Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς βοήθημα τεκμηρίωσης και τα θεσμικά όργανα δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του

►**B** **ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 923/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

της 26ης Σεπτεμβρίου 2012

για καθορισμό των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1035/2011 και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1265/2007, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 281 της 13.10.2012, σ. 1)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Κανονισμός (ΕΕ) 2015/340 της Επιτροπής της 20ής Φεβρουαρίου 2015	L 63	1	6.3.2015

▼B

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 923/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 26ης Σεπτεμβρίου 2012

για καθορισμό των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1035/2011 και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1265/2007, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») ([1]), και ιδίως το άρθρο 4 στοιχεία α) και β),

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2008, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας [εφεξής «βασικός κανονισμός EASA» ([2])], και ιδίως τα άρθρα 8 και 8β και το παράρτημα Vβ,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, η Επιτροπή πρέπει να εκδώσει εκτελεστικούς κανόνες, ώστε να θεσπισθούν ενδεδειγμένες διατάξεις για τους κανόνες αέρος με βάση τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) και να εναρμονισθεί η εφαρμογή της κατά ΔΟΠΑ κατηγοριοποίησης του εναέριου χώρου, ώστε να εξασφαλισθεί αδιάλειπτη παροχή ασφαλών και αποτελεσματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εντός του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ([3]), ο Eurocontrol έλαβε την εντολή να συνδράμει την Επιτροπή στην εκπόνηση των εκτελεστικών κανόνων, οι οποίοι θα περιέχουν ενδεδειγμένες διατάξεις για τους κανόνες αέρος με βάση τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές της ΔΟΠΑ και θα εναρμονίζουν την εφαρμογή της κατά ΔΟΠΑ κατηγοριοποίησης του εναέριου χώρου·

(3) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 και το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, αναμένεται ότι η πρωτοβουλία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό θα βοηθήσει τα κράτη μέλη να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους με βάση τη σύμβαση του Σικάγου του 1944 για τη διεθνή πολιτική αεροπορία (εφεξής «σύμβαση του Σικάγου»), διότι εξασφαλίζει κοινή ερμηνεία και εφαρμογή.

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20.
([2]) ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.
([3]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

▼B

(4) Στόχος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 είναι να υποστηριχθεί η ιδέα ενός πιο ενοποιημένου λειτουργικού εναέριου χώρου στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, να καθιερωθούν κοινές διαδικασίες σχεδιασμού, προγραμματισμού και διαχείρισης και παράλληλα να διασφαλισθεί αποτελεσματική και ασφαλής απόδοση στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Ο στόχος αυτός συνδέεται ιδιαίτερα με την ταχεία υλοποίηση των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

(5) Στα αποτελέσματα του έργου που επιτέλεσε η ομάδα την οποία συνέστησαν από κοινού η Επιτροπή, ο Eurocontrol και η ΔΟΠΑ, με το οποίο καταγράφηκαν οι εθνικές διαφορές που είχαν αναφέρει τα κράτη μέλη ως προς τα πρότυπα της ΔΟΠΑ για τους κανόνες αέρος και αφορούν τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, υποστηρίζεται ότι χρειάζεται τυποποίηση των κοινών κανόνων και των διαφορών όσον αφορά τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

(6) Για να εξασφαλισθεί ασφαλής, αποτελεσματική και ταχεία διεθνής εναέρια κυκλοφορία και για να υποστηριχθεί η καθιέρωση των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου, όλοι όσοι συμμετέχουν στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό πρέπει να υιοθετήσουν κοινή δέσμη κανόνων. Επίσης, κύριος παράγοντας για ασφαλείς διασυνοριακές πτητικές επιχειρήσεις είναι η δημιουργία διαφανούς ρυθμιστικού συστήματος, οι συντελεστές του οποίου μπορούν να έχουν ασφάλεια δικαίου και προβλεψιμότητα. Προς το σκοπό αυτό, πρέπει να καθιερωθούν τυποποιημένοι κανόνες αέρος και οι συναφείς επιχειρησιακές διατάξεις σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και να συμπληρωθούν, εφόσον χρειάζεται, με καθοδηγητικό υλικό ή/και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης.

(7) Για να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί, τα κράτη μέλη πρέπει να κοινοποιήσουν στη ΔΟΠΑ μόνον από κοινού συμφωνηθείσες ευρωπαϊκές διαφορές σε πεδία που καλύπτει η ενωσιακή νομοθεσία. Οι εν λόγω διαφορές πρέπει να προσδιορισθούν και να παρακολουθούνται σε μόνιμη βάση.

(8) Τα κράτη μέλη τα οποία έχουν θεσπίσει πρόσθετες διατάξεις συμπληρωματικές προτύπου της ΔΟΠΑ, εφόσον κρίνουν ότι είναι πάντα αναγκαίες και με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω πρόσθετες διατάξεις δεν συνιστούν διαφορά βάσει της σύμβασης του Σικάγου ή ότι δεν αντίκεινται στην κείμενη ενωσιακή νομοθεσία, πρέπει να συνεχίσουν να τις εφαρμόζουν μέχρι να καλυφθούν από ενδεδειγμένες ενωσιακές διατάξεις.

(9) Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων και των δικαιωμάτων των κρατών μελών με βάση τη σύμβαση για την ανοικτή θάλασσα, σύμφωνα με το άρθρο 12 της σύμβασης του Σικάγου, και ιδίως το παράρτημα 2 της σύμβασης του Σικάγου, καθώς και με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών και της Ένωσης με βάση τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας και των υποχρεώσεων των κρατών μελών με βάση τη σύμβαση του 1972 περί διεθνών κανονισμών προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα.

(10) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού-πλαισίου (ΕΚ) αριθ. 549/2004, το ρυθμιστικό πλαίσιο δημιουργίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού δεν καλύπτει τις στρατιωτικές επιχειρήσεις ούτε τη στρατιωτική εκπαίδευση.

(11) Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την υπάρχουσα διαδικασία τροποποίησης των προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών της ΔΟΠΑ που εντάσσονται στο πλαίσιο της σύμβασης του Σικάγου.

▼B

(12) Η διεύρυνση των αρμοδιοτήτων του EASA, ώστε να αναλάβει και την ασφάλεια της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, προϋποθέτει συνοχή των εκτελεστικών κανόνων που εκπονούνται με βάση τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

(13) Για να εξασφαλισθεί συνοχή των μεταφερόμενων διατάξεων του παραρτήματος 2 της σύμβασης του Σικάγου στον παρόντα κανονισμό με τις μελλοντικές διατάξεις που θα απορρέουν από άλλα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου που θα συμπεριληφθούν στα επόμενα στάδια εργασιών, καθώς και η εφαρμογή μελλοντικών ενωσιακών κανόνων, πρέπει να αναθεωρηθούν οι αρχικές διατάξεις, όπου χρειάζεται.

(14) Κατά περίπτωση, πρέπει να επικαιροποιηθεί η ενωσιακή νομοθεσία που αφορά τον παρόντα κανονισμό,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να θεσπισθούν οι κοινοί κανόνες αέρος και οι συναφείς επιχειρησιακές διατάξεις σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας που θα εφαρμόζονται στη γενική εναέρια κυκλοφορία στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται ιδίως στους χρήστες του εναερίου χώρου που εμπλέκονται στη γενική εναέρια κυκλοφορία, οι οποίοι:

α) δραστηριοποιούνται στην Ένωση, εντός ή εκτός αυτής·

β) έχουν την εθνικότητα και τα σήματα νηολόγησης κράτους μέλους της Ένωσης και δραστηριοποιούνται σε οποιοδήποτε εναέριο χώρο εφόσον δεν αντίκεινται στους κανόνες που δημοσιεύει η χώρα, υπό τη δικαιοδοσία της οποίας είναι ο εναέριος χώρος υπέρπτησης.

3. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται επίσης στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και το αντίστοιχο προσωπικό εδάφους που λαμβάνει μέρος στις πτητικές επιχειρήσεις.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

1) «ακρίβεια», ο βαθμός αντιστοιχίας της υπολογιζόμενης ή της μετρούμενης τιμής με την πραγματική τιμή·

2) «συμφωνία ADS-C (αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση — σύμφωνο)», σχέδιο αναφοράς το οποίο ορίζει τους όρους αναφοράς δεδομένων ADS-C (π.χ. δεδομένα που ζητεί η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και συχνότητα των αναφορών ADS-C, τα οποία πρέπει να συμφωνούνται πριν τη χρήση της ADS-C για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας)·

3) «συμβουλευτικός εναέριος χώρος», εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, ή καθορισμένη διαδρομή, εντός του (της) οποίου (οποίας) διατίθεται συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας·

▼B

4) «συμβουλευτική διαδρομή», καθορισμένη διαδρομή κατά μήκος της οποίας διατίθεται συμβουλευτική εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας

5) «ακροβατική πτήση», σκόπιμοι ελιγμοί που εκτελεί αεροσκάφος οι οποίοι περιλαμβάνουν απότομη αλλαγή στη στάση του αεροσκάφους, ασυνήθιστη στάση, ή ασυνήθιστη διακύμανση της ταχύτητας, όχι απαραίτητη για κανονική πτήση ή για εκπαίδευση με σκοπό πτυχία ή ικανότητες πλην εκείνων ακροβατικής πτήσης·

6) «αεροδρόμιο», καθορισμένη έκταση (συμπεριλαμβανομένων των κτιρίων, των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού), χερσαία ή υδάτινη ή σταθερή, σταθερή υπεράκτια ή πλωτή δομή, που προορίζεται να χρησιμοποιείται είτε στο σύνολό της είτε σε τμήμα της για την άφιξη, την αναχώρηση και την κίνηση επιφανείας αεροσκαφών·

7) «υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου», υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για την κυκλοφορία αεροδρομίου·

8) «πύργος ελέγχου αεροδρομίου», μονάδα που συστήνεται για την παροχή υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας στην κυκλοφορία του αεροδρομίου·

9) «κυκλοφορία αεροδρομίου», όλη η κυκλοφορία στην περιοχή ελιγμών αεροδρομίου και όλα τα αεροσκάφη που ίπτανται στον περίγυρο αεροδρομίου. Στην κίνηση αεροσκάφους στον περίγυρο αεροδρομίου περιλαμβάνεται μεταξύ άλλων η είσοδος του αεροσκάφους στον κύκλο κυκλοφορίας αεροδρομίου ή η έξοδός του από αυτόν·

10) «κύκλος κυκλοφορίας αεροδρομίου», συγκεκριμένο ίχνος πτήσης αεροσκάφους που κινείται στον περίγυρο αεροδρομίου·

11) «ζώνη κυκλοφορίας αεροδρομίου», εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων καθοριζόμενος γύρω από αεροδρόμιο για την προστασία της κυκλοφορίας του·

12) «εναέρια εργασία», η πτητική λειτουργία αεροσκάφους κατά την οποία το αεροσκάφος χρησιμοποιείται για εξειδικευμένες υπηρεσίες όπως η γεωργία, οι κατασκευές, η φωτογράφηση, η επόπτευση, η παρατήρηση και η περιπολία, η έρευνα και η διάσωση, η εναέρια διαφήμιση κ.λπ.·

13) «εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών (ΕΑΠ)», δημοσίευμα που εκδίδεται από την αρχή κράτους ή σε συνεργασία με αυτήν, το οποίο περιέχει αεροναυτικές πληροφορίες μακροχρόνιου χαρακτήρα, ουσιώδεις για την αεροναυτιλία·

14) «κινητή αεροναυτική υπηρεσία», η κινητή υπηρεσία μεταξύ αεροναυτικών σταθμών και σταθμών αεροσκαφών, ή μεταξύ σταθμών αεροσκαφών, στην οποία μπορούν να συμμετέχουν σταθμοί σκαφών διάσωσης· μπορούν να συμμετέχουν επίσης στην υπηρεσία αυτή σε καθορισμένες συχνότητες κινδύνου και έκτακτης ανάγκης θεσιδεικτικοί ραδιοφάροι έκτακτης ανάγκης·

15) «αεροναυτικός σταθμός», σταθμός ξηράς της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ο αεροναυτικός σταθμός μπορεί να είναι εγκατεστημένος π.χ. σε πλοίο ή σε θαλάσσια εξέδρα·

▼B

16) «αεροπλάνο», μηχανοκίνητο αεροσκάφος βαρύτερο του αέρα, η άντωση του οποίου εξασφαλίζεται κυρίως από αεροδυναμικές πιέσεις επί επιφανειών που παραμένουν σταθερές υπό δεδομένες συνθήκες πτήσης·

17) «σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS)», σύστημα αεροσκάφους βασιζόμενο σε σήματα αποκριτή δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR), το οποίο λειτουργεί ανεξάρτητα από εξοπλισμό εδάφους, για να παρέχει συμβουλές στον χειριστή του αεροσκάφους σχετικά με άλλα αεροσκάφη σε απόσταση δυνητικής σύγκρουσης, τα οποία είναι εφοδιασμένα με αποκριτή SSR·

18) «αεροσκάφος», κάθε ιπτάμενο όχημα που εξασφαλίζει τη στήριξή του στην ατμόσφαιρα χάρη στην αντίσταση του αέρα πλην της αντίστασής του αέρα επί της επιφάνειας της Γης·

19) «διεύθυνση αεροσκάφους», ο μοναδικός συνδυασμός 24 ψηφίων που αποδίδεται σε αεροσκάφος για τις επικοινωνίες αέρος-εδάφους, πλοήγησης και επιτήρησης·

20) «παρατήρηση από αεροσκάφος» είναι η αξιολόγηση ενός ή περισσοτέρων μετεωρολογικών στοιχείων από αεροσκάφος εν πτήσει·

21) «εναέρια μετεωρολογική ενημέρωση», η ενημέρωση που εκδίδει κέντρο μετεωρολογικών παρατηρήσεων σχετικά με την εμφάνιση ή την αναμενόμενη εμφάνιση συγκεκριμένων καιρικών φαινομένων κατά τη διαδρομή, τα οποία ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια αεροσκαφών σε χαμηλό επίπεδο πτήσης και δεν συμπεριλαμβάνονταν ήδη στην πρόβλεψη που εκδόθηκε για χαμηλές πτήσεις στην αντίστοιχη περιοχή πληροφοριών πτήσεων ή σε τμήμα αυτής της περιοχής·

22) «επικοινωνία αέρος-εδάφους», αμφίδρομη επικοινωνία μεταξύ αεροσκαφών και σταθμών ή τοποθεσιών στην επιφάνεια της Γης·

23) «ραδιοσταθμός αερεπίγειου ελέγχου», ο σταθμός αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών που έχει την κύρια ευθύνη διαχείρισης των επικοινωνιών σε πτητική λειτουργία και τον έλεγχο των αεροσκαφών σε δεδομένη περιοχή·

24) «αναφορά πτήσης», η αναφορά από αεροσκάφος εν πτήσει η οποία συντάσσεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις για τη θέση, καθώς και για τις επιχειρησιακές ή/και μετεωρολογικές αναφορές·

25) «αεροτροχοδρόμηση», η κίνηση ελικοπτέρου καθέτου προσγείωσης/απογείωσης πάνω από την επιφάνεια αεροδρομίου, συνήθως με επίδραση του φαινομένου εδάφους και με ταχύτητα εδάφους μικρότερη των 37 km/h (20 kts)·

26) «εναέρια κυκλοφορία», όλα τα αεροσκάφη που ίπτανται ή επιχειρούν στην περιοχή ελιγμών αεροδρομίου·

27) «συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας», υπηρεσία που παρέχεται εντός συμβουλευτικού εναέριου χώρου ώστε να εξασφαλίζεται στο μέγιστο πρακτικό βαθμό διαχωρισμός μεταξύ αεροσκαφών τα οποία επιχειρούν σύμφωνα με σχέδια πτήσεως IFR·

28) «εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας», η εξουσιοδότηση προς αεροσκάφος να κινηθεί με βάση τους όρους που έχει ορίσει η μονάδα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας·

▼B

29) «οδηγία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας», οι οδηγίες που εκδίδονται από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας προκειμένου ένας χειριστής να προβεί σε συγκεκριμένη ενέργεια·

30) «υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας», υπηρεσία που παρέχεται με στόχο:

α) την πρόληψη συγκρούσεων:

1. μεταξύ αεροσκαφών και

2. στην περιοχή ελιγμών, μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων· και

β) τη διεκπεραίωση και τη διατήρηση κανονικής ροής εναέριας κυκλοφορίας·

31) «μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας», γενικός όρος ο οποίος αντιστοιχεί κατά περίπτωση σε κέντρο ελέγχου περιοχής, μονάδα ελέγχου προσέγγισης ή πύργο ελέγχου αεροδρομίου·

32) «υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας (ATS)», γενικός όρος ο οποίος αντιστοιχεί κατά περίπτωση σε υπηρεσία πληροφοριών πτήσης, υπηρεσία συνέγερσης, συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (υπηρεσία ελέγχου περιοχής, υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης ή υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου)·

33) «εναέριοι χώροι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας», οι εναέριοι χώροι καθορισμένων διαστάσεων, αλφαβητικά προσδιορισμένοι, εντός των οποίων μπορούν να πραγματοποιηθούν συγκεκριμένοι τύποι πτήσεων, και για τους οποίους καθορίζονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και κανόνες λειτουργίας·

34) «γραφείο αναφορών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας», μονάδα που δημιουργείται με σκοπό τη λήψη αναφορών για τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και τα σχέδια πτήσης, οι οποίες υποβάλλονται πριν από την αναχώρηση·

35) «μονάδα υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας», γενικός όρος που κατά περίπτωση σημαίνει μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, κέντρο πληροφοριών πτήσεων ή γραφείο αναφορών παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·

36) «αεροδιάδρομος», περιοχή ελέγχου ή τμήμα αυτής που δημιουργείται με τη μορφή διαδρόμου·

37) «υπηρεσία συνέγερσης», εξυπηρέτηση που παρέχεται με σκοπό την ενημέρωση των αρμόδιων οργανισμών σχετικά με αεροσκάφη τα οποία έχουν ανάγκη βοήθειας έρευνας και διάσωσης και τη συνδρομή των οργανισμών αυτών, εφόσον απαιτείται·

38) «εναλλακτικό αεροδρόμιο», αεροδρόμιο στο οποίο μπορεί να κατευθυνθεί αεροσκάφος όταν είναι αδύνατον ή μη ενδεδειγμένο να προσεγγίσει ή να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο στο οποίο επρόκειτο να προσγειωθεί. Στα αεροδρόμια εναλλαγής συμπεριλαμβάνονται τα εξής:

α) «εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης», εναλλακτικό αεροδρόμιο στο οποίο μπορεί να προσγειωθεί αεροσκάφος εάν αυτό καταστεί αναγκαίο λίγο μετά την απογείωσή του και εάν δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιήσει το αεροδρόμιο αναχώρησής του·

▼B

β) «εναλλακτικό αεροδρόμιο εν πτήσει», αεροδρόμιο στο οποίο θα μπορέσει να προσγειωθεί αεροσκάφος εφόσον βρεθεί εν πτήσει σε κατάσταση ασυνήθη ή έκτακτης ανάγκης·

γ) «εναλλακτικό ETOPS κατά τη διαδρομή», είναι κατάλληλο εναλλακτικό αεροδρόμιο στο οποίο ένα αεροσκάφος θα μπορέσει να προσγειωθεί μετά από παύση λειτουργίας των μηχανών ή σε άλλη κατάσταση, ασυνήθη ή επείγουσας ανάγκης, ενώ είναι επί διαδρομής σε λειτουργία ETOPS·

δ) «εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού», εναλλακτικό αεροδρόμιο στο οποίο αεροσκάφος μπορεί να κατευθυνθεί σε περίπτωση που καταστεί αδύνατον ή μη ενδεδειγμένο να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο στο οποίο σκόπευε να προσγειωθεί·

39) «απόλυτο ύψος», η κατακόρυφη απόσταση οριζοντίου επιπέδου, σημείου ή αντικειμένου που λαμβάνεται ως σημείο, μετρούμενη από τη μέση στάθμη της θάλασσας (MSL)·

40) «υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης», υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για τις αφίξεις και αναχωρήσεις ελεγχόμενων πτήσεων·

41) «μονάδα ελέγχου προσέγγισης», μονάδα που δημιουργείται για παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις που αφικνούνται σε ένα ή περισσότερα αεροδρόμια ή αναχωρούν από αυτά

42) «χώρος στάθμευσης αεροσκαφών», καθορισμένος χώρος που προορίζεται για την υποδοχή αεροσκαφών με σκοπό την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και τη φόρτωση και εκφόρτωση ταχυδρομείου ή εμπορευμάτων, την τροφοδοσία με καύσιμα, τη στάθμευση ή τη συντήρηση·

43) «κέντρο ελέγχου περιοχής» (ΚΕΠ), μονάδα που δημιουργείται για την παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις εντός των περιοχών ελέγχου υπό τη δικαιοδοσία της·

44) «υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου», υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για ελεγχόμενες πτήσεις σε ελεγχόμενες περιοχές·

45) «ναυτιλία περιοχής (RNAV)», μέθοδος αεροναυτιλίας η οποία επιτρέπει τη λειτουργία αεροσκαφών σε οποιοδήποτε επιθυμητό ίχνος πτήσης εντός της κάλυψης επίγειων ή διαστημικών βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή εντός των ορίων της ικανότητας αυτόνομων βοηθημάτων ή συνδυασμού των δύο·

46) «διαδρομή ATS», καθορισμένη διαδρομή σχεδιασμένη για τη διοχέτευση της ροής της κυκλοφορίας, όπως απαιτείται, για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·

47) «αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση — εκπομπή (ADS-B)», μέσον με το οποίο αεροσκάφος, οχήματα αεροδρομίου και άλλα αντικείμενα, μπορούν αυτόματα να εκπέμψουν ή/και να λάβουν δεδομένα, όπως αναγνώριση, θέση και πρόσθετα δεδομένα, κατά περίπτωση, με μέθοδο εκπομπής μέσω ζεύξης δεδομένων·

▼B

48) «αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση — σύμφωνο (ADS-C)», μέσον με το οποίο οι όροι ADS – C συμφωνίας θα ανταλλάσσονται μεταξύ του επίγειου συστήματος και του αεροσκάφους, μέσω ζεύξης δεδομένων, προσδιορίζοντας τις συνθήκες υπό τις οποίες θα εισάγονται οι αναφορές ADS – C και ποια δεδομένα θα περιέχουν αυτές·

