Η ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού έχει ένα σημείο αποσύνδεσης.

SPO.IDE.H.165 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.

SPO.IDE.H.175 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, κανή 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 για χρονικό διάστημα πέραν των 30 λεπτών, όταν το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι μεταξύ 10 000 ft και 13 000 ft· και
 2. όλα τα μέλη του πληρώματος και μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων για όσο χρονικό διάστημα το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο επιβατών είναι άνω των 13 000 ft.

γ) Κατά παρέκκλιση του στοιχείου β), πτήσεις συγκεκριμένης διάρκειας μεταξύ 13 000 ft και 16 000 ft μπορούν να πραγματοποιούνται χωρίς να παρέχεται συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με την παράγραφο SPO.OP.195 στοιχείο β).

SPO.IDE.H.180 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.

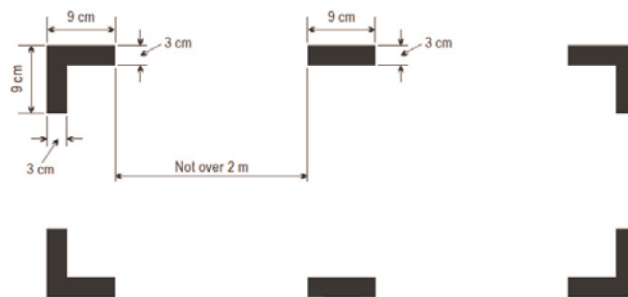
β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα κατάσβεσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλα για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στον χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

SPO.IDE.H.185 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.

Διάγραμμα 1

Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο



SPO.IDE.H.190 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)

α) Ελικόπτερα πιστοποιημένα για μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη θέσεων 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 είναι εξοπλισμένα με ELT(S) ή ατομικό ραδιοσημαντήρα εντοπισμού (PLB) που φέρει μέλος του πληρώματος ή επιβάτης.

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

SPO.IDE.H.195 Πτήση επάνω από ύδατα — μη σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα

α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με σωσίβιο γιλέκο 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, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

1. όταν εμφανιστεί ζωτική βλάβη στον κινητήρα ενώ ίπτανται πάνω από υδάτινους όγκους και απέχουν από την ξηρά σε απόσταση μεγαλύτερη της αυτοπεριστροφής, 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, και σε περίπτωση ζωτικής βλάβης του κινητήρα 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 είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων που τα φορούν.
- γ) Ο κυβερνήτης ελικόπτερου 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 ελικόπτερου σε περίπτωση προσθαλάσωσης, με βάση τους οποίους καθορίζει τη διάθεση:
1. εξοπλισμού για σήματα κινδύνου·
 2. επαρκών σωσιβίων 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 επιβίωσης, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.
- δ) Ο κυβερνήτης προσδιορίζει τους κινδύνους επιβίωσης των επιβαινόντων ελικόπτερου σε περίπτωση προσθαλάσωσης, όταν αποφασίζει εάν οι επιβαίνοντες πρέπει να φορέσουν τα σωσίβια γιλέκα που αναφέρονται στο στοιχείο α).

SPO.IDE.H.197 Σωσίβια γιλέκα — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα

- α) Τα ακόλουθα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με σωσίβιο γιλέκο 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:
1. όταν 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 ζωτικής βλάβης του κινητήρα και το ελικόπτερο είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή
 2. όταν υπερίπτανται των υδάτων σε απόσταση αυτοπεριστροφής από την ξηρά, σε περίπτωση ζωτικής βλάβης 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 είναι έτσι διευθετημένο πάνω από ύδατα, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να είναι δυνατή η προσθαλάσωση.
- β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων που τα φορούν.

SPO.IDE.H.198 Στολές επιβίωσης — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα

Κάθε επιβαίνων φορά στολή επιβίωσης όταν:

- α) εκτελείται 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 και, σε περίπτωση ζωτικής βλάβης του κινητήρα, 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, σε περίπτωση ζωτικής βλάβης του κινητήρα, όπου 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.