49) «υπηρεσία αυτόματης εκπομπής πληροφοριών τερματικής περιοχής (ATIS)», η αυτόματη παροχή, καθ' όλο το εικοσιτετράωρο ή συγκεκριμένου μέρους του, επίκαιρων πληροφοριών ρουτίνας στα αεροσκάφη που αφικνούνται και αναχωρούν:

α) «υπηρεσία αυτόματης εκπομπής πληροφοριών τερματικής περιοχής μέσω ζεύξης δεδομένων (D-ATIS)», η παροχή ATIS μέσω ζεύξης δεδομένων·

β) «υπηρεσία αυτόματης φωνητικής εκπομπής πληροφοριών τερματικής περιοχής (Voice-ATIS)», η παροχή ATIS μέσω διαρκών και επαναλαμβανόμενων φωνητικών εκπομπών·

50) «οροφή», το σχετικό ύψος επάνω από το έδαφος ή το νερό της βάσης του χαμηλότερου στρώματος νεφών κάτω από τα 6 000 m (20 000 ft) το οποίο καλύπτει περισσότερο από το ήμισυ του ουράνιου θόλου·

51) «σημείο αλλαγής», το σημείο στο οποίο αεροσκάφος, το οποίο κινείται σε τμήμα διαδρομής ATS καθορισμένο με βάση πανκατευθυντικούς ραδιοφάρους πολύ υψηλής συχνότητας, αναμένεται να μεταφέρει την πρωτογενή αναφορά πλοήγησης από την εγκατάσταση που εγκαταλείπει στην εγκατάσταση έμπροσθέν του·

52) «όριο εξουσιοδότησης», το σημείο στο οποίο χορηγείται σε αεροσκάφος εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·

53) «νέφος επιχειρησιακής σπουδαιότητας», νέφος με ύψος βάσης νεφών κάτω των 1 500 m (5 000 ft) ή κάτω από το υψηλότερο ελάχιστο απόλυτο ύψος τομέα, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο, ή σωρειτομελανίας ή πυργοειδής σωρείτης σε οποιοδήποτε ύψος·

54) «κωδικός SSR», ο αριθμός που αποδίδεται σε συγκεκριμένο απαντητικό σήμα πολλαπλού παλμού που μεταδίδεται από αποκριτή στις μεθόδους λειτουργίας A και C·

55) «αρμόδια αρχή», η αρχή που έχει ορίσει κράτος μέλος για να εξασφαλίζει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·

56) «περιοχή ελέγχου», ελεγχόμενος εναέριος χώρος εκτεινόμενος επάνω από συγκεκριμένο όριο επάνω από την επιφάνεια της Γης·

57) «ελεγχόμενο αεροδρόμιο», αεροδρόμιο στο οποίο παρέχονται υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στην κυκλοφορία αεροδρομίου ανεξαρτήτως της ύπαρξης ζώνης ελέγχου·

58) «ελεγχόμενος εναέριος χώρος», εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση του εναέριου χώρου·

▼B

59) «ελεγχόμενη πτήση», οποιαδήποτε πτήση υποκείμενη σε εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·

60) «επικοινωνίες δεδομένων μεταξύ ελεγκτή-χειριστή αεροσκάφους (CPDLC)» μέσω επικοινωνίας μεταξύ ελεγκτή και χειριστή με ζεύξη δεδομένων για επικοινωνίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC)·

61) «ζώνη ελέγχου», ελεγχόμενος εναέριος χώρος, ο οποίος εκτείνεται προς τα επάνω από την επιφάνεια της γης έως ένα συγκεκριμένο ανώτατο όριο·

62) «άνοδος πλεύσης», τεχνική πλεύσης του αεροπλάνου που καταλήγει σε καθαρή αύξηση του απόλυτου ύψους καθώς μειώνεται η μάζα του·

63) «επίπεδο πλεύσης», το επίπεδο που διατηρείται κατά τη διάρκεια σημαντικού μέρους της πτήσης·

64) «ισχύον σχέδιο πτήσης (CPL)», το σχέδιο πτήσης, περιλαμβανομένων τυχόν αλλαγών, οι οποίες προκλήθηκαν από μεταγενέστερες εξουσιοδοτήσεις

65) «επικίνδυνη ζώνη», εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου ενδέχεται να λαμβάνουν χώρα δραστηριότητες επικίνδυνες για την πτήση αεροσκαφών σε συγκεκριμένους χρόνους.

66) «επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων», μορφή επικοινωνιών που προορίζεται για την ανταλλαγή μηνυμάτων μέσω ζεύξης δεδομένων·

67) «στοιχείο αναφοράς», οποιαδήποτε ποσότητα ή δέσμη ποσοτήτων που μπορεί να χρησιμεύσει ως βάση υπολογισμού άλλων ποσοτήτων·

68) «εξουσιοδότηση συνέχειας» εξουσιοδότηση που χορηγείται σε αεροσκάφος από μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας η οποία δεν είναι η τρέχουσα αρχή ελέγχου του συγκεκριμένου αεροσκάφους·

69) «υπολογιζόμενος απαιτούμενος χρόνος», ο υπολογιζόμενος χρόνος που απαιτείται για τη μετακίνηση από ένα σημαντικό σημείο σε ένα άλλο·

70) «υπολογιζόμενη ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης», η υπολογιζόμενη ώρα κατά την οποία το αεροσκάφος θα αρχίσει κίνηση σχετιζόμενη με αναχώρηση·

71) «υπολογιζόμενη ώρα άφιξης», για πτήσεις IFR, η ώρα κατά την οποία υπολογίζεται, ότι το αεροσκάφος θα φθάσει επάνω από καθορισμένο σημείο που προσδιορίζεται με αναφορά σε ναυτιλιακά βοηθήματα, από το οποίο πρόκειται να αρχίσει διαδικασία ενόργανης προσέγγισης ή, εάν με το αεροδρόμιο δεν συνδέεται κανένα ναυτιλιακό βοήθημα, η ώρα κατά την οποία το αεροσκάφος θα φθάσει πάνω από το αεροδρόμιο. Για πτήσεις VFR, η ώρα κατά την οποία υπολογίζεται, ότι το αεροσκάφος θα φθάσει πάνω από το αεροδρόμιο·

72) «αναμενόμενη ώρα προσέγγισης», η ώρα κατά την οποία ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας (ATC) αναμένει ότι αφικνούμενο αεροσκάφος, μετά από καθυστέρηση, θα αφήσει το σημείο κράτησης για να ολοκληρώσει την προσέγγισή του για προσγείωση. Η πραγματική ώρα εγκατάλειψης του σημείου κράτησης εξαρτάται από την εξουσιοδότησης προσέγγισης·

73) «κατατεθέν σχέδιο πτήσης (FPL)», το σχέδιο πτήσης που συμπληρώθηκε σε Μονάδα ATS από το χειριστή ή από ορισμένο αντιπρόσωπο, χωρίς μεταγενέστερες αλλαγές·

▼B

74) «μέλος πληρώματος πτήσης», αδειοδοτημένο μέλος πληρώματος επιφορτισμένο με ουσιαστικά καθήκοντα για την πτητική λειτουργία αεροσκάφους κατά το χρόνο υπηρεσίας του στην πτήση·

75) «κέντρο πληροφοριών πτήσης», μονάδα που δημιουργείται για την παροχή υπηρεσιών πληροφοριών πτήσης και συνέγερσης·

76) «περιοχή πληροφοριών πτήσης», εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης και υπηρεσίες συνέγερσης·

77) «υπηρεσία πληροφοριών πτήσης», υπηρεσία καθοδήγησης και πληροφοριών χρήσιμων για την ασφαλή και αποτελεσματική διενέργεια των πτήσεων·

78) «επίπεδο πτήσης», επιφάνεια σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης, οριζόμενη σε σχέση με συγκεκριμένη τιμή πίεσης 1 013,2 εκτοπασκάλ (hPa) και χωριζόμενη από άλλες ανάλογες επιφάνειες με συγκεκριμένα διαστήματα πίεσης·

79) «σχέδιο πτήσης», οι συγκεκριμένες πληροφορίες που παρέχονται στις μονάδες εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας για μια προγραμματισμένη πτήση ή τμήμα πτήσης αεροσκάφους·

80) «ορατότητα πτήσης», η ορατότητα μπροστά από το θάλαμο διακυβέρνησης αεροσκάφους εν πτήσει·

81) «πρόβλεψη», η δήλωση αναμενόμενων μετεωρολογικών συνθηκών για συγκεκριμένη χρονική στιγμή ή περίοδο και για συγκεκριμένη περιοχή ή συγκεκριμένο τμήμα του εναέριου χώρου·

82) «ορατότητα εδάφους», η ορατότητα σε αεροδρόμιο όπως αναφέρεται από εντεταλμένο παρατηρητή ή από αυτόματα συστήματα·

83) «πορεία», η διεύθυνση προς την οποία δείχνει ο διαμήκης άξονας αεροσκάφους, εκφραζόμενη συνήθως σε μοίρες από το Βορρά (αληθή, μαγνητικό, πυξίδας ή δικτύου)·

84) «ύψος», η κατακόρυφη απόσταση επιπέδου, σημείου ή αντικειμένου που λαμβάνεται ως σημείο, μετρούμενη από συγκεκριμένο σημείο αναφοράς·

85) «ελικόπτερο», βαρύτερο από τον αέρα αεροσκάφος το οποίο υποστηρίζεται στην πτήση κυρίως από τις αντιδράσεις του αέρα σε ένα ή περισσότερα μηχανοκίνητα στροφεία σε πλήρως κάθετους άξονες·

86) «εναέριος χώρος ανοικτής θαλάσσης», εναέριος χώρος πέραν χερσαίας επικράτειας και χωρικών υδάτων, όπως ορίζεται στη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας (Montego Bay, 1982)·

87) «IFR», τα αρχικά που χρησιμοποιούνται για την υπόδειξη των κανόνων πτήσης με όργανα·

88) «πτήση IFR», πτήση που διεξάγεται με κανόνες πτήσης με όργανα·

89) «IMC», τα αρχικά που χρησιμοποιούνται για την υπόδειξη των μετεωρολογικών συνθηκών πτήσης με όργανα·

▼B

90) «διαδικασία ενόργανης προσέγγισης (IAP)», σειρά προκαθορισμένων ελιγμών με αναφορά σε όργανα πτήσης με προσδιορισμένη προστασία έναντι εμποδίων από τη θέση αρχικής προσέγγισης ή, ανάλογα με την περίπτωση, από την αρχή καθορισμένης διαδρομής άφιξης σε σημείο από το οποίο μπορεί να ολοκληρωθεί η προσγείωση και, στη συνέχεια, εάν δεν ολοκληρωθεί η προσγείωση, σε θέση στην οποία εφαρμόζονται κριτήρια κράτησης ή αποφυγής εμποδίων κατά τη διαδρομή. Οι διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης κατηγοριοποιούνται ως εξής:

α) *διαδικασία προσέγγισης μη ακριβείας (NPA)*, διαδικασία ενόργανης προσέγγισης στην οποία χρησιμοποιείται η πλευρική καθοδήγηση και όχι η κάθετη καθοδήγηση·

β) *διαδικασία προσέγγισης με κάθετη καθοδήγηση (APV)*, η ενόργανη διαδικασία στην οποία χρησιμοποιείται πλευρική και κάθετη καθοδήγηση αλλά δεν πληρούνται οι απαιτήσεις προσέγγισης ακριβείας και πτητικών λειτουργιών προσγείωσης·

γ) *διαδικασία προσέγγισης ακριβείας (PA)*, ενόργανη διαδικασία στην οποία χρησιμοποιείται πλευρική και κάθετη καθοδήγηση με τα ελάχιστα που προσδιορίζονται για την κατηγορία πτητικής λειτουργίας·

91) «μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα (IMC)», μετεωρολογικές συνθήκες που εκφραζόμενες ως προς την ορατότητα, την απόσταση από σύννεφα και το ύψος νέφωσης, μικρότερες από τα ελάχιστα που καθορίζονται για τις μετεωρολογικές συνθήκες για πτήσεις εξ όψεως·

92) «περιοχή προσγείωσης», το μέρος της περιοχής ελιγμών που προορίζεται για την προσγείωση ή την απογείωση αεροσκαφών·

93) «επίπεδο», γενικός όρος που σχετίζεται με την κάθετη θέση αεροσκάφους εν πτήσει και σημαίνει, κατά περίπτωση, ύψος, απόλυτο ύψος ή επίπεδο πτήσης·

94) «περιοχή ελιγμών», το τμήμα αεροδρομίου που χρησιμοποιείται για την προσγείωση, την απογείωση και την τροχοδρόμηση αεροσκαφών, εξαιρουμένων των χώρων στάθμευσης·

95) «μέθοδος λειτουργίας δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR)», το συμβατικό μέσο αναγνώρισης που σχετίζεται με συγκεκριμένες λειτουργίες των σημάτων ανίχνευσης επαφής που εκπέμπει ερωτηματοθέτης SSR. Προδιαγράφονται τέσσερις μέθοδοι λειτουργίας στο παράρτημα 10 της ΔΟΠΑ: A, C, S και ενδιάμεση·

96) «περιοχή κίνησης», το τμήμα αεροδρομίου που χρησιμοποιείται για την προσγείωση, την απογείωση και την τροχοδρόμηση αεροσκαφών, το οποίο συνίσταται στην περιοχή ελιγμών και τους χώρους στάθμευσης·

97) «νύκτα», οι ώρες από το τέλος του αστικού λυκόφωτος έως την αρχή του αστικού λυκαυγούς. Το αστικό λυκόφως τελειώνει το απόγευμα όταν το κέντρο του δίσκου του ήλιου βρίσκεται 6 μοίρες κάτω από τον ορίζοντα και αρχίζει το πρωί όταν το κέντρο του δίσκου του ήλιου βρίσκεται 6 μοίρες κάτω από τον ορίζοντα·

▼B

98) «εμπόδιο», όλα τα σταθερά (προσωρινά ή μόνιμα) και κινητά αντικείμενα ή μέρη αυτών, τα οποία:

α) βρίσκονται σε περιοχή που προορίζεται για την κίνηση επιφανείας αεροσκαφών· ή

β) εκτείνονται επάνω από καθορισμένη επιφάνεια που προορίζεται για την προστασία αεροσκαφών εν πτήσει· ή

γ) κείνται εκτός αυτών των καθορισμένων επιφανειών και εκτιμάται ότι συνιστούν κίνδυνο για την αεροναυτιλία·

99) «τοποθεσία επιχειρήσεων», τοποθεσία που έχει επιλέξει αερομεταφορέας ή κυβερνήτης για απογείωση ή/και επιχειρήσεις ανύψωσης·

100) «κυβερνήτης», ο χειριστής που έχει ορίσει ο αερομεταφορέας, ή για τη γενική αεροπορία, ο ιδιοκτήτης, που χειρίζεται και είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης·

101) «πίεση απόλυτου ύψους», ατμοσφαιρική πίεση εκφρασμένη από την άποψη του απόλυτου ύψους, η οποία αντιστοιχεί στην πίεση της Τυπικής Ατμόσφαιρας, όπως ορίζεται στο παράρτημα 8 μέρος 1 της σύμβασης του Σικάγου·

102) «προβληματική χρήση ουσιών», η χρήση μιας ή περισσοτέρων ψυχοτρόπων ουσιών από αεροπορικό προσωπικό κατά τρόπο που:

α) αποτελεί άμεσο κίνδυνο για το χρήστη ή θέτει σε κίνδυνο τη ζωή, την υγεία ή την ευημερία άλλων· ή/και

β) προκαλεί ή επιδεινώνει ένα επαγγελματικό, κοινωνικό, διανοητικό ή σωματικό πρόβλημα ή διαταραχή·

103) «απαγορευμένη περιοχή», εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, επάνω από τις χερσαίες εκτάσεις ή τα χωρικά ύδατα κράτους, εντός του οποίου απαγορεύεται η πτήση αεροσκαφών.

▼M1

104) «ψυχοτρόπος ουσία», το οινόπνευμα, τα οπιοειδή, τα κανναβοειδή, τα ηρεμιστικά και τα υπνωτικά, η κοκαΐνη, άλλα διεγερτικά, τα παραισθησιογόνα και οι πτητικοί διαλύτες, όχι όμως η καφεΐνη και ο καπνός·

▼B

105) «ραντάρ», ραδιοεντοπιστική συσκευή η οποία παρέχει πληροφορίες για την απόσταση, τη διόπτευση ή/και το ύψος αντικειμένων·

106) «ζώνη υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου (RMZ)», εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου είναι υποχρεωτική η μεταφορά και λειτουργία εξοπλισμού ασυρμάτου·

▼B

107) «υπηρεσία αεροναυτικής ραδιοπλοήγησης», η υπηρεσία που παρέχει πληροφορίες καθοδήγησης ή στοιχεία θέσης για την αποτελεσματική και ασφαλή πτήση των αεροσκαφών με την υποστήριξη ενός ή περισσότερων βοηθημάτων ραδιοπλοήγησης·

108) «ραδιοτηλεφωνία», η μορφή ραδιοεπικοινωνίας που χρησιμοποιείται κυρίως για την ανταλλαγή πληροφοριών υπό μορφή ομιλίας·

109) «επαναληπτικό σχέδιο πτήσης», το σχέδιο πτήσης που σχετίζεται με μια σειρά συχνά επαναλαμβανόμενων, συστηματικά εκτελούμενων, μεμονωμένων πτήσεων με ταυτόσημα βασικά χαρακτηριστικά, το οποίο υποβάλλεται από αερομεταφορέα σε μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για φύλαξη και επαναλαμβανόμενη χρήση·

110) «σημείο υποβολής αναφοράς», καθορισμένη γεωγραφική τοποθεσία σε σχέση με την οποία μπορεί να αναφερθεί η θέση αεροσκάφους·

111) «απαγορευμένη περιοχή», εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, επάνω από τις χερσαίες εκτάσεις ή τα χωρικά ύδατα κράτους, εντός του οποίου η πτήση αεροσκαφών απαγορεύεται σύμφωνα με ορισμένες ειδικές προϋποθέσεις·

112) «τμήμα διαδρομής», διαδρομή ή μέρος διαδρομής, συνήθως χωρίς ενδιάμεση στάση της πτήσης·

113) «διάδρομος απογείωσης-προσγείωσης», καθορισμένη ορθογώνια έκταση σε χερσαίο αεροδρόμιο/ελικοδρόμιο, προετοιμασμένη για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών·

114) «σημείο κράτησης διαδρόμου», καθορισμένο σημείο που προορίζεται για την προστασία του διαδρόμου, της επιφάνειας περιορισμού εμποδίων ή της κρίσιμης/ευαίσθητης περιοχής του ILS/MLS, στο οποίο τα τροχοδρομούντα αεροσκάφη και τα οχήματα θα πρέπει να σταματήσουν, εκτός και αν λάβουν διαφορετικές οδηγίες από τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου·

115) «οριζόντια ορατότητα επί του διαδρόμου (RVR)», το πεδίο επάνω από το οποίο ο χειριστής αεροσκάφους στον κεντρικό άξονα του διαδρόμου μπορεί να δει τις σημάνσεις επιφανείας του διαδρόμου ή τα φώτα που σηματοδοτούν τον διάδρομο ή προσδιορίζουν τον κεντρικό του άξονα·

116) «προσωπικό ευαίσθητης ασφάλειας», πρόσωπα τα οποία ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την αεροπορική ασφάλεια εάν δεν εκτελούν ορθά τα καθήκοντα και την αποστολή τους, στα οποία συγκαταλέγονται μεταξύ άλλων τα μέλη πληρώματος, το προσωπικό συντήρησης αεροσκαφών και οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας·

117) «ανεμόπτερο», βαρύτερο από τον αέρα αεροσκάφος το οποίο υποστηρίζεται στην πτήση από τη δυναμική αντίδραση του αέρα έναντι των σταθερών επιφανειών άντωσης, και του οποίου η ελεύθερη πτήση δεν εξαρτάται από κινητήρα, συμπεριλαμβανομένων των αιωρόπτερων, των αλεξίπτωτων πλαγιάς και άλλων παρεμφερών σκαφών·

▼B

118) «δευτερεύον ραντάρ επιτήρησης (SSR)», σύστημα επιτήρησης με ραντάρ, στο οποίο χρησιμοποιούνται πομποί/δέκτες (ερωτηματοθέτες) και αποκριτές·

119) «πληροφορίες SIGMET», οι πληροφορίες που εκδίδει κέντρο μετεωρολογικής επαγρύπνησης σχετικά με την εμφάνιση ή την αναμενόμενη εμφάνιση συγκεκριμένων καιρικών φαινομένων κατά τη διαδρομή τα οποία ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια πτητικών λειτουργιών των αεροσκαφών·

120) «περιοχή σημάτων», η περιοχή του αεροδρομίου που χρησιμοποιείται για τοποθέτηση των επίγειων σημάτων·

121) «σημαντικό σημείο», προσδιορισμένη γεωγραφική θέση, η οποία χρησιμοποιείται για τον καθορισμό διαδρομής ATS ή του ίχνους πτήσης αεροσκάφους και για άλλους σκοπούς αεροναυσιπλοΐας και ATS·

122) «ειδική πτήση VFR», πτήση VFR εξουσιοδοτημένη από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας να εκτελεστεί εντός της ζώνης ελέγχου με μετεωρολογικές συνθήκες κάτω των VMC·

123) «αεροσκάφος εκτός πορείας», αεροσκάφος το οποίο έχει παρεκκλίνει σημαντικά από την προγραμματισμένη πορεία του ή αναφέρει ότι έχει χαθεί·

124) «ραντάρ επιτήρησης», εξοπλισμός ραντάρ που χρησιμοποιείται για να προσδιορίζεται η θέση αεροσκάφους ως προς την απόσταση και τη διόπτευση·

125) «τροχοδρόμηση», αυτοδύναμη κίνηση αεροσκάφους επί της επιφανείας αεροδρομίου ή τοποθεσίας επιχειρήσεων εξαιρέσει της απογείωσης και της προσγείωσης·

126) «τροχόδρομος», καθορισμένη διαδρομή σε χερσαίο αεροδρόμιο για την τροχοδρόμηση των αεροσκαφών και τη σύνδεση ενός μέρους του αεροδρομίου με άλλο, καθώς και:

α) τροχόδρομος θέσης στάθμευσης, το τμήμα του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών σχεδιασμένο σαν τροχόδρομος που παρέχει πρόσβαση στους χώρους στάθμευσης των αεροσκαφών μόνο·

β) τροχόδρομος χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, το τμήμα του συστήματος διαδρόμων τροχοδρόμησης στον χώρο στάθμευσης που αποσκοπεί στην παροχή πρόσβασης τροχοδρόμησης μέσω του χώρου στάθμευσης·

γ) τροχόδρομος ταχείας εξόδου, ο τροχόδρομος που συνδέεται με διάδρομο προσγείωσης σε οξεία γωνία και είναι σχεδιασμένος έτσι ώστε να επιτρέπει στα προσγειούμενα αεροσκάφη να εξέρχονται από τον διάδρομο προσγείωσης με μεγαλύτερες ταχύτητες από εκείνες που επιτυγχάνονται σε άλλους τροχοδρόμους εξόδου, με αποτέλεσμα να ελαχιστοποιείται ο χρόνος κατάληψης του διαδρόμου·

127) «επικράτεια» τα χερσαία εδάφη και τα παρακείμενα χωρικά ύδατα υπό την κυριαρχία, την ηγεμονία, την προστασία ή τη διοίκηση κράτους

128) «κατώφλι», η αρχή του μέρους εκείνου του διαδρόμου το οποίο προορίζεται για τις προσγειώσεις αεροσκαφών·

▼B

129) «συνολικός υπολογιζόμενος απαιτούμενος χρόνος»:

α) για πτήσεις IFR, ο υπολογιζόμενος χρόνος που απαιτείται από την απογείωση μέχρι την άφιξη επάνω από εκείνο το καθορισμένο σημείο που ορίζεται με αναφορά σε βοηθήματα ναυτιλίας, από το οποίο πρόκειται να αρχίσει ενόργανη διαδικασία προσέγγισης, ή, εάν δεν υπάρχουν βοηθήματα ναυτιλίας σχετιζόμενα με το αεροδρόμιο προορισμού, την άφιξη επάνω από το αεροδρόμιο προορισμού·

β) για πτήσεις VFR, ο υπολογιζόμενος χρόνος που απαιτείται από την απογείωση μέχρι την άφιξη επάνω από το αεροδρόμιο προορισμού·

130) «τροχιά πτήσης», η προβολή του ίχνους αεροσκάφους στην επιφάνεια της Γης, η διεύθυνση του οποίου σε οποιοδήποτε σημείο συνήθως εκφράζεται σε μοίρες από τον Βορρά (πραγματική, μαγνητική ή δικτύου)·

131) «συμβουλή αποφυγής κυκλοφορίας», η συμβουλή που παρέχει μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στην οποία καθορίζει ελιγμούς προκειμένου να συνδράμει χειριστή για την αποφυγή πρόσκρουσης·

132) «πληροφορίες για την κυκλοφορία», πληροφορίες που εκδίδει μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ώστε να προειδοποιήσει το χειριστή για άλλη εναέρια κυκλοφορία γνωστή ή παρατηρημένη, η οποία ενδεχομένως βρίσκεται κοντά στη θέση ή τη σκοπούμενη πορεία πτήσης και να τον συνδράμει στην αποφυγή σύγκρουσης·

133) «σημείο μεταβίβασης ελέγχου», ένα καθορισμένο σημείο κατά μήκος του ίχνους πτήσης αεροσκάφους όπου η ευθύνη για την παροχή υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στο αεροσκάφος μεταβιβάζεται από μια μονάδα ελέγχου ή θέση ελέγχου στην επόμενη·

134) «μεταβατικό απόλυτο ύψος», το απόλυτο ύψος στο ή κάτω από το οποίο η κατακόρυφη θέση αεροσκάφους ελέγχεται με αναφορά σε απόλυτα ύψη·

135) «μεταβατικό επίπεδο», το χαμηλότερο επίπεδο πτήσης διαθέσιμο προς χρήση επάνω από το μεταβατικό απόλυτο ύψος·

136) «ζώνη υποχρεωτικής χρήσης αποκριτή (TMZ)», εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου είναι υποχρεωτική η μεταφορά και λειτουργία αποκριτών που αναφέρουν την πίεση και το απόλυτο ύψος·

137) «αεροσκάφος άγνωστης ταυτότητας», το αεροσκάφος που έχει παρατηρηθεί ή έχει αναφερθεί ότι πετά σε συγκεκριμένη περιοχή αλλά του οποίου η ταυτότητα δεν έχει προσδιοριστεί·

138) «μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο», μη μηχανοκίνητο, μη επανδρωμένο, ελαφρύτερο του αέρος αεροσκάφος σε ελεύθερη πτήση·

139) «VFR», τα αρχικά που χρησιμοποιούνται για την υπόδειξη των κανόνων πτήσης εξ όψεως·

▼B

140) «πτήση VFR», πτήση που διεξάγεται με κανόνες πτήσης εξ όψεως·

141) «ορατότητα», ορατότητα για σκοπούς αεροναυτιλίας είναι το μεγαλύτερο από:

α) τη μέγιστη απόσταση στην οποία ένα μαύρο αντικείμενο κατάλληλων διαστάσεων, που βρίσκεται πλησίον του εδάφους, μπορεί να είναι ορατό και να αναγνωρίζεται, όταν παρατηρείται έναντι φωτεινού βάθους·

β) τη μέγιστη απόσταση στην οποία φώτα περίπου 1 000 κηρίων μπορεί να είναι ορατά και να προσδιορίζονται έναντι μη φωτιζόμενου βάθους·

142) «μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως», μετεωρολογικές συνθήκες εκφραζόμενες ως προς την ορατότητα, την απόσταση από σύννεφα και το ύψος νέφωσης, ίσες προς τα προκαθορισμένα ελάχιστα ή καλύτερες αυτών·

143) «VMC», τα αρχικά που χρησιμοποιούνται για την υπόδειξη των μετεωρολογικών συνθηκών πτήσης εξ όψεως.

Άρθρο 3

Συμμόρφωση

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση προς τους κοινούς κανόνες και τις διατάξεις του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού με την επιφύλαξη των διατάξεων περί ευελιξίας που περιέχει το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των διασφαλίσεων που περιέχει το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

Άρθρο 4

Απαλλαγές ειδικών πτητικών επιχειρήσεων

1. Κατ' αίτηση των οντοτήτων που διενεργούν τις κάτωθι δραστηριότητες, οι αρμόδιες αρχές δύνανται να χορηγήσουν απαλλαγή από τις ειδικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού στις οντότητες αυτές για τις κάτωθι δραστηριότητες δημοσίου συμφέροντος και για την εκπαίδευση που είναι απαραίτητη για την ασφαλή διεξαγωγή τους·

α) αστυνομικές και τελωνειακές αποστολές·

β) επιτήρηση της κυκλοφορίας και αποστολές καταδίωξης·

γ) αποστολές περιβαλλοντικού ελέγχου διεξαγόμενες από δημόσιες αρχές ή για λογαριασμό αυτών·

δ) έρευνα και διάσωση·

ε) ιατρικές πτήσεις·

στ) απομάκρυνση/εκκένωση·

ζ) πυρόσβεση·

▼B

η) απαλλαγές απαιτούμενες για την ασφάλεια πτήσεων αρχηγών κρατών, υπουργών και παρεμφερών κρατικών λειτουργών.

2. Η αρμόδια αρχή που επιτρέπει τις εν λόγω απαλλαγές ενημερώνει τον EASA για τη φύση των απαλλαγών το αργότερο δύο μήνες από την έγκριση της απαλλαγής.

3. Το παρόν άρθρο δεν θίγει το άρθρο 3 και επιτρέπεται να εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που οι αναφερόμενες στην παράγραφο 1 δραστηριότητες δεν είναι δυνατόν να διεξαχθούν ως επιχειρησιακή εναέρια κυκλοφορία ή όπου δεν είναι δυνατόν να υπαχθούν ειδάλλως στις διατάξεις ευελιξίας του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 5

Διαφορές

1. Μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού και το αργότερο έως την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του, τα κράτη μέλη:

α) ενημερώνουν επίσημα τη ΔΟΠΑ ότι ανακαλούνται όλες οι διαφορές που έχουν κοινοποιηθεί ως προς τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές της ΔΟΠΑ που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, εξαιρέσει εκείνων που αφορούν ουσιώδη συμφέροντα ασφάλειας και άμυνας των κρατών μελών σύμφωνα με το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004·

β) κοινοποιούν στη ΔΟΠΑ τις από κοινού συμφωνηθείσες διαφορές που περιέχει το συμπλήρωμα του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.

2. Σύμφωνα με το παράρτημα 15 της σύμβασης του Σικάγου, κάθε κράτος μέλος δημοσιεύει στο οικείο εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών στη ΔΟΠΑ σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, καθώς και κάθε άλλη διάταξη απαραίτητη για λόγους αεράμυνας και ασφάλειας σύμφωνα με το στοιχείο α) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 6

Παρακολούθηση των τροποποιήσεων

1. Μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θεσπίζει με τη συνδρομή του Eurocontrol και του EASA, μόνιμη διαδικασία:

α) ώστε να εξασφαλισθεί ότι παρακολουθούνται και αναλύονται τυχόν τροποποιήσεις που εγκρίνονται στο πλαίσιο της σύμβασης του Σικάγου και άπτονται του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού· και

β) εφόσον χρειάζεται, ώστε να υποβάλλονται προτάσεις τροποποίησης του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.

2. Εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του άρθρου 5 του παρόντος κανονισμού που αφορούν την ανάκληση και κοινοποίηση διαφορών και τη δημοσίευση στο εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών και το άρθρο 7 για την τροποποίηση του παραρτήματος.

▼B

Άρθρο 7

Τροποποιήσεις του παραρτήματος

1. Το παράρτημα τροποποιείται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

2. Στις κατά την παράγραφο 1 τροποποιήσεις επιτρέπεται να περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων απαραίτητες τροποποιήσεις για να εξασφαλισθεί συνοχή των νομικών διατάξεων σε μελλοντική επέκταση του παρόντος κανονισμού, ώστε να περιληφθούν σχετικές διατάξεις άλλων παραρτημάτων και εγγράφων της ΔΟΠΑ πέραν του παραρτήματος 2 ή αλλαγές που απορρέουν από επικαιροποιήσεις τους ή από αλλαγές των σχετικών ενωσιακών κανονισμών.

Άρθρο 8

Μεταβατικά και πρόσθετα μέτρα

1. Τα κράτη μέλη τα οποία, πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, είχαν εκδώσει πρόσθετες διατάξεις συμπληρωματικές προτύπου της ΔΟΠΑ, εξασφαλίζουν ότι οι εν λόγω διατάξεις είναι σύμφωνες με τον παρόντα κανονισμό.

2. Για τον σκοπό του παρόντος άρθρου, οι εν λόγω συμπληρωματικές προτύπου της ΔΟΠΑ πρόσθετες διατάξεις δεν συνιστούν διαφορά με βάση τη σύμβαση του Σικάγου. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν στις εκδόσεις αεροναυτικών πληροφοριών τις εν λόγω πρόσθετες διατάξεις, καθώς και οποιαδήποτε θέματα που επαφίενται στην απόφαση αρμόδιας αρχής με βάση τον παρόντα κανονισμό. Ενημερώνουν επίσης την Επιτροπή και τον EASA το αργότερο δύο μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού ή όταν εγκρίνουν τις πρόσθετες διατάξεις.

Άρθρο 9

Απαιτήσεις ασφάλειας πτήσεων

Μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού και με την επιφύλαξη του άρθρου 7, τα κράτη μέλη για να διατηρήσουν ή να ενισχύσουν τα υπάρχοντα επίπεδα ασφάλειας πτήσεων εξασφαλίζουν ότι, στο πλαίσιο της διαδικασίας διαχείρισης της ασφάλειας με την οποία αντιμετωπίζονται όλα τα θέματα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, διεξάγεται αξιολόγηση της ασφάλειας στο σχέδιο εφαρμογής, καθώς και εντοπισμός των κινδύνων, εκτίμηση και μετριασμός της επικινδυνότητας, πριν επέλθουν αλλαγές στις ακολουθούμενες διαδικασίες. Στον εν λόγω μετριασμό επιτρέπεται να περιληφθεί η εφαρμογή του άρθρου 3.

Άρθρο 10

Τροποποιήσεις των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 1265/2007, (ΕΕ) αριθ. 255/2010 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1035/2011

1. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 730/2006 τροποποιείται ως εξής:

α) στο άρθρο 2, οι παράγραφοι 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. “IFR”, τα αρχικά που χρησιμοποιούνται για την υπόδειξη των κανόνων πτήσης με όργανα·

4. “VFR”, τα αρχικά που χρησιμοποιούνται για την υπόδειξη των κανόνων πτήσης εξ όψεως».

▼B

2. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 τροποποιείται ως εξής:

α) στο άρθρο 2 παράγραφος 2, το σημείο 8 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«8. “IFR”, τα αρχικά που χρησιμοποιούνται για την υπόδειξη των κανόνων πτήσης με όργανα».

β) το άρθρο 3 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«1. Οι διατάξεις που παρατίθενται στο παράρτημα εφαρμόζονται στην υποβολή, την αποδοχή και τη διανομή σχεδίων πτήσης για κάθε πτήση υποκείμενη στον παρόντα κανονισμό και σε όλες τις αλλαγές καίριου στοιχείου σχεδίου πτήσης κατά το προ πτήσης στάδιο σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.».

γ) ο τίτλος και το πρώτο εδάφιο του παραρτήματος αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«Διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1

1. Τμήμα 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής (*).

(*) ΕΕ L 281, της 13.10.2012, σ. 1.».

3. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1794/2006 τροποποιείται ως εξής:

α) στο άρθρο 2 τα στοιχεία γ) και δ) αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«γ) “IFR”, τα αρχικά που χρησιμοποιούνται για την υπόδειξη των κανόνων πτήσης με όργανα.·

δ) “VFR”, τα αρχικά που χρησιμοποιούνται για την υπόδειξη των κανόνων πτήσης εξ όψεως.».

4. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1265/2007 τροποποιείται ως εξής:

α) στο άρθρο 2 η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«5. “πτήσεις εκτελούμενες με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR)”, πτήσεις που διεξάγονται με κανόνες πτήσης εξ όψεως.».

5. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 255/2010 τροποποιείται ως εξής:

α) στο άρθρο 2 η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«3. “IFR”, τα αρχικά που χρησιμοποιούνται για την υπόδειξη των κανόνων πτήσης με όργανα».

6. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 τροποποιείται ως εξής:

α) η παραπομπή στο παράρτημα ΙΙ σημείο 4 στοιχείο α) στο «παράρτημα 2 για τους κανόνες αέρος (10η έκδοση, Ιούλιος 2005)» αντικαθίσταται από την παραπομπή στον «κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012»·

▼B

β) η παραπομπή στο παράρτημα ΙΙ σημείο 4 στοιχείο γ) στο «παράρτημα 11 για τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας στη 13η έκδοσή του Ιουλίου 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων μέχρι τον αριθ. 47-Β» τροποποιείται με την προσθήκη της πρότασης στο τέλος «και κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012, αναλόγως»·

γ) η παραπομπή στο παράρτημα ΙΙΙ σημείο 2 στοιχείο β) στο «παράρτημα 11 για τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας στη 13η έκδοσή του Ιουλίου 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων μέχρι τον αριθ. 47-Β» τροποποιείται με την προσθήκη της πρότασης στο τέλος «και κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012, αναλόγως».

Άρθρο 11

Έναρξη ισχύος

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

Εφαρμόζεται από τις 4 Δεκεμβρίου 2012.

2. Κατά παρέκκλιση από το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού έως τις 4 Δεκεμβρίου 2014.

Όταν τα κράτη μέλη κάνουν χρήση αυτής της δυνατότητας, κοινοποιούν στην Επιτροπή και τον EASA, σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, τους λόγους της εν λόγω παρέκκλισης, τη διάρκειά της, καθώς και την προτεινόμενη ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

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

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΟΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Πτήση υπεράνω ανοικτής θάλασσας

SERA.1001 Γενικά

α) Για τις πτήσεις υπεράνω ανοικτής θάλασσας, οι κανόνες που προδιαγράφονται στο παράρτημα 2 της σύμβασης του Σικάγου εφαρμόζονται χωρίς εξαίρεση. Για τη συνέχεια και την αδιάλειπτη εκτέλεση των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ιδίως εντός των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου, οι διατάξεις του παραρτήματος 11 της σύμβασης του Σικάγου επιτρέπεται να εφαρμόζονται σε εναέριο χώρο υπεράνω ανοικτής θάλασσας κατά τρόπο συνεκτικό με την εφαρμογή των διατάξεων αυτών στην επικράτεια κράτους μέλους. Η εν λόγω εφαρμογή δεν θίγει τις πτητικές λειτουργίες κρατικών αεροσκαφών βάσει του άρθρου 3 της σύμβασης του Σικάγου. Επίσης δεν θίγει την ευθύνη των κρατών μελών να εξασφαλίζουν ότι οι πτητικές λειτουργίες αεροσκάφους εντός των περιοχών πληροφοριών πτήσης, εντός των οποίων είναι αρμόδια για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τις περιφερειακές συμφωνίες αεροναυτιλίας της ΔΟΠΑ, εκτελούνται με ασφαλή, ταχύ και αποτελεσματικό τρόπο.

β) Για τα τμήματα ανοικτής θαλάσσης για τα οποία κράτος μέλος έχει αποδεχθεί, βάσει περιφερειακής συμφωνίας αεροναυτιλίας της ΔΟΠΑ, την ευθύνη παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, το κράτος μέλος ορίζει πάροχο ATS για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Εφαρμογή και συμμόρφωση

SERA.2001 Εφαρμογή

Με την επιφύλαξη του SERA.1001 ανωτέρω, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σύμφωνα με το άρθρο 1 ιδίως σε χρήστες του εναερίου χώρου και αεροσκάφη:

α) που δραστηριοποιούνται στην Ένωση, εντός ή εκτός αυτής·

β) έχουν την εθνικότητα και τα σήματα νηολόγησης κράτους μέλους της Ένωσης και δραστηριοποιούνται σε οποιοδήποτε εναέριο χώρο εφόσον δεν αντίκεινται στους κανόνες που δημοσιεύει το κράτος που έχει τη δικαιοδοσία του εναερίου χώρου υπέρπτησης.

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται επίσης στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και το αντίστοιχο προσωπικό εδάφους που λαμβάνει μέρος στις πτητικές λειτουργίες.

SERA.2005 Συμμόρφωση προς τους κανόνες αέρος

Η λειτουργία αεροσκάφους είτε εν πτήσει, στην περιοχή κίνησης αεροδρομίου είτε σε τοποθεσία επιχειρήσεων είναι σύμφωνη με τους γενικούς κανόνες, τις εφαρμοστέες τοπικές διατάξεις και, επιπλέον, όταν το αεροσκάφος είναι εν πτήσει, είτε με:

α) τους κανόνες πτήσης εξ όψεως· ή

β) τους κανόνες πτήσης με όργανα.

SERA.2010 Ευθύνες

α) Ευθύνη του κυβερνήτη

Ο κυβερνήτης αεροσκάφους, είτε χειρίζεται τα χειριστήρια είτε όχι, είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του αεροσκάφους σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, εξαιρουμένης της περίπτωσης απόκλισης κατά την οποία ο κυβερνήτης του αεροσκάφους δύναται να αποκλίνει από αυτούς τους κανόνες λόγω περιστάσεων που καθιστούν την απόκλιση απολύτως αναγκαία για λόγους ασφαλείας.

▼B

β) Ενέργειες πριν την πτήση

Πριν την έναρξη πτήσης, ο κυβερνήτης αεροσκάφους λαμβάνει γνώση όλων των διαθέσιμων πληροφοριών για τη σκοπούμενη πτητική λειτουργία. Οι ενέργειες πριν την πτήση για πτήσεις μακριά από αεροδρόμιο, και για όλες τις πτήσεις IFR, περιλαμβάνουν προσεκτική μελέτη των διαθέσιμων δελτίων καιρού και μετεωρολογικών προγνώσεων, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων σε καύσιμα και εναλλακτικών ενεργειών εάν η πτήση δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθεί σύμφωνα με το πρόγραμμα.

SERA.2015 Αρμοδιότητα κυβερνήτη αεροσκάφους

Ο κυβερνήτης αεροσκάφους έχει κατά τη διακυβέρνησή του την τελική αρμοδιότητα όσον αφορά τη διάθεση του αεροσκάφους.

SERA.2020 Προβληματική χρήση ψυχοτρόπων ουσιών

Κανένα πρόσωπο του οποίου τα καθήκοντα είναι κρίσιμα για την ασφάλεια της αεροπορίας (επισφαλές προσωπικό) δεν αναλαμβάνει καθήκοντα υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών, εξαιτίας των οποίων εξασθενούν οι επιδόσεις του ανθρώπου. Κανένα τέτοιο πρόσωπο δεν προβαίνει στην προβληματική χρήση ουσιών.

ΕΝΟΤΗΤΑ 3

Γενικοί κανόνες και αποφυγή συγκρούσεων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Προστασία προσώπων και ιδιοκτησίας

SERA.3101 Αμελής ή αλόγιστη εκμετάλλευση αεροσκαφών

Απαγορεύεται η αμελής ή αλόγιστη εκμετάλλευση αεροσκαφών, ώστε να μην τίθενται σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές ή ιδιοκτησία τρίτων.

SERA.3105 Ελάχιστα σχετικά ύψη

Εξαιρουμένης της περίπτωσης αναγκαστικής απογείωσης ή προσγείωσης ή της περίπτωσης χορήγησης σχετικής αδείας από την αρμόδια αρχή, τα αεροσκάφη δεν ίπτανται επάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές μεγαλουπόλεων, πόλεων ή οικισμών ή επάνω από υπαίθριες συγκεντρώσεις προσώπων, εκτός εάν ίπτανται σε τέτοιο ύψος το οποίο, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, επιτρέπει να πραγματοποιηθεί προσγείωση χωρίς να κινδυνεύσουν άσκοπα πρόσωπα ή ιδιοκτησία στο έδαφος. Τα ελάχιστα σχετικά ύψη για τις πτήσεις VFR καθορίζονται στο SERA.5005 στοιχείο στ) και τα ελάχιστα επίπεδα για τις πτήσεις IFR καθορίζονται στο SERA.5015 στοιχείο β).

SERA.3110 Επίπεδα πλεύσης

Τα επίπεδα πλεύσης στα οποία πρέπει να εκτελεστεί μια πτήση ή τμήμα πτήσης προσδιορίζονται με βάση:

α) τα επίπεδα πτήσης, για πτήσεις τουλάχιστον στο χαμηλότερο χρησιμοποιούμενο επίπεδο πτήσης ή, κατά περίπτωση, άνω του μεταβατικού απόλυτου ύψους·

β) το απόλυτο ύψος, για πτήσεις κάτω του χαμηλότερου χρησιμοποιούμενου επιπέδου πτήσης ή, κατά περίπτωση, κάτω του μεταβατικού απόλυτου ύψους.