SPO.IDE.H.199 Σωσίβια λέμβοι, σωστικοί ELT και εξοπλισμός επιβίωσης για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από ύδατα — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα

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 ζωτικής βλάβης του 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 ζωτικής βλάβης του κινητήρα και το ελικόπτερο δεν είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης, και εφόσον το κρίνει αναγκαίο ο κυβερνήτης βάσει αξιολόγησης του κινδύνου, είναι εξοπλισμένα με:
 1. τουλάχιστον μία σωσίβια λέμβο χωρητικότητας τουλάχιστον του μέγιστου αριθμού επιβαινόντων, αποθηκευμένη κατά τρόπο που να διευκολύνει την άμεση χρήση της σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης·
 2. τουλάχιστον έναν ELT (ELT(S))· για κάθε απαιτούμενη σωσίβια λέμβο και
 3. σωσίβιο εξοπλισμό επιβίωσης, συμπεριλαμβανομένων και μέσων επιβίωσης, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να εκτελεσθεί.

SPO.IDE.H.200 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 σήματα κινδύνου·
- β) τουλάχιστον έναν ELT (ELT(S))· και
- γ) πρόσθετο εξοπλισμό επιβίωσης για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, με βάση τον αριθμό των επιβαινόντων.

SPO.IDE.H.201 Πρόσθετες απαιτήσεις για ελικόπτερα που εκτελούν υπεράκτιες πτήσεις σε αντίξοια θαλάσσια περιοχή — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα

Τα ελικόπτερα που εκτελούν υπεράκτιες πτήσεις σε αντίξοια 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, όλα τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων φορούν στολή επιβίωσης
- β) Όλες οι σωσίβια λέμβοι που μεταφέρονται σύμφωνα με την παράγραφο SPO.IDE.H.199 είναι τοποθετημένες κατά τρόπο ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε συνθήκες θαλάσσης για τις οποίες να έχουν αξιολογηθεί τα χαρακτηριστικά προσθαλάσσης, επίπλευσης και αντιστάθμισης του ελικοπτερού για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις προσθαλάσσης 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 έξοδοι κινδύνου, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων κινδύνου του πληρώματος, και τα μέσα ανοίγματός τους φέρουν σαφή σήμανση για την καθοδήγηση των επιβαινόντων 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 έξοδοι κινδύνου προσθαλάσωσης φέρουν μηχανισμό ασφάλισης στην ανοικτή θέση, έτσι ώστε να μην εμποδίζουν την έξοδο των επιβαινόντων 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 τη συνδυασμένη απαίτηση της στολής επιβίωσης και του σωσίβιου γιλέκου.

SPO.IDE.H.202 Ελικόπτερα πιστοποιημένα για λειτουργία στο νερό — διάφορα στοιχεία

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 ελικoptέρου 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.

SPO.IDE.H.203 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις επάνω από ύδατα — προσθαλάσωση

Σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα που εκτελούν υπεράκτια πτήση σε αντίξοη θαλάσσια περιοχή, σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών σε κανονική ταχύτητα πλεύσης και μη σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα που εκτελούν υπεράκτια πτήση σε αντίξοη θαλάσσια περιοχή σε απόσταση πέραν 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.

SPO.IDE.H.205 Εξοπλισμός ατομικής προστασίας

Κάθε επιβαίνων φέρει εξοπλισμό ατομικής προστασίας κατάλληλο για τον τύπο της πτητικής λειτουργίας που πραγματοποιείται.

SPO.IDE.H.210 Ακουστικά

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

SPO.IDE.H.215 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 επιτρέπεται 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 επιτρέπεται 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 την SPO.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.

SPO.IDE.H.220 Αεροναυτιλιακός εξοπλισμός

- α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με αεροναυτιλιακό εξοπλισμό που τους επιτρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με:
1. το σχέδιο πτήσης της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (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 απρόβλεπτων 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.