SERA.3115 Ρίψεις ή ψεκασμοί

Οι ρίψεις ή οι ψεκασμοί από αεροσκάφος εν πτήσει πραγματοποιούνται μόνον:

α) σύμφωνα με την ενωσιακή νομοθεσία ή, κατά περίπτωση, την εθνική νομοθεσία που αφορά τις πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών που ρυθμίζονται από τα κράτη μέλη· και

β) όπως υποδεικνύει η αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας με σχετικές πληροφορίες, συμβουλές ή/και άδειες.

▼B

SERA.3120 Ρυμούλκηση

Αεροσκάφος ή άλλο αντικείμενο ρυμουλκείται από αεροσκάφος μόνον:

α) σύμφωνα με την ενωσιακή νομοθεσία ή, κατά περίπτωση, την εθνική νομοθεσία που αφορά τις πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών που ρυθμίζονται από τα κράτη μέλη· και

β) όπως υποδεικνύει η αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας με σχετικές πληροφορίες, συμβουλές ή/και άδειες.

SERA.3125 Κάθοδοι αλεξιπτώτων

Οι κάθοδοι αλεξιπτώτων, εξαιρουμένων των καθόδων έκτακτης ανάγκης, πραγματοποιούνται μόνον:

α) σύμφωνα με την ενωσιακή νομοθεσία ή, κατά περίπτωση, την εθνική νομοθεσία που αφορά τις πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών που ρυθμίζονται από τα κράτη μέλη· και

β) όπως υποδεικνύει η αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας με σχετικές πληροφορίες, συμβουλές ή/και άδειες.

SERA.3130 Ακροβατικές πτήσεις

Οι ακροβατικές πτήσεις πραγματοποιούνται μόνον:

α) σύμφωνα με την ενωσιακή νομοθεσία ή, κατά περίπτωση, την εθνική νομοθεσία που αφορά τις πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών που ρυθμίζονται από τα κράτη μέλη· και

β) όπως υποδεικνύει η αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας με σχετικές πληροφορίες, συμβουλές ή/και άδειες.

SERA.3135 Πτήσεις σε σχηματισμό

Αεροσκάφη ίπτανται σε σχηματισμό μόνον με εκ των προτέρων συνεννόηση των κυβερνητών των αεροσκαφών που λαμβάνουν μέρος στην πτήση και, για την πτήση σε σχηματισμό εντός ελεγχόμενου εναερίου χώρου, σύμφωνα με τους όρους που θέτει η αρμόδια αρχή. Στους όρους αυτούς περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

α) ένας από τους κυβερνήτες ορίζεται ως επικεφαλής της πτήσης·

β) ο σχηματισμός επιχειρεί ως ένα και μόνον αεροσκάφος ως προς την πλοήγηση και την αναφορά θέσης·

γ) ο διαχωρισμός μεταξύ των αεροσκαφών κατά την πτήση αποτελεί ευθύνη του επικεφαλής της πτήσης και των κυβερνητών των υπολοίπων αεροσκαφών εν πτήσει και περιλαμβάνει μεταβατικές περιόδους όταν τα αεροσκάφη ελίσσονται για να επιτύχουν τον δικό τους διαχωρισμό εντός του σχηματισμού και κατά τη διάρκεια της μεταξύ τους προσέγγισης ή απομάκρυνσης· και

δ) Για τα κρατικά αεροσκάφη, μέγιστη πλευρική, διαμήκης και κάθετη απόσταση μεταξύ κάθε αεροσκάφους και του επικεφαλής της πτήσης σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου. Για τα υπόλοιπα αεροσκάφη πλην των κρατικών, διατηρείται από κάθε αεροσκάφος μέγιστη απόσταση 1 km (0,5nm) κατά πλάτος και κατά μήκος και 30 m (100ft) καθέτως από τον επικεφαλής της πτήσης.

SERA.3140 Μη επανδρωμένα ελεύθερα αερόστατα

Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο επιχειρεί κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιούνται οι κίνδυνοι έναντι προσώπων, ιδιοκτησίας ή άλλου αεροσκάφους και σύμφωνα με τους όρους του προσαρτήματος 2.

▼B

SERA.3145 Απαγορευμένες και περιοχές στις οποίες ισχύουν περιορισμοί

Αεροσκάφη δεν ίπτανται σε απαγορευμένη περιοχή ή περιοχές στις οποίες ισχύουν περιορισμοί, τα χαρακτηριστικά της οποίας έχουν δημοσιευθεί δεόντως, εκτός εάν ίπτανται σύμφωνα με τους όρους περιορισμών ή αδείας του κράτους μέλους επάνω από την επικράτεια του οποίου έχουν συσταθεί οι εν λόγω περιοχές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Αποφυγή σύγκρουσης

SERA.3201 Γενικά

Καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν αίρει την ευθύνη κυβερνήτη αεροσκάφους να αναλαμβάνει δράση, καθώς και να πραγματοποιεί ελιγμούς για την αποφυγή σύγκρουσης με βάση συμβουλές επίλυσης από εξοπλισμό συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS), για τη βέλτιστη αποτροπή σύγκρουσης.

SERA.3205 Εγγύτητα

Τα αεροσκάφη δεν επιχειρούν σε εγγύτητα τέτοια ώστε να δημιουργείται κίνδυνος σύγκρουσης.

SERA.3210 Προτεραιότητα

α) Το αεροσκάφος που έχει την προτεραιότητα διατηρεί την πορεία και την ταχύτητά του.

β) Αεροσκάφος, το οποίο γνωρίζει ότι είναι μειωμένη η δυνατότητα ελιγμών άλλου αεροσκάφους, παραχωρεί την προτεραιότητα στο αεροσκάφος αυτό.

γ) Αεροσκάφος, το οποίο με βάση τους κάτωθι κανόνες είναι υποχρεωμένο να παραχωρήσει την προτεραιότητα σε άλλο αεροσκάφος, δεν ίπταται άνω, κάτω ή εμπρός από το άλλο αεροσκάφος, εκτός εάν διέρχεται σε ορθή απόσταση και λαμβάνοντας υπόψη τις συνέπειες του απορρεύματος ανατάραξης του αεροσκάφους.

1. *Μετωπική προσέγγιση*. Όταν δύο αεροσκάφη προσεγγίζουν μετωπικά ή σχεδόν μετωπικά ώστε να δημιουργείται κίνδυνος σύγκρουσης, το καθένα αποκλίνει την πορεία του προς τα δεξιά.

2. *Σύγκλιση*. Όταν δύο αεροσκάφη συγκλίνουν περίπου στο ίδιο επίπεδο, το αεροσκάφος το οποίο έχει στα δεξιά του το άλλο αεροσκάφος παραχωρεί την προτεραιότητα, εξαιρουμένων των εξής:

   i) μηχανοκίνητο αεροσκάφος βαρύτερο του αέρα παραχωρεί την προτεραιότητα σε αερόπλοια, ανεμόπτερα και αερόστατα·

   ii) τα αερόπλοια παραχωρούν την προτεραιότητα σε ανεμόπτερα και αερόστατα·

   iii) τα ανεμόπτερα παραχωρούν την προτεραιότητα σε αερόστατα·

   iv) μηχανοκίνητο αεροσκάφος παραχωρεί την προτεραιότητα σε αεροσκάφη τα οποία εμφανώς ρυμουλκούν άλλο αεροσκάφος ή αντικείμενα.

3. *Προσπέραση*. Αεροσκάφος το οποίο προσπερνά αεροσκάφος το οποίο προσεγγίζει άλλο αεροσκάφος εκ των όπισθεν σε γραμμή που σχηματίζει γωνία κάτω των 70 μοιρών με το επίπεδο συμμετρίας του άλλου αεροσκάφους, δηλαδή βρίσκεται σε τέτοια θέση ως προς το άλλο αεροσκάφος η οποία δεν του επιτρέπει να αντιληφθεί τη νύκτα τα φώτα πλοήγησης ούτε στην αριστερή πλευρά του αεροσκάφους ούτε στη δεξιά πλευρά του. Αεροσκάφος το οποίο προσπερνάται από άλλο αεροσκάφος έχει την προτεραιότητα και το αεροσκάφος που το προσπερνά, είτε βρίσκεται σε άνοδο, σε κάθοδο ή σε οριζόντια πτήση, παραχωρεί την προτεραιότητα στο άλλο αεροσκάφος αποκλίνοντας την πορεία του προς τα δεξιά, και καμία μετέπειτα αλλαγή των αντίστοιχων θέσεων των δύο αεροσκαφών δεν απαλλάσσει από την υποχρέωση αυτή το αεροσκάφος που προσπερνά μέχρις ότου διέλθει και απομακρυνθεί πλήρως.

   i) *Προσπέραση ανεμοπτέρων*. Ανεμόπτερο που προσπερνά άλλο ανεμόπτερο μπορεί να αποκλίνει από την πορεία του προς τα δεξιά ή προς τα αριστερά.

▼B

4. *Προσγείωση.* Αεροσκάφος εν πτήσει, ή το οποίο επιχειρεί στο έδαφος ή σε ύδατα, παραχωρεί την προτεραιότητα σε αεροσκάφος που προσγειώνεται ή βρίσκεται στα τελευταία στάδια προσέγγισης για προσγείωση.

i) Όταν δύο ή περισσότερα βαρύτερα του αέρα αεροσκάφη προσεγγίζουν αεροδρόμιο ή τοποθεσία λειτουργίας για προσγείωση, τα αεροσκάφη ευρισκόμενα σε υψηλότερο επίπεδο παραχωρούν την προτεραιότητα σε αεροσκάφη στο χαμηλότερο επίπεδο, αυτά όμως δεν εκμεταλλεύονται τον κανόνα αυτόν για να παρεμβληθούν σε άλλο αεροσκάφος το οποίο βρίσκεται στα τελικά στάδια προσέγγισης για προσγείωση, ή για να το προσπεράσουν. Ωστόσο, μηχανοκίνητο αεροσκάφος βαρύτερο του αέρα παραχωρεί την προτεραιότητα σε ανεμόπτερα.

ii) *Αναγκαστική προσγείωση.* Αεροσκάφος, το οποίο γνωρίζει ότι άλλο αεροσκάφος πρόκειται να κάνει αναγκαστική προσγείωση, του παραχωρεί την προτεραιότητα.

5. *Απογείωση.* Αεροσκάφος που τροχοδρομεί στην περιοχή ελιγμών αεροδρομίου παραχωρεί την προτεραιότητα σε αεροσκάφος που απογειώνεται ή πρόκειται να απογειωθεί.

δ) *Κίνηση επιφανείας αεροσκαφών, προσώπων και οχημάτων*

1. Σε περίπτωση κινδύνου σύγκρουσης δύο αεροσκαφών που τροχοδρομούν στην περιοχή κινήσεως αεροδρομίου ή σε ισοδύναμο μέρος τοποθεσίας λειτουργίας, ισχύουν τα ακόλουθα:

i) όταν δύο αεροσκάφη προσεγγίζουν μετωπικά ή σχεδόν μετωπικά, το καθένα ακινητοποιείται ή, εφόσον είναι εφικτό, αποκλίνει την πορεία του προς τα δεξιά ώστε να διατηρήσουν καλή απόσταση μεταξύ τους·

ii) όταν δύο αεροσκάφη έχουν συγκλίνουσα πορεία, το ένα το οποίο έχει το άλλο στη δεξιά του πλευρά παραχωρεί την προτεραιότητα·

iii) αεροσκάφος το οποίο προσπερνάται από άλλο αεροσκάφος έχει την προτεραιότητα και το αεροσκάφος που προσπερνά διατηρεί καλή απόσταση από το άλλο αεροσκάφος.

2. Σε ελεγχόμενο αεροδρόμιο, αεροσκάφος που τροχοδρομεί στην περιοχή ελιγμών ακινητοποιείται και σταματά στα σημεία κράτησης διαδρόμου, εκτός εάν ο πύργος ελέγχου του αεροδρομίου τού χορηγήσει ρητή εξουσιοδότηση να εισέλθει ή να διασχίσει τον διάδρομο.

3. Αεροσκάφος που τροχοδρομεί στην περιοχή ελιγμών ακινητοποιείται και σταματά σε όλες τις φωτεινές ράβδους στάσης και μπορεί να κινηθεί στη συνέχεια σύμφωνα με το σημείο 2) όταν σβήσουν τα φώτα.

4. Κίνηση προσώπων και οχημάτων σε αεροδρόμια

i) Η κυκλοφορία προσώπων ή οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκούμενων αεροσκαφών, στην περιοχή ελιγμών ενός αεροδρομίου ελέγχεται από τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου, εάν είναι αναγκαίο, για την αποφυγή κινδύνων σε αυτά ή στα αεροσκάφη που προσγειώνονται, τροχοδρομούν ή απογειώνονται.

ii) Υπό συνθήκες όπου ακολουθούνται διαδικασίες χαμηλής ορατότητας:

A. τα πρόσωπα που εργάζονται και τα οχήματα που κινούνται στην περιοχή ελιγμών ενός αεροδρομίου περιορίζονται στο απαραίτητο ελάχιστο, και δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στις απαιτήσεις για την προστασία ευαίσθητης(-ων) περιοχής(-ών) συστημάτων ενόργανης προσέγγισης (ILS)/συστημάτων προσέγγισης με μικροκύματα (MLS) όταν βρίσκονται σε εξέλιξη λειτουργίες οργάνων ακριβείας κατηγορίας II ή κατηγορίας III·

▼B

Β. σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης iii), ο ελάχιστος διαχωρισμός μεταξύ οχημάτων και αεροσκαφών που τροχοδρομούν καθορίζεται από το φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) και εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή λαμβάνοντας υπόψη τα διαθέσιμα βοηθήματα·

Γ. όταν μεικτές λειτουργίες οργάνων ακριβείας κατηγορίας II ή κατηγορίας III, ILS και MLS εκτελούνται διαρκώς στον ίδιο διάδρομο, προστατεύονται οι πιο περιοριστικές κρίσιμες και ευαίσθητες περιοχές ILS ή MLS.

iii) Στα οχήματα έκτακτης ανάγκης που σπεύδουν να συνδράμουν ένα αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο δίνεται προτεραιότητα έναντι οποιασδήποτε άλλης κυκλοφορίας κίνησης στο έδαφος.

iv) Σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης iii), τα οχήματα που βρίσκονται στην περιοχή ελιγμών πρέπει να συμμορφώνονται με τους εξής κανόνες:

Α. τα οχήματα και τα οχήματα που ρυμουλκούν αεροσκάφη δίνουν προτεραιότητα στα αεροσκάφη που προσγειώνονται, απογειώνονται, τροχοδρομούν ή ρυμουλκούνται·

Β. τα οχήματα δίνουν προτεραιότητα σε άλλα οχήματα που ρυμουλκούν αεροσκάφη·

Γ. τα οχήματα δίνουν προτεραιότητα σε άλλα οχήματα σύμφωνα με τις οδηγίες της μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·

Δ. με την επιφύλαξη των διατάξεων των Α, Β και Γ, τα οχήματα και τα οχήματα που ρυμουλκούν αεροσκάφη συμμορφώνονται προς τις οδηγίες που εκδίδει ο πύργος ελέγχου του αεροδρομίου.

SERA.3215 Φώτα που πρέπει να ανάβουν τα αεροσκάφη

α) Εξαιρουμένων όσων προβλέπονται στο στοιχείο ε), τη νύκτα όλα τα αεροσκάφη εν πτήσει ανάβουν:

1. τα φώτα αποφυγής σύγκρουσης για να προσελκύουν την προσοχή στο αεροσκάφος· και

2. τα φώτα πλοήγησης για να επισημάνουν το αντίστοιχο ίχνος τους σε παρατηρητή, δεν ανάβουν δε τα άλλα φώτα εφόσον ενδέχεται να εκληφθούν ως φώτα πλοήγησης· ή

3. για τα αερόστατα, τα φώτα θέσης.

β) Εξαιρουμένων όσων προβλέπονται στο στοιχείο ε), τη νύκτα:

1. όλα τα αεροσκάφη που κινούνται στην περιοχή κινήσεως αεροδρομίου ανάβουν τα φώτα πλοήγησης για να επισημάνουν το αντίστοιχο ίχνος τους σε παρατηρητή, δεν ανάβουν δε τα άλλα φώτα εφόσον ενδέχεται να εκληφθούν ως φώτα πλοήγησης·

2. όλα τα αεροσκάφη που κινούνται στην περιοχή κινήσεως αεροδρομίου ανάβουν τα φώτα για να επισημαίνουν κατά το εφικτό τα άκρα της δομής τους, εκτός εάν είναι σταθμευμένα και κατάλληλα φωτισμένα με άλλο τρόπο·

3. όλα τα αεροσκάφη που τροχοδρομούν ή ρυμουλκούνται στην περιοχή κινήσεως αεροδρομίου ανάβουν τα φώτα για να προσελκύουν την προσοχή· και

▼B

4. όλα τα αεροσκάφη στην περιοχή κινήσεως αεροδρομίου με τους κινητήρες τους σε λειτουργία ανάβουν τα φώτα που επισημαίνουν το γεγονός αυτό.

γ) Εξαιρουμένων όσων προβλέπονται στο στοιχείο ε), όλα τα αεροσκάφη εν πτήσει που είναι εξοπλισμένα με φώτα αποφυγής σύγκρουσης για να πληρούν την απαίτηση του στοιχείου α) σημείο 1 ανάβουν τα φώτα αυτά και κατά τη διάρκεια της ημέρας.

δ) Εξαιρουμένων όσων προβλέπονται στο στοιχείο ε), όλα τα αεροσκάφη:

1. που τροχοδρομούν ή ρυμουλκούνται στην περιοχή κινήσεως αεροδρομίου και είναι εξοπλισμένα με φώτα αποφυγής σύγκρουσης για να πληρούν την απαίτηση του στοιχείο β) σημείο 3 ή

2. στην περιοχή κινήσεως αεροδρομίου και είναι εξοπλισμένα με φώτα για να πληρούν την απαίτηση του στοιχείο β) σημείο 4

ανάβουν τα φώτα αυτά και κατά τη διάρκεια της ημέρας.

ε) Επιτρέπεται σε χειριστή να σβήσει ή να μειώσει την ένταση διαλειπόντων φώτων με τα οποία είναι εξοπλισμένο αεροσκάφος για να πληροί τις απαιτήσεις των στοιχείων α), β), γ) και δ) εφόσον όντως ή ενδεχομένως:

1. επηρεάζουν δυσμενώς την ικανοποιητική εκτέλεση καθηκόντων ή

2. προκαλούν επιβλαβή εκτύφλωση σε εξωτερικό παρατηρητή.

SERA.3220 Προσομοιωμένες πτήσεις με όργανα

Αεροσκάφος δεν ίπταται υπό συνθήκες προσομοιωμένης πτήσης με όργανα, εκτός εάν:

α) το αεροσκάφος διαθέτει δύο πλήρως λειτουργικά χειριστήρια· και

β) ακόμη ένας εξειδικευμένος χειριστής (καλούμενος στον παρόντα κανόνα χειριστής ασφαλείας) καταλαμβάνει θέση χειρισμού για να ενεργεί ως χειριστής ασφαλείας για το πρόσωπο που ίπταται υπό συνθήκες προσομοιωμένης πτήσης με όργανα. Ο χειριστής ασφαλείας έχει κατάλληλο οπτικό πεδίο εμπρός και σε κάθε πλευρά του αεροσκάφους, ή αρμόδιος παρατηρητής σε επικοινωνία με τον χειριστή ασφαλείας καταλαμβάνει θέση στο αεροσκάφος από την οποία το οπτικό πεδίο του παρατηρητή συμπληρώνει κατάλληλα το οπτικό πεδίο του χειριστή ασφαλείας.

SERA.3225 Πτητική λειτουργία σε αεροδρόμιο ή κοντά σε αυτό

Αεροσκάφος που επιχειρεί σε αεροδρόμιο ή κοντά σε αυτό:

α) παρατηρεί την υπόλοιπη κυκλοφορία του αεροδρομίου για την αποφυγή σύγκρουσης·

β) συμμορφώνεται προς τη διάταξη της κυκλοφορίας που διαμορφώνεται από άλλα αεροσκάφη σε πτητική λειτουργία ή την αποφεύγουν·

γ) εξαιρουμένων των αερόστατων, εκτελούν όλα στροφή προς τα αριστερά, κατά την προσέγγιση για προσγείωση και μετά την απογείωση, εκτός εάν υποδείξει ή καθοδηγήσει διαφορετικά ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας·

δ) εξαιρουμένων των αερόστατων, προσγειώνεται και απογειώνεται αντίθετα προς τη φορά του ανέμου, εκτός εάν λόγω της διάταξης του διαδρόμου ή προβλημάτων εναέριας κυκλοφορίας κριθεί προτιμητέα διαφορετική κατεύθυνση.

▼B

SERA.3230 Πτητικές λειτουργίες σε ύδατα

α) Όταν ένα αεροσκάφος προσεγγίζει άλλο αεροσκάφος ή ένα αεροσκάφος προσεγγίζει ένα πλοίο και υφίσταται κίνδυνος σύγκρουσης, το αεροσκάφος κινείται προσεκτικά ανάλογα με τις υπάρχουσες συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των περιορισμών του αντίστοιχου σκάφους.

1. *Σύγκλιση*. Αεροσκάφος που έχει στα δεξιά του άλλο αεροσκάφος ή πλοίο παραχωρεί την προτεραιότητα ώστε να διατηρήσει καλή απόσταση.

2. *Μετωπική προσέγγιση*. Αεροσκάφος που προσεγγίζει μετωπικά, ή σχεδόν μετωπικά, άλλο αεροσκάφος ή πλοίο, αποκλίνει την πορεία του προς τα δεξιά ώστε να διατηρήσει καλή απόσταση.

3. *Προσπέραση*. Το αεροσκάφος ή το πλοίο που προσπερνάται έχει την προτεραιότητα και το αεροσκάφος που προσπερνά αποκλίνει την πορεία του ώστε να διατηρήσει καλή απόσταση.

4. *Προσγείωση και απογείωση*. Αεροσκάφος που προσγειώνεται σε ύδατα ή απογειώνεται από ύδατα, εφόσον είναι εφικτό, διατηρεί καλή απόσταση από όλα τα σκάφη και αποφεύγει την παρεμπόδιση του πλου τους.

β) *Φώτα που πρέπει να ανάβει αεροσκάφος σε ύδατα*. Τη νύκτα ή κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε άλλης περιόδου προδιαγραφόμενης από την αρμόδια αρχή, όλα τα αεροσκάφη σε ύδατα ανάβουν φώτα όπως απαιτείται από τη σύμβαση περί διεθνών κανονισμών προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα του 1972, εκτός εάν αυτό είναι πρακτικά αδύνατον, οπότε ανάβουν φώτα όσο το δυνατόν πλησιέστερα σε εκείνα που ανταποκρίνονται στα χαρακτηριστικά και τη θέση εκείνων που απαιτούνται σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Σήματα

SERA.3301 Γενικά

α) Με την παρατήρηση ή τη λήψη οποιουδήποτε από τα σήματα του προσαρτήματος 1, τα αεροσκάφη ενεργούν όπως απαιτείται με βάση την ερμηνεία του σήματος που δίδεται στο εν λόγω προσάρτημα.

β) Τα σήματα του προσαρτήματος 1, κατά τη χρήση τους, έχουν την υποδεικνυόμενη έννοια. Χρησιμοποιούνται μόνον για τον υποδεικνυόμενο σκοπό και δεν χρησιμοποιείται κανένα άλλο σήμα το οποίο μπορεί να δημιουργήσει σύγχυση.

γ) Αρμόδιος για την παροχή τυποποιημένων σημάτων καθοδήγησης προς τα αεροσκάφη με σαφή και ακριβή τρόπο είναι ο σηματωρός, ο οποίος χρησιμοποιεί τα σήματα του προσαρτήματος 1.

δ) Τα καθήκοντα σηματωρού αεροσκαφών εκτελούνται μόνον από πρόσωπα εκπαιδευμένα, εξειδικευμένα και εγκεκριμένα όπως απαιτείται με βάση τη σχετική ενωσιακή ή εθνική νομοθεσία.

ε) Ο σηματωρός φέρει διακριτικό αναγνωριστικό φθορίζον γιλέκο ώστε να επιτρέπεται στο πλήρωμα πτήσης να αναγνωρίσει ότι πρόκειται για το πρόσωπο που είναι αρμόδιο για την καθοδήγηση.

στ) Τις ώρες της ημέρας για όλα τα σήματα χρησιμοποιούνται φθορίζουσες την ημέρα ράβδοι, ρακέτες ή γάντια. Φωτιζόμενες ράβδοι χρησιμοποιούνται τη νύκτα ή σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας.

▼B

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Χρόνος

SERA.3401 Γενικά

α) Χρησιμοποιείται ο συντονισμένος παγκόσμιος χρόνος (UTC) που εκφράζεται σε ώρες και πρώτα λεπτά και, όταν απαιτείται, σε δευτερόλεπτα της 24ωρης ημέρας η οποία αρχίζει τα μεσάνυκτα.

β) Έλεγχος του χρόνου εκτελείται πριν την εκτέλεση ελεγχόμενης πτήσης και όσες φορές είναι αναγκαίο κατά τη διάρκεια της πτήσης.

γ) Όποτε χρησιμοποιείται ο χρόνος στην εφαρμογή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων, είναι ακριβής με περιθώριο σφάλματος 1 δευτερολέπτου ώρας UTC.

δ) Χρόνος στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας

1. Πριν από την τροχοδρόμηση αεροσκάφους για απογείωση, οι πύργοι ελέγχου του αεροδρομίου παρέχουν στον χειριστή τον σωστό χρόνο, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί να λάβει ο χειριστής τον χρόνο από άλλες πηγές. Επιπλέον, οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχουν στα αεροσκάφη τον σωστό χρόνο, εφόσον ζητηθεί. Οι έλεγχοι χρόνου παρέχονται τουλάχιστον στο πλησιέστερο πρώτο λεπτό.

ΕΝΟΤΗΤΑ 4

Σχέδια πτήσης

SERA.4001 Υποβολή σχεδίου πτήσης

α) Οι πληροφορίες για προγραμματισμένη πτήση ή τμήμα πτήσης παρέχονται στις μονάδες εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας υπό μορφή σχεδίου πτήσης. Ο όρος «σχέδιο πτήσης» χρησιμοποιείται με ποικίλες έννοιες, όπως πλήρης ενημέρωση για όλα τα στοιχεία της περιγραφής σχεδίου πτήσης, τα οποία καλύπτουν όλη τη διαδρομή μιας πτήσης, ή περιορίζονται στις απαραίτητες πληροφορίες, μεταξύ άλλων, όταν σκοπός είναι να ληφθεί εξουσιοδότηση για μικρότερο τμήμα πτήσης όπως η διέλευση από αεροδιάδρομο, η απογείωση από ελεγχόμενο αεροδρόμιο ή η προσγείωση σε αυτό.

β) Σχέδιο πτήσης υποβάλλεται πριν την εκτέλεση:

1. κάθε πτήσης ή τμήματος αυτής στην οποία παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·

2. κάθε πτήσης IFR εντός συμβουλευτικού εναέριου χώρου·

3. κάθε πτήσης εντός περιοχών, ή κατά μήκος διαδρομών που έχει υποδείξει η αρμόδια αρχή, για να διευκολυνθεί η παροχή πληροφοριών πτήσης, υπηρεσιών συνέγερσης και έρευνας και διάσωσης·

4. κάθε πτήσης εντός περιοχών, ή κατά μήκος διαδρομών που έχει υποδείξει η αρμόδια αρχή, για να διευκολυνθεί ο συντονισμός με κατάλληλες στρατιωτικές μονάδες ή με μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε παρακείμενα κράτη ώστε να αποφευχθεί η ενδεχόμενη ανάγκη αναχαίτισης για λόγους αναγνώρισης·

5. κάθε πτήσης που διέρχεται από διεθνή σύνορα, εκτός εάν έχει ορίσει διαφορετικά το ενδιαφερόμενο κράτος·

6. κάθε προγραμματισμένης νυκτερινής πτήσης, εάν αναχωρεί από περιοχή κοντά σε αεροδρόμιο.

γ) Πριν την αναχώρηση υποβάλλεται σχέδιο πτήσης σε γραφείο αναφορών παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή, κατά τη διάρκεια της πτήσης, διαβιβάζεται στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή τον ραδιοσταθμό αερεπίγειου ελέγχου, εκτός εάν έχουν γίνει ρυθμίσεις για την υποβολή επαναληπτικών σχεδίων πτήσης.

▼B

δ) Το σχέδιο πτήσης για κάθε προγραμματισμένη πτήση που διέρχεται από διεθνή σύνορα ή στην οποία θα παρέχονται με υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή συμβουλευτικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας υποβάλλεται τουλάχιστον εξήντα λεπτά πριν την αναχώρηση ή, εάν υποβληθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης, σε χρόνο ο οποίος εξασφαλίζει την παραλαβή του σχεδίου από την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας τουλάχιστον δέκα λεπτά πριν την αναμενόμενη άφιξη του αεροσκάφους:

1. στο σκοπούμενο σημείο εισόδου σε περιοχή ελέγχου ή περιοχή με υπηρεσία συμβουλών εναέριας κυκλοφορίας· ή

2. στο σημείο διασταύρωσης αεροδιαδρόμου ή συμβουλευτικής διαδρομής.

SERA.4005 Περιεχόμενα του σχεδίου πτήσης

α) Το σχέδιο πτήσης περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικές με εκείνα από τα κάτωθι σημεία που η αρμόδια αρχή θεωρεί ότι σχετίζονται με την πτήση:

1. Το χαρακτηριστικό του αεροσκάφους

2. Κανόνες πτήσης και τύπος πτήσης

3. Αριθμός και τύπος(-οι) αεροσκάφους(-ών) και κατηγορία του απορρεύματος ανατάραξης

4. Τεχνικός εξοπλισμός

5. Αεροδρόμιο αναχώρησης ή τοποθεσία λειτουργίας

6. Εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης

7. Ταχύτητα(-ες) πλεύσης

8. Επίπεδο(-α) πλεύσης

9. Διαδρομή που θα ακολουθηθεί

10. Αεροδρόμιο προορισμού ή τοποθεσία λειτουργίας και συνολικός υπολογιζόμενος απαιτούμενος χρόνος

11. Εναλλακτικό(-ά) αεροδρόμιο(-α) ή τοποθεσία(-ες) λειτουργίας

12. Αυτονομία σε καύσιμα

13. Συνολικός αριθμός επιβαινόντων

14. Εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης

15. Άλλες σχετικές πληροφορίες.

β) Για σχέδια πτήσης που υποβάλλονται κατά τη διάρκεια της πτήσης, το αεροδρόμιο αναχώρησης ή η τοποθεσία επιχειρήσεων όπου υποβλήθηκαν είναι οι τόποι στους οποίους είναι δυνατή, εφόσον χρειασθεί, η παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών για την πτήση. Επιπλέον, η παρεχόμενη πληροφορία σε αντικατάσταση αυτής της εκτιμώμενης ώρας αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης είναι η ώρα επάνω στο πρώτο σημείο της διαδρομής με το οποίο σχετίζεται το σχέδιο πτήσης.

SERA.4010 Συμπλήρωση του σχεδίου πτήσης

α) Το σχέδιο πτήσης θα περιέχει πληροφορίες, όπου προβλέπεται, σε σχετικά σημεία, έως και, περιλαμβανομένου(-ων) «εναλλακτικού(-ών) αεροδρομίου(-ων) ή τοποθεσίας(-ιών) λειτουργίας» για ολόκληρη τη διαδρομή ή τμήμα αυτής για την οποία υποβάλλεται το σχέδιο πτήσης.

▼B

β) Περιέχει επίσης πληροφορίες, όπου προβλέπεται, σε άλλα σημεία όταν αυτό ορίζει η αρμόδια αρχή ή όταν αλλιώς κρίνεται αναγκαίο από το πρόσωπο που υποβάλλει το σχέδιο πτήσης.

SERA.4015 Αλλαγές του σχεδίου πτήσης

α) Σύμφωνα με τις διατάξεις του SERA.8020 στοιχείο β), όλες οι αλλαγές σχεδίου πτήσης, το οποίο έχει υποβληθεί για πτήση IFR ή για πτήση VFR εκτελούμενη ως ελεγχόμενη πτήση, αναφέρονται όσο το δυνατόν συντομότερα στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Για τις υπόλοιπες πτήσεις VFR, οι σημαντικές αλλαγές σχεδίου πτήσης αναφέρονται όσο το δυνατόν συντομότερα στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

β) Οι πληροφορίες που υποβάλλονται πριν την αναχώρηση σχετικά με την αυτονομία σε καύσιμα ή τον συνολικό αριθμό επιβαινόντων, εάν είναι ανακριβείς κατά την ώρα αναχώρησης, συνιστούν σημαντική αλλαγή του σχεδίου πτήσης και αναφέρονται ως τέτοιες.

SERA.4020 Κλείσιμο σχεδίου πτήσης

α) Αναφορά άφιξης υποβάλλεται αυτοπροσώπως, μέσω ραδιοτηλεφωνίας, ζεύξης δεδομένων ή άλλου μέσου, όπως ορίζει η αρμόδια αρχή το συντομότερο δυνατόν μετά την προσγείωση, στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στο αεροδρόμιο άφιξης, από κάθε πτήση για την οποία υποβλήθηκε σχέδιο το οποίο κάλυπτε ολόκληρη την πτήση ή το υπόλοιπο τμήμα της έως το αεροδρόμιο προορισμού.

1. Υποβολή αναφοράς άφιξης δεν απαιτείται μετά την προσγείωση σε αεροδρόμιο στο οποίο παρέχονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας με την προϋπόθεση ότι η ραδιοεπικοινωνία ή τα οπτικά σήματα δείχνουν παρατήρηση της προσγείωσης.

β) Όταν σχέδιο πτήσης υποβάλλεται μόνον για τμήμα πτήσης, άλλο από το τμήμα πτήσης έως τον προορισμό, το εν λόγω σχέδιο κλείνει, εφόσον απαιτείται, με ενδεδειγμένη αναφορά στη σχετική μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

γ) Εφόσον δεν υπάρχει μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στο αεροδρόμιο αναχώρησης ή την τοποθεσία λειτουργίας, η αναφορά άφιξης, εφόσον απαιτείται, υποβάλλεται το συντομότερο δυνατόν μετά την προσγείωση και με το ταχύτερο διαθέσιμο μέσο στην πλησιέστερη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

δ) Εφόσον είναι γνωστό ότι τα βοηθήματα επικοινωνίας στο αεροδρόμιο άφιξης είναι ακατάλληλα και δεν υπάρχουν στο έδαφος εναλλακτικές ρυθμίσεις για τον χειρισμό των αναφορών άφιξης, λαμβάνονται τα εξής μέτρα. Αμέσως πριν την προσγείωση το αεροσκάφος, εφόσον είναι δυνατόν, διαβιβάζει στη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μήνυμα παρεμφερές με αναφορά άφιξης, εφόσον απαιτείται τέτοια αναφορά. Κανονικά, η εν λόγω διαβίβαση πραγματοποιείται στον αεροναυτικό σταθμό που εξυπηρετεί τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αρμόδια για την περιοχή πληροφοριών πτήσεων στην οποία λειτουργεί το αεροσκάφος.

ε) Οι αναφορές άφιξης αεροσκαφών περιέχουν τις κάτωθι πληροφορίες:

1. το χαρακτηριστικό του αεροσκάφους·

2. το αεροδρόμιο αναχώρησης ή τοποθεσία λειτουργίας·

3. το αεροδρόμιο προορισμού ή τοποθεσία λειτουργίας (μόνον για παρακαμπτήρια προσγείωση)·

4. αεροδρόμιο ή τοποθεσία λειτουργίας άφιξης·

5. ώρα άφιξης.

▼B

ΕΝΟΤΗΤΑ 5

Μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως, κανόνες πτήσης εξ όψεως, ειδικοί κανόνες πτήσεων VFR και IFR

SERA.5001 Ορατότητα και απόσταση από ελάχιστα νεφών μετεωρολογικών συνθηκών πτήσης εξ όψεως (VMC)

Η ορατότητα και η απόσταση από ελάχιστα νεφών μετεωρολογικών συνθηκών πτήσης εξ όψεως (VMC) αναγράφονται στον πίνακα S5-1.

Πίνακας S5-1 (*)

Ζώνη απολύτου ύψους	Κατηγορία εναέριου χώρου	Ορατότητα πτήσης	Απόσταση από νέφη
Από 3 050 m (10 000 ft) και άνω επάνω από τη στάθμη της θάλασσας	A (**) B Γ Δ E ΣΤ Z	8 km	1 500 m οριζοντίως 300 m (1 000 ft) καθέτως
Κάτω των 3 050 m (10 000 ft) επάνω από τη στάθμη της θάλασσας (AMSL) ή άνω των 300 m (1 000 ft) από το έδαφος εδάφους, ανάλογα ποια είναι η υψηλότερη τιμή	A (**) B Γ Δ E ΣΤ Z	5 km	1 500 m οριζοντίως 300 m (1 000 ft) καθέτως
Επί ή κάτω των 900 m (3 000 ft) επάνω από τη στάθμη της θάλασσας (AMSL) ή 300 m (1 000 ft) επάνω από το έδαφος, όποια είναι υψηλότερο	A (**) B Γ Δ E	5 km	1 500 m οριζοντίως 300 m (1 000 ft) καθέτως
	ΣΤ Z	5 km (***)	Εκτός των νεφών και με ορατότητα της επιφάνειας

(*) Όταν το σχετικό ύψος του μεταβατικού απόλυτου ύψους είναι μικρότερο από 3 050 m (10 000 ft) επάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας (AMSL), χρησιμοποιείται το επίπεδο πτήσης FL 100 αντί της πτήσης στα 10 000 ft.

(**) Οι ελάχιστες VMC για εναέριο χώρο της κατηγορίας A περιλαμβάνονται ως κατευθυντήριες γραμμές προς τους χειριστές και δεν συνεπάγονται αποδοχή πτήσεων VFR σε εναέριο χώρο της κατηγορίας A.

(***) Εφόσον το προδιαγράφει η αρμόδια αρχή:

α) ορατότητες πτήσης μειωμένες σε όχι λιγότερο από 1 500 m μπορεί να επιτρέπονται για πτήσεις που εκτελούνται:

1. με ταχύτητα 140 kts IAS (κόμβοι ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα) ή μικρότερη για την επαρκή δυνατότητα έγκαιρης παρατήρησης της υπόλοιπης κυκλοφορίας ή τυχόν εμποδίων για την αποφυγή σύγκρουσης· ή
2. στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η πιθανότητα συνάντησης με άλλη κυκλοφορία είναι σχετικά μικρή, π.χ. σε περιοχές με χαμηλό όγκο κυκλοφορίας και για εναέρια εργασία σε χαμηλά επίπεδα.

β) Είναι δυνατόν να επιτραπεί σε ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ να εκτελούν πτήση με ορατότητα πτήσης *κάτω των 1 500 m* αλλά όχι κάτω των 800 m, εφόσον ελίσσονται με ταχύτητα που τους επιτρέπει να παρατηρήσουν έγκαιρα την υπόλοιπη κυκλοφορία ή τυχόν εμπόδια ώστε να αποφύγουν τη σύγκρουση. Η ορατότητα πτήσης κάτω των 800 m είναι δυνατόν να επιτραπεί σε ειδικές περιπτώσεις, όπως οι ιατρικές πτήσεις, οι δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης και πυρόσβεσης.

SERA.5005 Κανόνες πτήσης εξ όψεως

α) Εξαιρουμένης της ειδικής πτήσης VFR, οι πτήσεις VFR εκτελούνται κατά τρόπο ώστε το αεροσκάφος να ίπταται υπό συνθήκες ορατότητας και απόστασης από σύννεφα ίσης ή μεγαλύτερης εκείνων που προδιαγράφονται στον πίνακα S5-1.

β) Εξαιρουμένης της περίπτωσης ειδικής εξουσιοδότησης VFR από μονάδα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, οι πτήσεις VFR δεν απογειώνονται ούτε προσγειώνονται σε αεροδρόμιο εντός ζώνης ελέγχου, ούτε επίσης εισέρχονται στη ζώνη κυκλοφορίας αεροδρομίου ή τον κύκλο κυκλοφορίας αεροδρομίου όταν οι αναφερόμενες μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο είναι χαμηλότερες των κάτωθι ελαχίστων:

1. η οροφή δεν είναι κάτω των 450 m (1 500 ft)· ή

2. η ορατότητα στο έδαφος είναι κάτω των 5 km.

▼B

γ) Εφόσον έτσι ορίσει η αρμόδια αρχή, οι νυκτερινές πτήσεις VFR είναι δυνατόν να επιτραπούν υπό τους ακόλουθους όρους:

1. εάν αναχωρεί από περιοχή κοντά σε αεροδρόμιο, υποβάλλεται σχέδιο πτήσης σύμφωνα με το SERA.4001 στοιχείο β) σημείο 6·

2. οι πτήσεις έχουν και διατηρούν αμφίδρομη ραδιοεπικοινωνία στον ενδεδειγμένο δίαυλο επικοινωνίας με τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (ATS), εφόσον διατίθεται·

3. εφαρμόζεται η ορατότητα και η ελάχιστη απόσταση από τα νέφη μετεωρολογικών συνθηκών πτήσης εξ όψεως (VMC) που προδιαγράφονται στον πίνακα S5-1, εξαιρουμένων των κάτωθι:

   i) η οροφή δεν είναι μικρότερη των 450 m (1 500 ft)·

   ii) εξαιρουμένων όσων ορίζονται στο στοιχείο γ) σημείο 4), δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις για τη μειωμένη ορατότητα πτήσης που ορίζεται στον πίνακα S5-1 στοιχεία α) και β)·

   iii) στις κατηγορίες εναέριου χώρου Β, Γ, Δ, Ε, ΣΤ και Ζ, επί και κάτω από τα 900 m (3 000 ft) επάνω από τη μέση στάθμη της θάλασσας (MSL) ή τα 300 m (1 000 ft) από το έδαφος, όποιο ύψος είναι μεγαλύτερο, ο χειριστής διατηρεί συνεχή οπτική επαφή με το έδαφος·

   iv) για τα ελικόπτερα στις κατηγορίες εναέριου χώρου ΣΤ και Ζ, επί και κάτω από τα 900 m (3 000 ft) επάνω από τη MSL ή τα 300 m (1 000 ft) πάνω από το έδαφος, όποιο ύψος είναι μεγαλύτερο, η ορατότητα πτήσης είναι τουλάχιστον 3 km, με την προϋπόθεση ότι ο χειριστής διατηρεί συνεχή οπτική επαφή με το έδαφος και εφόσον ελίσσεται με ταχύτητα που του επιτρέπει να παρατηρήσει έγκαιρα την υπόλοιπη κυκλοφορία ή τυχόν εμπόδια ώστε να αποφύγει τη σύγκρουση· και

   v) σε ορεινό έδαφος, η αρμόδια αρχή μπορεί να ορίσει υψηλότερα ελάχιστα ορατότητας και απόστασης από τα νέφη μετεωρολογικών συνθηκών πτήσης εξ όψεως (VMC)·

4. ελάχιστα οροφής, ορατότητας και απόστασης από τα νέφη κάτω από εκείνα που ορίζονται στο σημείο 3 είναι δυνατόν να επιτραπούν για ελικόπτερα σε ειδικές περιπτώσεις, όπως οι ιατρικές πτήσεις, οι δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης και πυρόσβεσης·

5. εξαιρουμένης της περίπτωσης που είναι αναγκαίο για την απογείωση ή την προσγείωση, ή ρητής εξουσιοδότησης της αρμόδιας αρχής, μια νυκτερινή πτήση VFR εκτελείται σε επίπεδο το οποίο δεν είναι χαμηλότερο του ελάχιστου απόλυτου ύψους πτήσης που έχει ορίσει το κράτος που έχει τη δικαιοδοσία του εναερίου χώρου υπέρπτησης, ή, εφόσον δεν έχουν καθορισθεί ελάχιστο απόλυτο ύψος πτήσης:

   i) επάνω από ορεινό έδαφος ή σε ορεινές περιοχές, σε επίπεδο τουλάχιστον 600 m (2 000 ft) επάνω από το υψηλότερο εμπόδιο ευρισκόμενο εντός 8 km από την εκτιμώμενη απόσταση του αεροσκάφους·

   ii) οπουδήποτε αλλού εκείνα που ορίζονται στο εδάφιο i), σε επίπεδο τουλάχιστον 300 m (1 000 ft) επάνω από το υψηλότερο εμπόδιο ευρισκόμενο εντός 8 km από την εκτιμώμενη απόσταση του αεροσκάφους.

δ) Εξαιρουμένης της περίπτωσης άδειας της αρμόδιας αρχής σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 730/2006, δεν εκτελούνται πτήσεις VFR:

1. σε επίπεδο πτήσης (FL) άνω του FL 195·

2. σε διηχητική και υπερηχητική ταχύτητα.