SPO.IDE.H.225 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

SPO.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 SPO.IDE.S.145·
 3. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο SPO.IDE.S.150· ή
 4. έχουν εγκατασταθεί στο ανεμοπλάνο.
- β) Δεν χρειάζεται έγκριση εξοπλισμού για τα κάτωθι, όταν απαιτείται βάσει του παρόντος τμήματος:
1. ανεξάρτητος φορητός φανός,

2. ρολόι ακριβείας, και
 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 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· 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.

SPO.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.

SPO.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 απεικόνισης των κάτωθι:

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

β) Ανεμοπλάνα που ίπτανται υπό συνθήκες υπό τις οποίες το ανεμοπλάνο δεν μπορεί διατηρηθεί στην επιθυμητή στάση χωρίς την προσφυγή σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα μέσα, είναι εξοπλισμένα, πέραν όσων ορίζει το στοιχείο α), με μέσο μέτρησης και απεικόνισης των κάτωθι:

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

SPO.IDE.S.120 Πτήση σε νέφη — όργανα πτήσης και πλοήγησης

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

- α) της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας,

- β) του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα,
- γ) του απόλυτου ύψους πίεσης,
- δ) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,
- ε) της κατακόρυφης ταχύτητας, και
- στ) της στάσης ή των στροφών και κλίσεων.

SPO.IDE.S.125 Καθίσματα και συστήματα πρόσδεσης

- α) Τα ανεμοπλάνα είναι εξοπλισμένα 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.

SPO.IDE.S.130 Συμπληρωματικό οξυγόνο

Τα ανεμοπλάνα που ίπτανται σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ποδών 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 10 000 έως 13 000 ft· και
- β) σε όλα τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων για όσο χρονικό διάστημα το απόλυτο ύψος πίεσης είναι άνω των 13 000 ft.

SPO.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 επιβαινόντος για τη χρήση του οποίου προορίζεται·
- β) πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) ή ατομικό ραδιοσημαντήρα εντοπισμού (PLB), που φέρει μέλος του πληρώματος ή μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων, 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 κατολίθισης από την ξηρά· ή
 - 2. το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης βρίσκεται σε σημείο επάνω από ύδατα ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθαλάσωσης.

SPO.IDE.S.140 Εξοπλισμός επιβίωσης

Τα ανεμοπλάνα 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.

SPO.IDE.S.145 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

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

SPO.IDE.S.150 Αεροναυτιλιακός εξοπλισμός

Τα ανεμοπλάνα 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 εναερίου χώρου.

SPO.IDE.S.155 Αναμεταδότης

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

ΕΝΟΤΗΤΑ 4**Αερόστατα****SPO.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 SPO.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. ρολόι ακριβείας,
 3. κυτίο πρώτων βοηθειών,
 4. 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 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· 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.

SPO.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, 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.

SPO.IDE.B.110 Φώτα πτητικής λειτουργίας

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

- α) φώτα αποφυγής σύγκρουσης·
- β) μέσο που παρέχει κατάλληλο φωτισμό για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αερόστατου·
- γ) ανεξάρτητο φορητό φανό.

SPO.IDE.B.115 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (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 ολισθήσης, και
- β) μέσο μέτρησης και 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 εναερίου χώρου ή όταν το απόλυτο ύψος πίεσης πρέπει να ελεγχθεί για τη χρήση οξυγόνου.

SPO.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.

SPO.IDE.B.121 Συμπληρωματικό οξυγόνο

Τα αερόστατα που ίπτανται σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ποδών 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 10 000 έως 13 000 ft· και

- β) σε όλα τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων για όσο χρονικό διάστημα το απόλυτο ύψος πίεσης είναι άνω των 13 000 ft.

SPO.IDE.B.125 Πυροσβεστήρες χειρός

Τα αερόστατα θερμού αέρα είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα πυροσβεστήρα χειρός, εφόσον απαιτείται από τις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης.