▼B

ε) Δεν χορηγείται άδεια για την εκτέλεση πτήσης VFR άνω του FL 285 όπου εφαρμόζεται ελάχιστος κάθετος διαχωρισμός 300 m (1 000 ft) άνω του FL 290.

στ) Εξαιρουμένης της περίπτωσης που είναι αναγκαίο για την απογείωση ή την προσγείωση, ή εξαιρουμένης της περίπτωσης που την επιτρέψει η αρμόδια αρχή, δεν εκτελείται πτήση VFR:

1. επάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές μεγαλουπόλεων, πόλεις ή οικισμούς ή επάνω από υπαίθριες συγκεντρώσεις προσώπων σε σχετικό ύψος κάτω των 300 m (1 000 ft) επάνω από το υψηλότερο εμπόδιο σε ακτίνα 600 m από το αεροσκάφος·

2. σε άλλο μέρος οριζόμενο στο σημείο 1, σε σχετικό ύψος κάτω των 150 m (500 ft) επάνω από το έδαφος ή ύδατα, ή 150 m (500 ft) επάνω από το υψηλότερο εμπόδιο ευρισκόμενο σε ακτίνα 150 m (500 ft) από το αεροσκάφος.

ζ) Εξαιρουμένης της περίπτωσης που επιτρέπεται από άδειες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή που ορίζει η αρμόδια αρχή, πτήσεις VFR σε επίπεδα πλεύσης, όταν εκτελούνται σε ύψος άνω των 900 m (3 000 ft) από το έδαφος ή τα ύδατα ή σε υψηλότερη τιμή που ορίζει η αρμόδια αρχή, εκτελούνται σε επίπεδα πλεύσης τα οποία ανταποκρίνονται στην πορεία που προδιαγράφεται στον πίνακα επιπέδων πλεύσης του προσαρτήματος 3.

η) Οι πτήσεις VFR είναι σύμφωνες προς τις διατάξεις της ενότητας 8:

1. όταν εκτελούνται στις κατηγορίες εναέριου χώρου Β, Γ και Δ·

2. όταν αποτελούν μέρος της κυκλοφορίας αεροδρομίου σε ελεγχόμενα αεροδρόμια· ή

3. όταν εκτελούνται ως ειδικές πτήσεις VFR.

θ) Πτήση VFR που εκτελείται εντός ή κατά μήκος διαδρομών που έχει υποδείξει η αρμόδια αρχή, σύμφωνα με το SERA.4001 στοιχείο β) σημεία 3 ή 4, διατηρεί διαρκή φωνητική επικοινωνία αέρα-εδάφους στον κατάλληλο δίαυλο επικοινωνίας, και αναφέρει τη θέση της εφόσον χρειάζεται στη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχει υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης.

ι) Αεροσκάφος που ίπταται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως το οποίο επιθυμεί να ίπταται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα:

1. εάν έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσης, κοινοποιεί τις αναγκαίες επερχόμενες αλλαγές στο ισχύον σχέδιο πτήσης του· ή

2. όπως απαιτείται από το SERA.4001 στοιχείο β), υποβάλλει σχέδιο πτήσης στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μόλις αυτό είναι εφικτό και λαμβάνει εξουσιοδότηση πριν προβεί σε IFR όταν είναι σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο.

SERA.5010 Ειδικές πτήσεις VFR σε ζώνες ελέγχου

Οι ειδικές πτήσεις VFR εντός ζώνης ελέγχου επιτρέπονται με βάση εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Εξαιρουμένης της περίπτωσης που το επιτρέπει η αρμόδια αρχή για ελικόπτερα σε ειδικές περιπτώσεις όπως είναι ιατρικές πτήσεις, αποστολές έρευνας και διάσωσης και πυρόσβεσης, ισχύουν οι ακόλουθες επιπρόσθετες προϋποθέσεις:

α) από τον χειριστή:

1. εκτός των νεφών και με ορατότητα της επιφάνειας·

▼B

2. ορατότητα πτήσης τουλάχιστον 1 500 m ή, για ελικόπτερα, τουλάχιστον 800 m·

3. με ταχύτητα 140 κόμβων ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) ή μικρότερης για επαρκή δυνατότητα έγκαιρης παρατήρησης της υπόλοιπης κυκλοφορίας και τυχόν εμποδίων για την αποφυγή σύγκρουσης· και

β) από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας:

1. μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας, εκτός εάν άλλως επιτρέπεται από την αρμόδια αρχή·

2. ορατότητα εδάφους τουλάχιστον 1 500 m ή, για ελικόπτερα, τουλάχιστον 800 m·

3. η οροφή δεν είναι κάτω των 180 m (600 ft).

SERA.5015 Κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) — Κανόνες ισχύοντες για όλες τις πτήσεις IFR

α) Εξοπλισμός αεροσκαφών

Τα αεροσκάφη εξοπλίζονται με κατάλληλα όργανα και με εξοπλισμό πλοήγησης κατάλληλο για τη διαδρομή που πρόκειται να ακολουθήσουν και σύμφωνο με την ισχύουσα νομοθεσία πτητικών λειτουργιών.

β) Ελάχιστα επίπεδα

Εξαιρουμένης της περίπτωσης που είναι αναγκαίο για την απογείωση ή την προσγείωση, ή ρητής άδειας της αρμόδιας αρχής, πτήση IFR εκτελείται σε επίπεδο μη χαμηλότερο του ελάχιστου απόλυτου ύψους πτήσης που έχει ορίσει το κράτος που έχει τη δικαιοδοσία του εναερίου χώρου υπέρπτησης, ή, εφόσον δεν έχουν καθορισθεί ελάχιστο απόλυτο ύψος πτήσης:

1. επάνω από ορεινό έδαφος ή σε ορεινές περιοχές, σε επίπεδο τουλάχιστον 600 m (2 000 ft) επάνω από το υψηλότερο εμπόδιο ευρισκόμενο εντός 8 km από την εκτιμώμενη απόσταση του αεροσκάφους·

2. οπουδήποτε αλλού εκτός από τις περιοχές που ορίζονται στο 1(, σε επίπεδο τουλάχιστον 300 m (1 000 ft) επάνω από το υψηλότερο εμπόδιο ευρισκόμενο εντός 8 km από την εκτιμώμενη απόσταση του αεροσκάφους.

γ) Αλλαγή από πτήση IFR σε πτήση VFR

1. Αεροσκάφος το οποίο επιλέγει να αλλάξει την εκτέλεση της πτήσης του από πτήση σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα σε πτήση σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως, αναγγέλλει στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας συγκεκριμένα ότι ακυρώνεται η πτήση IFR και της κοινοποιεί τις αλλαγές που πρόκειται να επέλθουν στο τρέχον σχέδιο πτήσης του.

2. Όταν αεροσκάφος που ίπταται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα και με μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως, δεν ακυρώνει την πτήση IFR εκτός εάν προβλεφθεί, και επιδιωχθεί η συνέχιση της πτήσης για εύλογο χρονικό διάστημα σε αδιάλειπτες μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως.

SERA.5020 IFR — Κανόνες ισχύοντες για τις πτήσεις IFR εντός ελεγχόμενου εναερίου χώρου

α) Οι πτήσεις IFR υπόκεινται στις διατάξεις της ενότητας 8 όταν εκτελούνται σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο:

▼B

β) Πτήση IFR σε πλεύση σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο εκτελείται σε επίπεδο πλεύσης, ή, εφόσον η μονάδα ATS επιτρέψει τη χρήση τεχνικών ανόδου πλεύσης, μεταξύ δύο επιπέδων ή άνω ενός επιπέδου, το οποίο επιλέγεται από τον πίνακα επιπέδων πλεύσης του προσαρτήματος 3, εκτός εάν ο συσχετισμός επιπέδων με το ίχνος όπως εκεί ορίζεται δεν εφαρμόζεται όταν ορίζεται διαφορετικά σε άδειες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή όταν ορίζεται διαφορετικά σε κατάλληλες εκδόσεις αεροναυτικών πληροφοριών.

SERA.5025 IFR — Κανόνες ισχύοντες για τις πτήσεις IFR εκτός ελεγχόμενου εναερίου χώρου

α) Επίπεδα πλεύσης

Πτήση IFR σε πλεύση εκτός ελεγχόμενου εναερίου χώρου εκτελείται σε επίπεδο πλεύσης το οποίο ανταποκρίνεται στο ίχνος της όπως προδιαγράφεται στον πίνακα επιπέδων πλεύσης του προσαρτήματος 3, εκτός εάν έχει ορίσει διαφορετικά η αρμόδια αρχή για πτήση επί ή κάτω από τα 900 m (3 000 ft) επάνω από τη μέση στάθμη της θάλασσας.

β) Επικοινωνίες

Πτήση IFR, η οποία εκτελείται εκτός ελεγχόμενου εναερίου χώρου αλλά εντός περιοχών ή κατά μήκος διαδρομών που έχει υποδείξει η αρμόδια αρχή, σύμφωνα με το SERA.4001 στοιχείο β) σημεία 3 ή 4, διατηρεί διαρκή παρακολούθηση της φωνητικής επικοινωνίας αέρα-εδάφους στον κατάλληλο δίαυλο επικοινωνίας, και αποκαθιστά αμφίδρομη επικοινωνία, εφόσον χρειάζεται, με τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχει υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης.

γ) Αναφορές θέσεως

Πτήση IFR η οποία εκτελείται εκτός ελεγχόμενου εναερίου χώρου και κατά την αρμόδια αρχή απαιτείται να διατηρεί παρακολούθηση της φωνητικής επικοινωνίας αέρα-εδάφους στον κατάλληλο δίαυλο επικοινωνίας και να αποκαθιστά αμφίδρομη επικοινωνία, εάν είναι απαραίτητο, με τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχει υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης, αναφέρει τη θέση της, όπως προδιαγράφεται στο SERA.8025 για ελεγχόμενες πτήσεις.

ΕΝΟΤΗΤΑ 6

Κατηγοριοποίηση του εναέριου χώρου

SERA.6001 Κατηγοριοποίηση εναερίων χώρων

Τα κράτη μέλη καθορίζουν, ανάλογα με τις ανάγκες τους, εναέριο χώρο σύμφωνα με την ακόλουθη κατηγοριοποίηση εναέριου χώρου και σύμφωνα με το προσάρτημα 4:

α) *Κατηγορία Α*. Επιτρέπονται μόνο πτήσεις με όργανα (IFR). Σε όλες τις πτήσεις παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και όλες οι πτήσεις διαχωρίζονται μεταξύ τους. Συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους απαιτούνται για όλες τις πτήσεις. Όλες οι πτήσεις υπόκεινται σε εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC).

β) *Κατηγορία Β*. Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα (IFR) και πτήσεις εξ όψεως (VFR). Σε όλες τις πτήσεις παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και όλες οι πτήσεις διαχωρίζονται μεταξύ τους. Συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους απαιτούνται για όλες τις πτήσεις. Όλες οι πτήσεις υπόκεινται σε εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC).

γ) *Κατηγορία Γ*. Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα (IFR) και πτήσεις εξ όψεως (VFR). Σε όλες τις πτήσεις παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι πτήσεις με όργανα (IFR) διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις με όργανα (IFR) και από τις πτήσεις εξ όψεως (VFR). Οι πτήσεις εξ όψεως (VFR) διαχωρίζονται από τις πτήσεις με όργανα (IFR) και λαμβάνουν πληροφορίες για την κυκλοφορία όσον αφορά άλλες πτήσεις εξ όψεως (VFR), καθώς και συμβουλές αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί. Συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους απαιτούνται για όλες τις πτήσεις. Για τις πτήσεις VFR ισχύει όριο ταχύτητας 250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) κάτω από τα 3 050 m (10 000 ft) επάνω από τη μέση στάθμη της θάλασσας (AMSL), εκτός εάν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για τύπους αεροσκαφών, οι οποίοι για τεχνικούς λόγους ή λόγους ασφαλείας δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα. Όλες οι πτήσεις υπόκεινται σε εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC).

▼B

δ) *Κατηγορία Δ*. Επιτρέπονται πτήσεις IFR και πτήσεις VFR και σε όλες τις πτήσεις παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Οι πτήσεις IFR διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις IFR, λαμβάνουν πληροφορίες κυκλοφορίας όσον αφορά πτήσεις VFR και συμβουλές αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί. Οι πτήσεις VFR λαμβάνουν πληροφορίες κυκλοφορίας όσον αφορά όλες τις άλλες πτήσεις, καθώς και συμβουλές αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί. Συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους απαιτούνται για όλες τις πτήσεις και ισχύει όριο ταχύτητας 250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) κάτω από τα 3 050 m (10 000 ft) επάνω από τη μέση στάθμη της θάλασσας, εκτός εάν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για τύπους αεροσκαφών, οι οποίοι για τεχνικούς λόγους ή λόγους ασφαλείας δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα. Όλες οι πτήσεις υπόκεινται σε εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC).

ε) *Κατηγορία Ε*. Επιτρέπονται πτήσεις IFR και πτήσεις VFR. Στις πτήσεις IFR παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι εν λόγω πτήσεις διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις IFR. Όλες οι πτήσεις λαμβάνουν πληροφορίες για την κυκλοφορία, εφόσον είναι εφικτό. Απαιτούνται συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους για όλες τις πτήσεις IFR. Όριο ταχύτητας 250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) ισχύει για όλες τις πτήσεις κάτω από τα 3 050 m (10 000 ft) επάνω από τη μέση στάθμη της θάλασσας, εκτός εάν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για τύπους αεροσκαφών, οι οποίοι για τεχνικούς λόγους ή λόγους ασφαλείας δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα. Όλες οι πτήσεις με όργανα υπόκεινται σε εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Η κατηγορία Ε δεν χρησιμοποιείται για ζώνες ελέγχου.

στ) *Κατηγορία ΣΤ* Επιτρέπονται πτήσεις IFR και πτήσεις VFR. Σε όλες τις συμμετέχουσες πτήσεις IFR παρέχεται συμβουλευτική εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας και σε όλες τις πτήσεις παρέχεται υπηρεσία πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί. Απαιτούνται συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους για όλες τις πτήσεις IFR που συμμετέχουν στη συμβουλευτική εξυπηρέτηση και όλες οι πτήσεις IFR είναι σε θέση να έχουν φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους. Όριο ταχύτητας 250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) ισχύει για όλες τις πτήσεις κάτω από τα 3 050 m (10 000 ft) επάνω από τη μέση στάθμη της θάλασσας, εκτός εάν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για τύπους αεροσκαφών, οι οποίοι για τεχνικούς λόγους δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα. Δεν απαιτείται εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

ζ) *Κατηγορία Ζ*. Επιτρέπονται πτήσεις IFR και πτήσεις VFR, στις οποίες παρέχονται υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί. Όλες οι πτήσεις IFR είναι σε θέση να έχουν φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους. Όριο ταχύτητας 250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) ισχύει για όλες τις πτήσεις κάτω από τα 3 050 m (10 000 ft) επάνω από τη μέση στάθμη της θάλασσας, εκτός εάν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για τύπους αεροσκαφών, οι οποίοι για τεχνικούς λόγους ή λόγους ασφαλείας δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα. Δεν απαιτείται εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

η) Η εφαρμογή της κατηγορίας ΣΤ θεωρείται προσωρινό μέτρο έως ότου καταστεί δυνατή η αντικατάστασή της από εναλλακτική κατηγοριοποίηση.

SERA.6005 Απαιτήσεις για επικοινωνίες και αποκριτή SSR

α) Ζώνη υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου (RMZ)

1. Οι πτήσεις VFR που εκτελούνται σε τμήματα εναέριου χώρου της κατηγορίας Ε, ΣΤ ή Ζ και οι πτήσεις IFR που εκτελούνται σε τμήματα του εναέριου χώρου της κατηγορίας ΣΤ ή Ζ που έχουν χαρακτηριστεί ως ζώνη υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου (RMZ) από την αρμόδια αρχή, διατηρούν διαρκή φωνητική επικοινωνία αέρα-εδάφους και έχουν αμφίδρομη επικοινωνία, εάν είναι αναγκαίο, στον κατάλληλο δίαυλο επικοινωνίας, εκτός εάν ορίσει διαφορετικά ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP).

2. Πριν από την είσοδο σε ζώνη υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου, οι χειριστές πραγματοποιούν στον κατάλληλο δίαυλο επικοινωνίας αρχική κλήση με την ονομασία του καλούμενου σταθμού, το χαρακτηριστικό κλήσης, τον τύπο του αεροσκάφους, τη θέση, το επίπεδο, το σκοπό της πτήσης και άλλες πληροφορίες που ορίζει η αρμόδια αρχή.

▼B

β) Ζώνη υποχρεωτικής χρήσης αποκριτή (TMZ)

1. Όλες οι πτήσεις που πραγματοποιούνται σε εναέριο χώρο που έχει χαρακτηριστεί από την αρμόδια αρχή ως ζώνη υποχρεωτικής χρήσης αναμεταδότη (TMZ) φέρουν και χρησιμοποιούν αποκριτές δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) που μπορούν να λειτουργούν στις μεθόδους λειτουργίας A και C ή στη μέθοδο λειτουργίας S, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από εναλλακτικές διατάξεις από τον ANSP για το συγκεκριμένο εναέριο χώρο.

γ) Οι εναέριοι χώροι που χαρακτηρίζονται ως ζώνη υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου ή/και ως ζώνη υποχρεωτικής χρήσης αποκριτή κοινοποιούνται δεόντως στις εκδόσεις αεροναυτικών πληροφοριών.

ΕΝΟΤΗΤΑ 7

Υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας

SERA.7001. Γενικά — Στόχοι των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

Οι στόχοι των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας είναι:

α) η πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ αεροσκαφών·

β) η πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ αεροσκαφών στην περιοχή κινήσεως και εμποδίων σε αυτήν την περιοχή·

γ) η επίσπευση και η διατήρηση της κανονικής ροής της εναέριας κυκλοφορίας·

δ) η παροχή συμβουλών και η χρήσιμη πληροφόρηση για την ασφαλή και αποτελεσματική εκτέλεση των πτήσεων·

ε) η κοινοποίηση προς κατάλληλους φορείς των αεροσκαφών που χρήζουν βοήθειας έρευνας και διάσωσης και η συνδρομή αυτών των φορέων ως απαιτείται.

SERA.7005 Συντονισμός φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών και υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

α) Οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, κατά την επιτέλεση της αποστολής τους, λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις απαιτήσεις των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών βάσει των υποχρεώσεών τους, όπως καθορίζονται στους σχετικούς κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις πτητικές λειτουργίες, και, εάν το ζητήσουν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, διαθέτουν σε αυτούς ή τους διορισμένους αντιπροσώπους τους τις πληροφορίες που διαθέτουν ώστε να επιτρέψουν στους αερομεταφορείς ή τους διορισμένους αντιπροσώπους τους την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

β) Εφόσον ζητηθεί από φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, τα μηνύματα (καθώς και οι αναφορές θέσεως που λαμβάνουν οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και σχετίζονται με την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους για την οποία ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών παρέχει υπηρεσία επιχειρησιακού ελέγχου, διατίθενται κατά το δυνατόν αμέσως στον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή σε διορισμένο αντιπρόσωπό του σύμφωνα με τις κατά τόπους συμφωνηθείσες διαδικασίες.

ΕΝΟΤΗΤΑ 8

Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

SERA.8001 Εφαρμογή

Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας παρέχεται:

α) σε όλες τις πτήσεις IFR στις κατηγορίες εναέριου χώρου A, B, Γ, Δ και Ε·

▼B

β) σε όλες τις πτήσεις VFR στις κατηγορίες εναέριου χώρου Β, Γ και Δ·

γ) σε όλες τις ειδικές πτήσεις VFR·

δ) σε όλη την κυκλοφορία αεροδρομίου σε ελεγχόμενα αεροδρόμια.

SERA.8005 Παροχή υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

α) Προκειμένου να παρέχει υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, μια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας:

1. λαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τη σκοπούμενη κίνηση κάθε αεροσκάφους, ή παραλλαγές αυτής, καθώς και τρέχουσες πληροφορίες σχετικά με την πραγματική πρόοδο κάθε αεροσκάφους·

2. προσδιορίζει με βάση τις ληφθείσες πληροφορίες τις σχετικές θέσεις των γνωστών αεροσκαφών μεταξύ τους·

3. εκδίδει εξουσιοδοτήσεις και πληροφορίες με σκοπό την πρόληψη της σύγκρουσης των αεροσκαφών που είναι υπό τον στον έλεγχό της και την επιτάχυνση και διατήρηση της κανονικής ροής της κυκλοφορίας·

4. συντονίζει τις άδειες, εάν είναι αναγκαίο, με άλλες μονάδες:

i) οποτεδήποτε ένα αεροσκάφος μπορεί σε αντίθετη περίπτωση να έρθει σε σύγκρουση με την κυκλοφορία που τελεί υπό τον έλεγχο αυτών των άλλων μονάδων·

ii) πριν από τη μεταβίβαση του ελέγχου ενός αεροσκάφους στις εν λόγω άλλες μονάδες.

β) Στις άδειες που εκδίδονται από τις μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας παρέχεται διαχωρισμός:

1. μεταξύ όλων των πτήσεων στις κατηγορίες εναέριου χώρου Α και Β·

2. μεταξύ όλων των πτήσεων με όργανα στις κατηγορίες εναέριου χώρου Γ, Δ και Ε·

3. μεταξύ των πτήσεων με όργανα και των πτήσεων εξ όψεως στην κατηγορία εναέριου χώρου Γ·

4. μεταξύ πτήσεων με όργανα και ειδικών πτήσεων εξ όψεως·

5. μεταξύ ειδικών πτήσεων εξ όψεως εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από την αρμόδια αρχή·

εκτός της περίπτωσης όπου, εάν ζητηθεί από το χειριστή ενός αεροσκάφους και συμφωνηθεί από το χειριστή του άλλου αεροσκάφους και εάν ορίζεται από την αρμόδια αρχή για τις περιπτώσεις του στοιχείου β) ανωτέρω στις κατηγορίες εναέριου χώρου Δ και Ε, μπορεί να δοθεί εξουσιοδότηση σε μια πτήση εφόσον διατηρεί το δικό της διαχωρισμό για συγκεκριμένο τμήμα της πτήσης κάτω των 3 050 m (10 000 ft) κατά την άνοδο ή την κάθοδο, την ημέρα σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως.

γ) Πλην των περιπτώσεων όπου μπορεί να εφαρμοστεί μείωση των ελάχιστων διαχωρισμού σε εγγύτητα αεροδρομίων, διαχωρισμός από μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας λαμβάνεται για τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα:

1. κάθετο διαχωρισμό που λαμβάνεται μέσω της ανάθεσης διαφορετικών επιπέδων επιλεγομένων από τον πίνακα επιπέδων πλεύσης στο προσάρτημα 3 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού, αλλά ο συσχετισμός επιπέδων με το ίχνος όπως εκεί ορίζεται δεν ισχύει όταν ορίζεται διαφορετικά σε κατάλληλες εκδόσεις αεροναυτικών πληροφοριών ή σε άδειες

▼B

ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Το ελάχιστο κάθετου διαχωρισμού είναι ονομαστικό 300 m (1 000 ft) έως και επίπεδο πτήσης 410 και ονομαστικό 600 m (2 000 ft) επάνω από αυτό το επίπεδο;

2. οριζόντιο διαχωρισμό που λαμβάνεται παρέχοντας:

i) διαμήκη διαχωρισμό, διατηρώντας ένα διάστημα μεταξύ αεροσκαφών που πετούν στα ίδια, συγκλίνοντα ή αντίθετα ίχνη, εκφραζόμενο σε χρόνο ή απόσταση· ή

ii) πλευρικό διαχωρισμό, διατηρώντας αεροσκάφη σε διαφορετικές πορείες ή σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές.

SERA.8010 Ελάχιστα διαχωρισμού

α) Η επιλογή των ελαχίστων διαχωρισμού προς εφαρμογή εντός συγκεκριμένου τμήματος εναέριου χώρου πραγματοποιείται από το φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που είναι υπεύθυνος για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και εγκρίνεται από τη σχετική αρμόδια αρχή.

β) Για κυκλοφορία που θα περάσει από έναν εναέριο χώρο σε γειτονικό εναέριο χώρο και για πορείες εγγύτερες στο κοινό όριο των γειτονικών εναέριων χώρων από τα ελάχιστα διαχωρισμού που ισχύουν για τις δεδομένες περιστάσεις, η επιλογή των ελάχιστων διαχωρισμού πραγματοποιείται σε διαβούλευση μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που είναι υπεύθυνοι για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε γειτονικό εναέριο χώρο.

γ) Λεπτομέρειες των επιλεγμένων ελάχιστων διαχωρισμού και των περιοχών εφαρμογής τους γνωστοποιούνται:

1. στις σχετικές μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας· και

2. σε χειριστές και φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μέσω εκδόσεων αεροναυτικών υπηρεσιών, όπου ο διαχωρισμός βασίζεται στη χρήση από τα αεροσκάφη συγκεκριμένων βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή συγκεκριμένων τεχνικών αεροναυτιλίας.

SERA.8015 Εξουσιοδοτήσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

α) Οι εξουσιοδοτήσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας βασίζονται μόνο στις απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

β) Πτητική λειτουργία υποκείμενη σε εξουσιοδότηση

1. Εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας χορηγείται πριν την εκτέλεση ελεγχόμενης πτήσης, ή τμήματος πτήσης ως ελεγχόμενη πτήση. Η εν λόγω εξουσιοδότηση ζητείται μέσω της υποβολής σχεδίου πτήσης σε μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

2. Ο κυβερνήτης αεροσκάφους ενημερώνει τον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας εάν δεν είναι ικανοποιητική η εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Στις περιπτώσεις αυτές, ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας εκδίδει τροποποιημένη εξουσιοδότηση, εάν είναι εφικτό.

3. Όποτε αεροσκάφος έχει ζητήσει εξουσιοδότηση που συνεπάγεται προτεραιότητα, υποβάλλεται έκθεση όπου εξηγείται η αναγκαιότητα προτεραιότητας, εφόσον τη ζητήσει η αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

▼B

4. *Ενδεχόμενη νέα εξουσιοδότηση εν πτήσει.* Εάν, πριν την αναχώρηση, προβλεφθεί ότι, ανάλογα με την αυτονομία σε καύσιμα και βάσει νέας άδειας εν πτήσει, ενδέχεται να ληφθεί απόφαση για μετάβαση σε αεροδρόμιο αναθεωρημένου προορισμού, ενημερώνονται σχετικά οι αρμόδιες μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας με την προσθήκη στο σχέδιο πτήσης πληροφοριών που αφορούν την αναθεωρημένη διαδρομή (εφόσον είναι γνωστή) και τον αναθεωρημένο προορισμό.

5. Αεροσκάφος που επιχειρεί σε ελεγχόμενο αεροδρόμιο δεν τροχοδρομεί σε περιοχή κινήσεως χωρίς την εξουσιοδότηση του πύργου ελέγχου του αεροδρομίου και συμμορφώνεται προς τις οδηγίες της εν λόγω μονάδας.

γ) Εξουσιοδοτήσεις για διηχητική πτήση

1. Η εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που σχετίζεται με τη διηχητική φάση επιτάχυνσης υπερηχητικής πτήσης επεκτείνεται τουλάχιστον έως το τέλος της συγκεκριμένης φάσης.

2. Στην εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που σχετίζεται με την επιβράδυνση και την κάθοδο αεροσκάφους από υπερηχητική πλεύση σε υποηχητική πτήση ζητείται απρόσκοπτη κάθοδος κατά τη διηχητική φάση.

δ) Περιεχόμενα των εξουσιοδοτήσεων

Στην εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας αναγράφονται:

1. το χαρακτηριστικό του αεροσκάφους όπως αναφέρεται στο σχέδιο πτήσης·

2. το όριο της εξουσιοδότησης·

3. η διαδρομή της πτήσης·

4. το (τα) επίπεδο(-α) πτήσης για ολόκληρη τη διαδρομή ή μέρος της και αλλαγές των επιπέδων, εάν απαιτούνται·

5. κάθε αναγκαία οδηγία ή πληροφορία σχετικά με άλλα θέματα όπως οι ελιγμοί προσέγγισης ή αναχώρησης, οι επικοινωνίες και ο χρόνος λήξης της άδειας.

ε) Επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης εξουσιοδοτήσεων και πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια

1. Το πλήρωμα πτήσης επαναλαμβάνει στον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, για επιβεβαίωση ορθής λήψης, τμήματα των αδειών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με την ασφάλεια και οδηγίες που μεταδίδονται φωνητικά. Για τα ακόλουθα στοιχεία πραγματοποιείται πάντα επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης:

i) εξουσιοδοτήσεις διαδρομής ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·

ii) εξουσιοδοτήσεις και οδηγίες για την είσοδο σε κάθε διάδρομο, την προσγείωση σε αυτόν, την απογείωση από αυτόν, τη μη παρείσφρηση σε αυτόν, τη διάσχισή του, την τροχοδρόμηση σε αυτόν και την τροχοδρόμηση σε αυτόν με φορά αντίστροφη των προσγειώσεων/απογειώσεων και

iii) χρησιμοποιούμενος διάδρομος, ρυθμίσεις υψόμετρου, κωδικοί δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης, πρόσφατα καθορισμένοι δίαυλοι επικοινωνίας, οδηγίες επιπέδου, οδηγίες πορείας και ταχύτητας· και

iv) μεταβατικά επίπεδα, αν εκδίδονται από τον ελεγκτή ή περιέχονται στις εκπομπές της υπηρεσίας αυτόματης εκπομπής πληροφοριών τερματικής περιοχής.

2. Άλλες άδειες ή οδηγίες, συμπεριλαμβανομένων εξουσιοδοτήσεων υπό όρους και οδηγιών τροχοδρόμησης, επαναλαμβάνονται για επιβεβαίωση ορθής λήψης ή επιβεβαιώνεται η λήψη τους κατά τρόπο ώστε να είναι σαφές ότι κατανοήθηκαν και θα τηρηθούν.

3. Ο ελεγκτής ακούει την επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης για να εξακριβώσει ότι το πλήρωμα πτήσης επιβεβαίωσε ορθά τη λήψη της άδειας ή της οδηγίας και λαμβάνει αμέσως μέτρα για τη διόρθωση τυχόν διαφορών που αποκαλύπτονται από την επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης.

▼B

4. Η φωνητική επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων ελεγκτή — χειριστή δεν είναι απαραίτητη εκτός εάν το ορίζει ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

στ)Συντονισμός εξουσιοδοτήσεων

1. Πραγματοποιείται συντονισμός μιας εξουσιοδότησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ μονάδων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για την κάλυψη ολόκληρης της διαδρομής ενός αεροσκάφους ή συγκεκριμένου τμήματος αυτής, όπως περιγράφεται στις διατάξεις 2 έως 6.

2. Χορηγείται εξουσιοδότηση σε αεροσκάφος για ολόκληρη τη διαδρομή προς το αεροδρόμιο της πρώτης σκοπούμενης προσγείωσης:

   i) όταν πριν την αναχώρηση είναι δυνατός ο συντονισμός της άδειας μεταξύ όλων των μονάδων υπό τον έλεγχο των οποίων θα βρεθεί το αεροσκάφος· ή

   ii) όταν υπάρχει εύλογη διασφάλιση ότι θα υπάρξει προηγούμενος συντονισμός μεταξύ των μονάδων υπό τον έλεγχο των οποίων θα περάσει στη συνέχεια το αεροσκάφος.

3. Όταν δεν έχει επιτευχθεί συντονισμός σύμφωνα με την παράγραφο 2) ή δεν αναμένεται, το αεροσκάφος λαμβάνει εξουσιοδότηση μόνο έως το σημείο όπου είναι εύλογα διασφαλισμένος ο συντονισμός. Πριν την άφιξή του σε αυτό το σημείο ή όταν βρίσκεται σε αυτό το σημείο, το αεροσκάφος λαμβάνει περαιτέρω άδεια, ενώ εκδίδονται οδηγίες κράτησης κατά περίπτωση.

4. Όταν δοθεί οδηγία από τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, το αεροσκάφος επικοινωνεί με μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας συνέχειας προκειμένου να λάβει εξουσιοδότηση συνέχειας πριν από το σημείο μεταβίβασης ελέγχου.

   i) Τα αεροσκάφη διατηρούν την αναγκαία αμφίδρομη επικοινωνία με την τρέχουσα μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ενώ λαμβάνουν εξουσιοδότηση συνέχειας.

   ii) Όταν εκδίδεται εξουσιοδότηση ως εξουσιοδότηση συνέχειας αυτή πρέπει να μπορεί να αναγνωριστεί σαφώς ως τέτοια από το χειριστή.

   iii) Εκτός εάν υπόκεινται σε συντονισμό, οι άδειες συνέχειας δεν επηρεάζουν τα αρχικά χαρακτηριστικά πτήσης του αεροσκάφους σε οποιονδήποτε εναέριο χώρο, εκτός εκείνων της μονάδας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που είναι υπεύθυνη για τη χορήγηση της άδειας συνέχειας.

5. Όταν ένα αεροσκάφος σκοπεύει να αναχωρήσει από ένα αεροδρόμιο εντός περιοχής ελέγχου για να εισέλθει σε άλλη περιοχή ελέγχου εντός διαστήματος τριάντα λεπτών, ή εντός της χρονικής περιόδου που έχει συμφωνηθεί μεταξύ των σχετικών κέντρων ελέγχου περιοχής, ο συντονισμός με το επόμενο κέντρο ελέγχου περιοχής πραγματοποιείται πριν από την έκδοση της άδειας αναχώρησης.

6. Όταν ένα αεροσκάφος σκοπεύει να αναχωρήσει από μια περιοχή ελέγχου για πτήση εκτός ελεγχόμενου εναέριου χώρου, και στη συνέχεια θα εισέλθει ξανά στην ίδια ή άλλη περιοχή ελέγχου, μπορεί να εκδοθεί εξουσιοδότηση από το σημείο αναχώρησης προς το αεροδρόμιο της πρώτης σκοπούμενης προσγείωσης. Η εν λόγω εξουσιοδότηση ή οι αναθεωρήσεις της ισχύουν μόνο για τα τμήματα της πτήσης που πραγματοποιούνται εντός ελεγχόμενου εναέριου χώρου.

SERA.8020 Σχολαστική τήρηση σχεδίου πτήσης

α) Εξαιρουμένων όσων προβλέπονται στα στοιχεία β) και δ), το αεροσκάφος τηρεί αυστηρά το ισχύον σχέδιο πτήσης ή το εφαρμοστέο τμήμα ισχύοντος σχεδίου πτήσης που έχει υποβληθεί για ελεγχόμενη πτήση, εκτός εάν ζητηθεί αλλαγή και χορηγηθεί εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ή εκτός εάν ανακύψει κατάσταση έκτακτης ανάγκης για την οποία απαιτείται η άμεση λήψη μέτρου από το αεροσκάφος, οπότε μόλις

▼B

το επιτρέψουν οι συνθήκες, αφού παρέλθει η κατάσταση έκτακτης ανάγκης, οι αρμόδιες μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ενημερώνονται για το μέτρο που λήφθηκε και ότι το μέτρο λήφθηκε σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

1. Εάν δεν ορίσει διαφορετικά η αρμόδια αρχή ή δώσει οδηγίες η αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, οι ελεγχόμενες πτήσεις, εφόσον είναι εφικτό:

   i) όταν εκτελούνται σε καθορισμένη διαδρομή ATS, ακολουθούν τον κεντρικό άξονα της διαδρομής· ή

   ii) σε οποιαδήποτε άλλη διαδρομή, εκτελούνται κατευθείαν μεταξύ των αεροναυτιλιακών εγκαταστάσεων ή/και των σημείων καθορισμού της διαδρομής αυτής.

2. Εάν δεν ορίσει διαφορετικά η αρμόδια αρχή, ή δώσει οδηγίες η αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, αεροσκάφος που επιχειρεί κατά μήκος τμήματος διαδρομής ATS με βάση πανκατευθυντικούς ραδιοφάρους πολύ υψηλής συχνότητας μεταφέρει την πρωτογενή αναφορά πλοήγησης από την εγκατάσταση που εγκαταλείπει στην εγκατάσταση έμπροσθέν του, ή κατά το δυνατόν εγγύτερα, στο σημείο αλλαγής, όπου έχει καθορισθεί αυτό.

3. Απόκλιση από τις απαιτήσεις του σημείου 2 κοινοποιείται στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

β) *Ακούσιες αλλαγές.* Σε περίπτωση που ελεγχόμενη πτήση αποκλίνει από το ισχύον σχέδιο πτήσης, λαμβάνονται τα εξής μέτρα:

1. Απόκλιση από το ίχνος: εάν το αεροσκάφος είναι εκτός ίχνους, λαμβάνεται αμέσως μέτρο για την προσαρμογή της πορείας του αεροσκάφους ώστε να επανέλθει το συντομότερο δυνατόν στο ίχνος.

2. Διακύμανση της πραγματικής ταχύτητας αέρα: εάν η μέση ταχύτητα αέρα σε επίπεδο πλεύσης μεταξύ των σημείων υποβολής αναφοράς ποικίλλει ή αναμένεται ότι θα ποικίλλει συν ή πλην 5 τοις εκατό της πραγματικής ταχύτητας αέρα που έχει δοθεί στο σχέδιο πτήσης, ενημερώνεται η αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

3. Αλλαγή στην εκτίμηση της ώρας: Εάν η εκτιμώμενη ώρα για το επόμενο ισχύον σημείο υποβολής αναφοράς, όριο περιοχής πληροφοριών πτήσης ή αεροδρόμιο προορισμού, όποιο είναι πλησιέστερο, διαπιστωθεί ότι είναι λανθασμένη και ότι υπερβαίνει κατά 3 λεπτά από εκείνη που έχει κοινοποιηθεί στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, ή άλλη χρονική περίοδο που έχει ορίσει η αρμόδια αρχή ή με βάση τις περιφερειακές συμφωνίες αεροναυτιλίας της ΔΟΠΑ, κοινοποιείται το συντομότερο δυνατόν στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αναθεωρημένη εκτιμώμενη ώρα.

4. Επιπλέον, όταν ισχύει συμφωνία ADS-C (αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση — σύμφωνο), η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ενημερώνεται αυτόματα μέσω ζεύξης δεδομένων όποτε επέρχονται αλλαγές πέραν των τιμών κατωφλίου που ορίζει η συμφωνία ADS-C.

γ) *Εκούσιες αλλαγές.* Οι αιτήσεις αλλαγών του σχεδίου πτήσης περιέχουν τις κάτωθι πληροφορίες:

1. Αλλαγή του επιπέδου πλεύσης: το χαρακτηριστικό του αεροσκάφους· αιτούμενο επίπεδο πλεύσης και ταχύτητα πλεύσης σε αυτό το επίπεδο, αναθεωρημένη εκτιμώμενη ώρα (εφόσον είναι εφικτό) στα επόμενα όρια περιοχής πληροφοριών πτήσης.

▼B

2. Αλλαγή πορείας:

i) *Αμετάβλητος προορισμός:* το χαρακτηριστικό του αεροσκάφους· κανόνες πτήσης περιγραφή νέας διαδρομής της πτήσης, η οποία συμπεριλαμβάνει τα σχετικά στοιχεία του σχεδίου πτήσης από τη θέση στην οποία ζητείται να αρχίσει η αλλαγή διαδρομής αναθεωρημένη εκτίμηση χρόνου και λοιπές σχετικές πληροφορίες.

ii) *Μεταβληθείς προορισμός:* το χαρακτηριστικό του αεροσκάφους· κανόνες πτήσης· περιγραφή αναθεωρημένης διαδρομής της πτήσης έως το αεροδρόμιο αναθεωρημένου προορισμού, η οποία συμπεριλαμβάνει τα σχετικά στοιχεία του σχεδίου πτήσης από τη θέση στην οποία ζητείται να αρχίσει η αλλαγή διαδρομής αναθεωρημένη εκτίμηση ώρας· εναλλακτικό(-ά) αεροδρόμιο(-α)· και λοιπές σχετικές πληροφορίες.

δ) *Επιδείνωση των καιρικών συνθηκών κάτω των καιρικών συνθηκών πτήσης εξ όψεως (VMC).* Εάν καταστεί προφανές ότι δεν είναι εφικτή πτήση με VMC σύμφωνα με το ισχύον σχέδιο πτήσης, πτήση VFR εκτελούμενη ως ελεγχόμενη πτήση:

1. ζητεί τροποποιημένη εξουσιοδότηση που επιτρέπει στο αεροσκάφος να συνεχίσει με VMC προς τον προορισμό του ή προς εναλλακτικό αεροδρόμιο ή να εγκαταλείψει τον εναέριο χώρο εντός του οποίου απαιτείται εξουσιοδότηση ATC· ή

2. εάν δεν είναι δυνατόν να χορηγηθεί εξουσιοδότηση σύμφωνα με το στοιχείο α), συνεχίζει να επιχειρεί με VMC και κοινοποιεί στην αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας το μέτρο που λαμβάνει είτε για να εγκαταλείψει τον σχετικό εναέριο χώρο είτε για να προσγειωθεί στο πλησιέστερο κατάλληλο αεροδρόμιο· ή

3. εάν επιχειρεί εντός ζώνης ελέγχου, ζητεί εξουσιοδότηση να επιχειρήσει ως ειδική πτήση VFR· ή

4. ζητεί εξουσιοδότηση να επιχειρήσει σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα.

SERA.8025 Αναφορές θέσης

α) Εάν δεν εξαιρεθεί από την αρμόδια αρχή ή την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υπό όρους που ορίζει η εν λόγω αρχή, ελεγχόμενη πτήση αναφέρει το συντομότερο δυνατόν στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας την ώρα και το επίπεδο διέλευσης από κάθε καθορισμένο και υποχρεωτικό σημείο υποβολής αναφοράς, καθώς και κάθε άλλη απαραίτητη πληροφορία. Αναφορές θέσης υποβάλλονται επίσης για πρόσθετα σημεία εφόσον ζητηθεί από την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Ελλείψει καθορισμένων σημείων υποβολής αναφοράς, αναφορές θέσης υποβάλλονται κατά τα διαστήματα που ορίζει η αρμόδια αρχή ή καθορίζει η αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

1. Οι ελεγχόμενες πτήσεις που παρέχουν πληροφορίες στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μέσω επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων παρέχουν μόνον φωνητικές αναφορές θέσης, εφόσον ζητηθούν.

SERA.8030 Λήξη ελέγχου

Ελεγχόμενη πτήση, εξαιρουμένης της προσγείωσής της σε ελεγχόμενο αεροδρόμιο, ενημερώνει την αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας μόλις παύσει να υπόκειται σε υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

SERA.8035 Επικοινωνίες

α) Αεροσκάφος που επιχειρεί ως ελεγχόμενη πτήση διατηρεί διαρκή παρακολούθηση της φωνητικής επικοινωνίας αέρα-εδάφους στον κατάλληλο δίαυλο επικοινωνίας, και έχει αμφίδρομη επικοινωνία εφόσον χρειάζεται με την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, εκτός εάν ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ορίσει ότι το αεροσκάφος εντάσσεται στην κυκλοφορία αεροδρομίου σε ελεγχόμενο αεροδρόμιο.

▼B

1. Η απαίτηση διατήρησης φωνητικής επικοινωνίας αέρα-εδάφους από αεροσκάφος συνεχίζεται όταν έχει αποκατασταθεί επικοινωνία δεδομένων μεταξύ ελεγκτή — χειριστή αεροσκάφους (CPDLC).

β) Τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τις σχετικές διατάξεις περί αστοχιών επικοινωνίας που έχουν εκδοθεί με βάση τη σύμβαση του Σικάγου. Η Επιτροπή θα προτείνει το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015 κοινές ευρωπαϊκές διαδικασίες για τη μεταφορά των εν λόγω διατάξεων της ΔΟΠΑ στο δίκαιο της Ένωσης.

ΕΝΟΤΗΤΑ 9

Υπηρεσία πληροφοριών πτήσης

SERA.9001 Εφαρμογή

α) Η υπηρεσία πληροφοριών πτήσης παρέχεται από τις κατάλληλες μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας προς όλα τα αεροσκάφη τα οποία ενδέχεται να επηρεαστούν από τις πληροφορίες και τα οποία:

1. λαμβάνουν υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας· ή

2. είναι άλλως γνωστά στις σχετικές μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

β) Η λήψη υπηρεσίας πληροφοριών πτήσης δεν απαλλάσσει τον κυβερνήτη του αεροσκάφους από τυχόν ευθύνες και εκείνος λαμβάνει την οριστική απόφαση σχετικά με οποιαδήποτε προτεινόμενη αλλαγή του σχεδίου πτήσης.