SPO.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 προσθιאלάσωσης, με βάση τους οποίους καθορίζει τη μεταφορά:

- α) σωσίβιου γιλέκου για κάθε επιβαινόντα, το οποίο πρόκειται να φορεθεί ή είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα του επιβαινόντος για τη χρήση του οποίου προορίζεται·
- β) πομπού εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) ή ατομικό ραδιοσημαντήρα εντοπισμού (PLB), που φέρει μέλος του πληρώματος ή μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων, ικανού να εκπέμπει ταυτόχρονα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz· και
- γ) εξοπλισμού σηματοδότησης για σήματα κινδύνου.

SPO.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.

SPO.IDE.B.140 Διάφορα στοιχεία εξοπλισμού

Τα αερόστατα είναι εφοδιασμένα με προστατευτικά γάντια για κάθε μέλος του πληρώματος.

- α) Τα αερόστατα θερμού αέρα 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 m.

- β) Τα αερόστατα αερίου είναι εφοδιασμένα με:

1. μαχαίρι· και
2. σχοινί μήκους τουλάχιστον 20 m από φυσικές ίνες ή ηλεκτροστατικό αγωγίμο υλικό.

SPO.IDE.B.145 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

- α) Όταν απαιτείται λόγω του συγκεκριμένου εναερίου 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 εναερίου χώρου.

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

SPO.IDE.B.150 Αναμεταδότης

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

ΤΜΗΜΑ Ε

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων μεταφοράς εξωτερικού φορτίου με αρτάνη (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών

Οι τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών για τα HESLO προσδιορίζουν:

- α) τον εξοπλισμό που πρέπει να φέρει το ελικόπτερο, συμπεριλαμβανομένων των περιορισμών πτητικής λειτουργίας αυτού και τις κατάλληλες καταχωρίσεις στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), κατά περίπτωση·
- β) τη σύνθεση του πληρώματος και την απαιτούμενη εμπειρία για τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων·
- γ) τη σχετική κατάρτιση για μέλη του πληρώματος και μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, καθώς και τα προσόντα και τον προσδιορισμό των ατόμων που παρέχουν αυτή την κατάρτιση στα μέλη του πληρώματος και στα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων·
- δ) τις ευθύνες και τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος και των μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων·
- ε) τα κριτήρια επιδόσεων που πρέπει να πληρούνται ώστε να εκτελούνται πτητικές λειτουργίες HESLO·
- στ) συνήθεις και ασυνήθεις διαδικασίες και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

SPO.SPEC.HESLO.105 Ειδικός εξοπλισμός HESLO

Το ελικόπτερο πρέπει να είναι εξοπλισμένο τουλάχιστον με τα κάτωθι:

- α) ένα κάτοπτρο ασφάλειας φορτίου ή εναλλακτικό μέσο που να εξασφαλίζει οπτική επαφή με το (τα) άγκιστρο (-α)/το φορτίο και
- β) έναν μετρητή φορτίου, εκτός εάν υπάρχει διαφορετική μέθοδος προσδιορισμού του βάρους του φορτίου.

SPO.SPEC.HESLO.110 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

Ο φορέας εκμετάλλευσης που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα σε ή από μη στελεχωμένους χώρους λειτουργίας ή απομακρυσμένες περιοχές αιτείται στην αρμόδια αρχή την απαλλαγή από τις διατάξεις των τεχνικών οδηγιών, εάν δεν προτίθενται να συμμορφωθεί προς άλλες απαιτήσεις των εν λόγω οδηγιών.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Δραστηριότητες μεταφοράς εξωτερικού ανθρώπινου φορτίου (HEC)

SPO.SPEC.HEC.100 Τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών

Οι τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών για τα HEC προσδιορίζουν:

- α) τον εξοπλισμό που πρέπει να φέρει το ελικόπτερο, συμπεριλαμβανομένων των περιορισμών πτητικής λειτουργίας αυτού και τις κατάλληλες καταχωρίσεις στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), κατά περίπτωση·
- β) τη σύνθεση του πληρώματος και την απαιτούμενη εμπειρία για τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων·

- γ) τη σχετική κατάρτιση για μέλη του πληρώματος και μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, καθώς και τα προσόντα και τον προσδιορισμό των ατόμων που παρέχουν αυτή την κατάρτιση στα μέλη του πληρώματος και στα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων·
- δ) τις ευθύνες και τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος και των μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων·
- ε) τα κριτήρια επιδόσεων που πρέπει να πληρούνται ώστε να εκτελούνται πτητικές λειτουργίες HEC·
- στ) συνήθειες και ασυνήθειες διαδικασίες και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

SPO.SPEC.HEC.105 Ειδικός εξοπλισμός HEC

- α) Το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με:
 - 1. εξοπλισμό λειτουργιών ανύψωσης ή άγκιστρο φορτίου·
 - 2. ένα κάτοπτρο ασφαλείας φορτίου ή εναλλακτικό μέσο που να εξασφαλίζει οπτική επαφή με το άγκιστρο· και
 - 3. έναν μετρητή φορτίου, εκτός εάν υπάρχει διαφορετική μέθοδος προσδιορισμού του βάρους του φορτίου.
- β) Η εγκατάσταση του συνόλου του εξοπλισμού ανύψωσης και του άγκιστρου φορτίου καθώς και μεταγενέστερες τροποποιήσεις αυτών διαθέτουν έγκριση αξιοπλοΐας κατάλληλη για τη σκοπούμενη λειτουργία.

ΕΝΟΤΗΤΑ 3

Πτητικές λειτουργίες αλεξίπτωτου (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών

Οι τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών για τις PAR προσδιορίζουν:

- α) τον εξοπλισμό που πρέπει να φέρει το αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένων των περιορισμών πτητικής λειτουργίας αυτού και τις κατάλληλες καταχωρίσεις στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), κατά περίπτωση·
- β) τη σύνθεση του πληρώματος και την απαιτούμενη εμπειρία για τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων·
- γ) τη σχετική κατάρτιση για μέλη του πληρώματος και μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, καθώς και τα προσόντα και τον προσδιορισμό των ατόμων που παρέχουν αυτή την κατάρτιση στα μέλη του πληρώματος και στα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων·
- δ) τις ευθύνες και τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος και των μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων·
- ε) τα κριτήρια επιδόσεων που πρέπει να πληρούνται ώστε να εκτελούνται πτητικές λειτουργίες πτώσης με αλεξίπτωτο·
- στ) συνήθειες και ασυνήθειες διαδικασίες και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

SPO.SPEC.PAR.105 Μεταφορά μελών του πληρώματος και μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων

Η απαίτηση σχετικά με τις ευθύνες των μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων όπως ορίζονται στην παράγραφο SPO.GEN.106 στοιχείο γ) δεν εφαρμόζεται για μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων που εκτελούν πτώσεις με αλεξίπτωτο.

SPO.SPEC.PAR.110 Καθίσματα

Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο SPO.IDE.A.160 στοιχείο α) και την παράγραφο SPO.IDE.H.160 στοιχείο α) σημείο 1, το δάπεδο του αεροσκάφους μπορεί να χρησιμοποιείται ως καθίσμα, υπό τον όρο ότι παρέχονται μέσα συγκράτησης ή πρόσδεσης του μέλους πληρώματος ειδικών καθηκόντων.

SPO.SPEC.PAR.115 Συμπληρωματικό οξυγόνο

Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο SPO.OP.195 στοιχείο α), η απαίτηση χρήσης συμπληρωματικού οξυγόνου δεν ισχύει για τα μέλη του πληρώματος πλην του κυβερνήτη και για μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων που εκτελούν εργασίες ουσιώδεις για το ειδικό καθήκον τους, όταν το απόλυτο ύψος θαλάμου:

- α) υπερβαίνει τα 13 000 ft, για χρονικό διάστημα έως 6 λεπτών.
- β) υπερβαίνει τα 15 000 ft, για χρονικό διάστημα έως 3 λεπτών.

SPO.SPEC.PAR.120 Πτήση επάνω από ύδατα

Όταν μεταφέρει περισσότερα από 6 άτομα, ο κυβερνήτης του αερόστατου που ίπταται επάνω από ύδατα προσδιορίζει τους κινδύνους επίβιωσης των επιβαίνοντων του αερόστατου σε περίπτωση προσθαλάσωσης, με βάση τους οποίους καθορίζει τη μεταφορά πομπού εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT), ικανού να εκπέμπει ταυτόχρονα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Παράδοση επικίνδυνων εμπορευμάτων

Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο SPO.GEN.155, οι αλεξιπτωτιστές μπορούν να εξέλθουν από το αεροσκάφος για σκοπούς επίδειξης αλεξιπτωτου πάνω από περιοχές υψηλής συγκέντρωσης πόλεων, κωμοπόλεων ή οικισμών ή πάνω από υπαίθρια συγκέντρωση ατόμων φέροντας συσκευή καπνού, υπό τον όρο ότι έχει κατασκευαστεί για αυτόν τον σκοπό.

ΕΝΟΤΗΤΑ 4

Αεροβατικές πτήσεις (ABF)**SPO.SPEC.ABF.100 Τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών**

Οι τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών για τις ABF προσδιορίζουν:

- α) τον εξοπλισμό που πρέπει να φέρει το αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένων των περιορισμών πτητικής λειτουργίας αυτού και τις κατάλληλες καταχωρίσεις στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), κατά περίπτωση·
- β) τη σύνθεση του πληρώματος και την απαιτούμενη εμπειρία για τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων·
- γ) τη σχετική κατάρτιση για μέλη του πληρώματος και μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, καθώς και τα προσόντα και τον προσδιορισμό των ατόμων που παρέχουν αυτή την κατάρτιση στα μέλη του πληρώματος και στα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων·
- δ) τις ευθύνες και τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος και των μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων·
- ε) τα κριτήρια επιδόσεων που πρέπει να πληρούνται ώστε να εκτελούνται πτητικές λειτουργίες ABF·
- στ) συνήθειες και ασυνήθειες διαδικασίες και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

SPO.SPEC.ABF.105 Μεταφερόμενα έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες

Τα κάτωθι έγγραφα που απαριθμούνται στην παράγραφο SPO.GEN.140 στοιχείο α) δεν είναι απαραίτητο να μεταφέρονται κατά τις αεροβατικές πτήσεις:

- α) λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας (ATS), κατά περίπτωση·
- β) επικαιροποιημένοι και κατάλληλοι αεροπορικοί χάρτες για τη διαδρομή/περιοχή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές κατά μήκος των οποίων είναι εύλογο να αναμένεται ενδεχόμενο παρέκκλισης από την πορεία της πτήσης·
- γ) διαδικασίες και πληροφορίες οπτικών σημάτων για χρήση από αεροσκάφη που παρεμποδίζουν την πορεία και αεροσκάφη των οποίων η πορεία παρεμποδίζεται·
- δ) πληροφορίες σχετικά με τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης για την περιοχή όπου πρόκειται να πραγματοποιηθεί η σκοπούμενη πτήση.

SPO.SPEC.ABF.115 Εξοπλισμός

Οι κάτωθι απαιτήσεις εξοπλισμού δεν είναι απαραίτητο να εφαρμόζονται στις αεροβατικές πτήσεις:

- α) κυτία πρώτων βοηθειών, όπως ορίζονται στις παραγράφους SPO.IDE.A.165 και SPO.IDE.H.165·
 - β) πυροσβεστήρες χειρός, όπως ορίζονται στις παραγράφους SPO.IDE.A.180 και SPO.IDE.H.180· και
 - γ) πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) ή ατομικός ραδιοσημαντήρας εντοπισμού (PLB), όπως ορίζονται στις παραγράφους SPO.IDE.A.190 και SPO.IDE.H.190.»
-