γ) Όταν οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχουν τόσο υπηρεσία πληροφοριών πτήσης όσο και υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, η παροχή της τελευταίας θα έχει προτεραιότητα έναντι της παροχής της υπηρεσίας πληροφοριών πτήσης όποτε αυτό απαιτείται από την παροχή υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

SERA.9005 Πεδίο εφαρμογής της υπηρεσίας πληροφοριών πτήσης

α) Η υπηρεσία πληροφοριών πτήσης περιλαμβάνει την παροχή σχετικών:

1. πληροφοριών SIGMET και εναέριας μετεωρολογικής ενημέρωσης·

2. πληροφοριών που αφορούν ηφαιστειακή δραστηριότητα προ της έκρηξης, ηφαιστειακές εκρήξεις και νέφη ηφαιστειακής τέφρας·

3. πληροφοριών που αφορούν την απελευθέρωση στην ατμόσφαιρα ραδιενεργών υλικών ή τοξικών χημικών·

4. πληροφοριών που αφορούν αλλαγές στη διαθεσιμότητα των υπηρεσιών αεροναυτικής ραδιοπλοήγησης·

5. πληροφοριών που αφορούν αλλαγές στην κατάσταση αεροδρομίων και σχετικών εγκαταστάσεων, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση των περιοχών κίνησης του αεροδρομίου όταν αυτές επηρεάζονται από χιόνι, πάγο, ή μεγάλο βάθος νερού·

6. πληροφοριών που αφορούν μη επανδρωμένα ελεύθερα αερόστατα·

και κάθε άλλης πληροφορίας που πιθανώς να επηρεάζει την ασφάλεια.

β) Η υπηρεσία πληροφοριών πτήσης που παρέχεται σε πτήσεις, επιπλέον των αναφερόμενων στο στοιχείο α), περιλαμβάνει την παροχή πληροφοριών σχετικά με:

1. τις καιρικές συνθήκες που αναφέρονται στα δελτία ή τις προγνώσεις καιρού για τα αεροδρόμια αναχώρησης, προορισμού και εναλλαγής·

▼B

2. κινδύνους σύγκρουσης, για αεροσκάφη που πετούν στις κατηγορίες εναέριου χώρου Γ, Δ, Ε, ΣΤ και Ζ·

3. για πτήσεις επάνω από υδάτινες περιοχές, στο βαθμό που είναι εφικτό και όταν ζητηθεί από τον χειριστή, κάθε διαθέσιμη πληροφορία όπως είναι το σήμα κλήσης ασυρμάτου, η θέση, το πραγματικό ίχνος, η ταχύτητα κ.λπ. πλοίων επιφανείας στην περιοχή.

γ) Η υπηρεσία πληροφοριών πτήσης που παρέχεται σε πτήσεις εξ όψεως περιλαμβάνει, επιπλέον των αναφερόμενων στο στοιχείο α), την παροχή διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με τις συνθήκες κυκλοφορίας και τις καιρικές συνθήκες στη διαδρομή της πτήσης που ενδέχεται να καταστήσουν την πτήση εξ όψεως ανέφικτη.

SERA.9010 Υπηρεσία αυτόματης εκπομπής πληροφοριών τερματικής περιοχής (ATIS)

α) Χρήση των μηνυμάτων του ATIS σε μεταδόσεις κατευθυνόμενου αιτήματος/απάντησης

1. Όταν ζητηθεί από χειριστή, το (τα) κατάλληλο(-α) μήνυμα (μηνύματα) μεταδίδεται(-ονται) από την κατάλληλη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

2. Όταν παρέχεται φωνητική ATIS ή/και D-ATIS:

i) τα αεροσκάφη επιβεβαιώνουν τη λήψη των πληροφοριών κατά την αποκατάσταση επικοινωνίας με τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχει υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης, τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου ή την υπηρεσία πληροφοριών πτήσης αεροδρομίου (AFIS), ανάλογα με την περίπτωση· και

ii) όταν απαντά σε αεροσκάφος που επιβεβαιώνει τη λήψη μηνύματος ATIS ή, στην περίπτωση αφικνούμενου αεροσκάφους, κατά τη χρονική στιγμή που ορίζει η αρμόδια αρχή, η κατάλληλη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχει στο αεροσκάφος την τρέχουσα ρύθμιση υψομετρητή.

3. Οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται σε μια ενημερωμένη ATIS, τη λήψη των οποίων έχει επιβεβαιώσει το σχετικό αεροσκάφος, δεν χρειάζεται να περιλαμβάνονται σε κατευθυνόμενη μετάδοση προς το αεροσκάφος, πλην της ρύθμισης του υψομετρητή, η οποία παρέχεται σύμφωνα με το σημείο 2.

4. Αν ένα αεροσκάφος επιβεβαιώσει τη λήψη ATIS που δεν είναι πλέον ενημερωμένη, μεταδίδεται στο αεροσκάφος χωρίς καθυστέρηση κάθε στοιχείο των πληροφοριών που χρειάζεται ενημέρωση.

β) ATIS για αφικνούμενα και αναχωρούντα αεροσκάφη

Τα μηνύματα ATIS που περιέχουν τόσο πληροφορίες άφιξης όσο και πληροφορίες αναχώρησης πρέπει να περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία πληροφοριών με τη σειρά που αυτά παρατίθενται:

1. ονομασία αεροδρομίου·

2. ένδειξη άφιξης ή/και αναχώρησης·

3. τύπος σύμβασης, εάν η επικοινωνία πραγματοποιείται μέσω D-ATIS·

4. κωδικός αναγνώρισης·

5. ώρα παρατήρησης, κατά περίπτωση·

6. τύπος προσέγγισης (προσεγγίσεων) που αναμένονται·

7. χρησιμοποιούμενος(-οι) διάδρομος(-οι)· κατάσταση συστήματος ανάσχεσης, εάν υπάρχει, που αποτελεί πιθανό κίνδυνο·

▼B

8. σημαντικές συνθήκες της επιφάνειας του διαδρόμου και, κατά περίπτωση, δράση πέδησης·

9. καθυστέρηση κράτησης, κατά περίπτωση·

10. μεταβατικό επίπεδο, κατά περίπτωση·

11. άλλες βασικές επιχειρησιακές πληροφορίες·

12. κατεύθυνση και ταχύτητα ανέμου επιφάνειας, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών διακυμάνσεων και, αν είναι διαθέσιμοι αισθητήρες ανέμου επιφάνειας που σχετίζονται συγκεκριμένα με τα χρησιμοποιούμενα τμήματα του (των) διαδρόμου(-ων) και τις πληροφορίες που απαιτούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ένδειξη του διαδρόμου και του τμήματος του διαδρόμου που αφορούν οι πληροφορίες·

13. ορατότητα και, κατά περίπτωση, οριζόντια ορατότητα επί του διαδρόμου (RVR) ([1])·

14. καιρός που επικρατεί ([1])·

15. νέφος κάτω των 1 500 m (5 000 ft) ή κάτω από το υψηλότερο ελάχιστο απόλυτο ύψος τομέα, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο· σωρειτομελανίας· εάν ο ουρανός είναι σκοτεινός, κάθετη ορατότητα όταν είναι διαθέσιμη ([1])·

16. θερμοκρασία αέρα·

17. θερμοκρασία σημείου δρόσου·

18. ρύθμιση (ρυθμίσεις) υψομετρητή·

19. κάθε διαθέσιμη πληροφορία για σημαντικά μετεωρολογικά φαινόμενα στις περιοχές προσέγγισης και ανόδου, συμπεριλαμβανομένης της διάτμησης ανέμου, και πληροφορίες σχετικά με πρόσφατα καιρικά φαινόμενα επιχειρησιακής σπουδαιότητας·

20. πρόγνωση τάσεων, όταν είναι διαθέσιμη· και

21. ειδικές οδηγίες ATIS.

γ) ATIS για αφικνούμενα αεροσκάφη

Τα μηνύματα ATIS που περιέχουν μόνο πληροφορίες άφιξης πρέπει να περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία πληροφοριών με τη σειρά που αυτά παρατίθενται:

1. ονομασία αεροδρομίου·

2. ένδειξη άφιξης·

3. τύπος σύμβασης, εάν η επικοινωνία πραγματοποιείται μέσω D-ATIS·

4. κωδικός αναγνώρισης·

5. ώρα παρατήρησης, κατά περίπτωση·

6. τύπος προσέγγισης(-εων) που αναμένονται·

7. κύριος(-οι) διάδρομος(-οι) προσγείωσης· κατάσταση συστήματος ανάσχεσης, εάν υπάρχει, που αποτελεί πιθανό κίνδυνο·

([1]) Αυτά τα στοιχεία αντικαθίστανται από τον όρο «CAVOK» όταν κατά τη στιγμή της παρατήρησης εμφανίζονται παράλληλα οι ακόλουθες συνθήκες: α) ορατότητα, 10 km ή άνω, και δεν αναφέρεται η χαμηλότερη ορατότητα· β) δεν υπάρχουν νέφη επιχειρησιακής σπουδαιότητας· και γ) δεν υπάρχουν καιρικά φαινόμενα σημαντικά για την αεροπορία.

▼B

8. σημαντικές συνθήκες της επιφάνειας του διαδρόμου και, κατά περίπτωση, δράση πέδησης·

9. καθυστέρηση κράτησης, κατά περίπτωση·

10. μεταβατικό επίπεδο, κατά περίπτωση·

11. άλλες βασικές επιχειρησιακές πληροφορίες·

12. κατεύθυνση και ταχύτητα ανέμου επιφάνειας, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών διακυμάνσεων και, αν είναι διαθέσιμοι αισθητήρες ανέμου επιφάνειας που σχετίζονται συγκεκριμένα με τα χρησιμοποιούμενα τμήματα του (των) διαδρόμου(-ων) και τις πληροφορίες που απαιτούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ένδειξη του διαδρόμου και του τμήματος του διαδρόμου που αφορούν οι πληροφορίες·

13. ορατότητα και, κατά περίπτωση, οριζόντια ορατότητα επί του διαδρόμου ([1])·

14. καιρός που επικρατεί ([1])·

15. νέφος κάτω των 1 500 m (5 000 ft) ή κάτω από το υψηλότερο ελάχιστο απόλυτο ύψος τομέα, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο· σωρειτομελανίας· εάν ο ουρανός είναι σκοτεινός, κάθετη ορατότητα όταν είναι διαθέσιμη ([1])·

16. θερμοκρασία αέρα·

17. θερμοκρασία σημείου δρόσου·

18. ρύθμιση (ίσεις) υψομετρητή·

19. κάθε διαθέσιμη πληροφορία για σημαντικά μετεωρολογικά φαινόμενα στην περιοχή προσέγγισης, συμπεριλαμβανομένης της διάτμησης ανέμου, και πληροφορίες σχετικά με πρόσφατα καιρικά φαινόμενα επιχειρησιακής σπουδαιότητας·

20. πρόγνωση τάσεων, όταν είναι διαθέσιμη· και

21. ειδικές οδηγίες ATIS.

δ) ATIS για αναχωρούντα αεροσκάφη

Τα μηνύματα ATIS που περιέχουν μόνο πληροφορίες αναχώρησης πρέπει να περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία πληροφοριών με τη σειρά που αυτά παρατίθενται:

1. ονομασία αεροδρομίου·

2. ένδειξη αναχώρησης·

3. τύπος σύμβασης, εάν η επικοινωνία πραγματοποιείται μέσω D-ATIS·

4. κωδικός αναγνώρισης·

5. ώρα παρατήρησης, κατά περίπτωση·

6. διάδρομος(-οι) που θα χρησιμοποιηθεί(-ούν) για την απογείωση· κατάσταση συστήματος ανάσχεσης, εάν υπάρχει, που αποτελεί πιθανό κίνδυνο·

7. σημαντικές συνθήκες της επιφάνειας του (των) διαδρόμου(-ων) που θα χρησιμοποιηθεί(-ούν) για απογείωση και, κατά περίπτωση, δράση πέδησης·

([1]) Αυτά τα στοιχεία αντικαθίστανται από τον όρο «CAVOK» όταν κατά τη στιγμή της παρατήρησης εμφανίζονται παράλληλα οι ακόλουθες συνθήκες: α) ορατότητα, 10 km ή άνω, και δεν αναφέρεται η χαμηλότερη ορατότητα· β) δεν υπάρχουν νέφη επιχειρησιακής σπουδαιότητας· και γ) δεν υπάρχουν καιρικά φαινόμενα σημαντικά για την αεροπορία.

▼B

8. καθυστέρηση αναχώρησης, κατά περίπτωση·

9. μεταβατικό επίπεδο, κατά περίπτωση·

10. άλλες βασικές επιχειρησιακές πληροφορίες·

11. κατεύθυνση και ταχύτητα ανέμου επιφάνειας, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών διακυμάνσεων και, αν είναι διαθέσιμοι αισθητήρες ανέμου επιφάνειας που σχετίζονται συγκεκριμένα με τα χρησιμοποιούμενα τμήματα του (των) διαδρόμου(-ων) και τις πληροφορίες που απαιτούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ένδειξη του διαδρόμου και του τμήματος του διαδρόμου που αφορούν οι πληροφορίες·

12 ορατότητα και, κατά περίπτωση, οριζόντια ορατότητα επί του διαδρόμου ([1])·

13. καιρός που επικρατεί ([1])·

14. νέφος κάτω των 1 500 m (5 000 ft) ή κάτω από το υψηλότερο ελάχιστο απόλυτο ύψος τομέα, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο· σωρειτομελανίας· εάν ο ουρανός είναι σκοτεινός, κάθετη ορατότητα όταν είναι διαθέσιμη ([1])·

15. θερμοκρασία αέρα·

16. θερμοκρασία σημείου δρόσου·

17. ρύθμιση (ίσεις) υψομετρητή·

18. κάθε διαθέσιμη πληροφορία για σημαντικά μετεωρολογικά φαινόμενα στην περιοχή ανόδου, συμπεριλαμβανομένης της διάτμησης ανέμου·

19. πρόγνωση τάσεων, όταν είναι διαθέσιμη· και

20. ειδικές οδηγίες ATIS.

ΕΝΟΤΗΤΑ 10

Υπηρεσία συναγερμού

SERA.10001 Εφαρμογή

α) Η υπηρεσία συναγερμού παρέχεται από τις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας:

1. για όλα τα αεροσκάφη στα οποία παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·

2. στο βαθμό του εφικτού, σε όλα τα άλλα αεροσκάφη που έχουν υποβάλει σχέδιο πτήσης ή άλλως είναι γνωστά στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας· και

3. σε κάθε αεροσκάφος που είναι γνωστό ή πιστεύεται ότι υφίσταται έκνομες ενέργειες.

SERA.10005 Πληροφορίες προς αεροσκάφος που ίπταται κοντά σε αεροσκάφος ευρισκόμενο σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης

α) Όταν μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας διαπιστώσει ότι αεροσκάφος βρίσκεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, εκτός ως προβλέπεται στο στοιχείο β), τα άλλα αεροσκάφη που είναι γνωστό ότι βρίσκονται κοντά σε αυτό

([1]) Αυτά τα στοιχεία αντικαθίστανται από τον όρο «CAVOK» όταν κατά τη στιγμή της παρατήρησης εμφανίζονται παράλληλα οι ακόλουθες συνθήκες: α) ορατότητα, 10 km ή άνω, και δεν αναφέρεται η χαμηλότερη ορατότητα· β) δεν υπάρχουν νέφη επιχειρησιακής σπουδαιότητας· και γ) δεν υπάρχουν καιρικά φαινόμενα σημαντικά για την αεροπορία.

▼B

το αεροσκάφος ενημερώνονται το συντομότερο δυνατόν για τη φύση της έκτακτης ανάγκης.

β) Όταν μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας γνωρίζει ή πιστεύει ότι αεροσκάφος υπόκειται σε έκνομες ενέργειες, δεν γίνεται καμία αναφορά στη φύση της έκτακτης ανάγκης στις επικοινωνίες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αέρα-εδάφους, εκτός εάν έχει προηγηθεί αναφορά σε αυτήν στις επικοινωνίες από το σχετικό αεροσκάφος και είναι βέβαιο ότι η εν λόγω αναφορά δεν θα επιδεινώσει την κατάσταση.

ΕΝΟΤΗΤΑ 11

Έκνομες ενέργειες, απρόβλεπτοι κίνδυνοι και αναχαίτιση

SERA.11001 Έκνομες ενέργειες

α) Αεροσκάφος υποκείμενο σε έκνομη ενέργεια καταβάλλει προσπάθεια να ρυθμίσει τον αναμεταδότη στον κώδικα 7500 και να ενημερώσει την αρμόδια μονάδα ATS για κάθε σημαντική σχετική περίσταση και για κάθε απόκλιση από το ισχύον σχέδιο πτήσης που απαιτείται λόγω των περιστάσεων, ώστε η μονάδα ATS να μπορέσει να δώσει προτεραιότητα στο αεροσκάφος και να ελαχιστοποιήσει το ενδεχόμενο σύγκρουσης με άλλο αεροσκάφος.

β) Εάν αεροσκάφος υπόκειται σε έκνομη ενέργεια, ο κυβερνήτης επιχειρεί προσγείωση το συντομότερο δυνατόν στο πλησιέστερο κατάλληλο αεροδρόμιο ή σε αεροδρόμιο που θα υποδείξει η αρμόδια αρχή, εκτός εάν οι συνθήκες εντός του αεροσκάφους υπαγορεύουν διαφορετικά.

SERA.11005 Εξυπηρέτηση αεροσκάφους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης

α) Στην περίπτωση που είναι γνωστό ή πιστεύεται ότι ένα αεροσκάφος βρίσκεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης που υφίσταται έκνομες ενέργειες, οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχουν στο αεροσκάφος μέγιστη προσοχή, βοήθεια και προτεραιότητα έναντι άλλων αεροσκαφών, σύμφωνα με την αναγκαιότητα που υφίσταται δεδομένων των περιστάσεων.

β) Στην περίπτωση που υφίσταται περιστατικό έκνομων ενεργειών με αεροσκάφος ή υποψία ενός τέτοιου περιστατικού, οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ανταποκρίνονται αμέσως στα αιτήματα του αεροσκάφους. Εξακολουθούν να μεταδίδονται πληροφορίες σχετικές με την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης και λαμβάνονται τα αναγκαία μέτρα για την επιτάχυνση της διεξαγωγής όλων των φάσεων της πτήσης, ιδίως της ασφαλούς προσγείωσης του αεροσκάφους.

γ) Στην περίπτωση που υφίσταται περιστατικό έκνομων ενεργειών με αεροσκάφος ή υποψία ενός τέτοιου περιστατικού, οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ενημερώνουν άμεσα, σύμφωνα με τις τοπικά συμφωνηθείσες διαδικασίες, την κατάλληλη αρχή που έχει ορίσει το κράτος και ανταλλάσσουν τις αναγκαίες πληροφορίες με τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους ή τον διορισμένο αντιπρόσωπό του.

SERA.11010 Απρόβλεπτες καταστάσεις κινδύνου κατά την πτήση

Αεροσκάφος εκτός πορείας ή αεροσκάφος άγνωστης ταυτότητας

α) Μόλις υποπέσει στην αντίληψη μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αεροσκάφος εκτός πορείας ή αεροσκάφος άγνωστης ταυτότητας, λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα όπως περιγράφεται στα σημεία 1 και 3 προκειμένου να συνδράμει το αεροσκάφος και να διασφαλίσει την πτήση του.

1. Εάν δεν είναι γνωστή η θέση του αεροσκάφους, η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας:

i) επιχειρεί την αποκατάσταση αμφίδρομης επικοινωνίας με το αεροσκάφος, εκτός εάν υπάρχει ήδη αμφίδρομη επικοινωνία·

ii) χρησιμοποιεί κάθε διαθέσιμο μέσο για τον προσδιορισμό της θέσης του·

iii) ενημερώνει άλλες μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στην περιοχή των οποίων μπορεί να εισέλθει ή έχει εισέλθει το εκτός πορείας αεροσκάφος, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους παράγοντες που ενδέχεται να έχουν επηρεάσει την πλοήγηση του αεροσκάφους στις δεδομένες περιστάσεις·

iv) ενημερώνει, σύμφωνα με τις τοπικά συμφωνηθείσες διαδικασίες, τις κατάλληλες στρατιωτικές μονάδες και τους παρέχει το σχετικό σχέδιο πτήσης καθώς και άλλα στοιχεία σχετικά με το αεροσκάφος εκτός πορείας·

▼B

v) ζητά από τις μονάδες που αναφέρονται στα στοιχεία iii) και iv), καθώς και από άλλα αεροσκάφη εν πτήσει κάθε συνδρομή για την αποκατάσταση επικοινωνίας με το αεροσκάφος και τον προσδιορισμό της θέσης του.

2. Οι απαιτήσεις στο σημείο 1 περιπτώσεις iv) και v) ισχύουν επίσης για τις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που ενημερώνονται σύμφωνα με το σημείο 1 περίπτωση iii).

3. Όταν προσδιοριστεί η θέση του αεροσκάφους, η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας:

i) ενημερώνει το αεροσκάφος σχετικά με τη θέση του και τις διορθωτικές ενέργειες που θα ληφθούν. Αυτή η ενημέρωση παρέχεται αμέσως όταν η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας γνωρίζει την ύπαρξη ενδεχόμενου αναχαίτισης ή άλλου κινδύνου για την ασφάλεια του αεροσκάφους· και

ii) παρέχει, αν είναι αναγκαίο, σε άλλες μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και κατάλληλες στρατιωτικές μονάδες σχετικές πληροφορίες αναφορικά με το αεροσκάφος εκτός πορείας και με την ενημέρωση που παρείχε στο εν λόγω αεροσκάφος.

β) Μόλις υποπέσει στην αντίληψη μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αεροσκάφος άγνωστης ταυτότητας στην περιοχή της, καταβάλει προσπάθεια να προσδιορίσει την ταυτότητα του αεροσκάφους όταν αυτό είναι αναγκαίο για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή όταν απαιτείται από τις κατάλληλες στρατιωτικές αρχές σύμφωνα με τις τοπικά συμφωνηθείσες διαδικασίες. Προς το σκοπό αυτό, η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας λαμβάνει από τα ακόλουθα μέτρα εκείνα που είναι κατάλληλα δεδομένων των περιστάσεων:

1. επιχειρεί την αποκατάσταση αμφίδρομης επικοινωνίας με το αεροσκάφος·

2. υποβάλλει ερώτημα σε άλλες μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσης σχετικά με την πτήση και ζητά τη συνδρομή τους για την αποκατάσταση αμφίδρομης επικοινωνίας με το αεροσκάφος·

3. υποβάλλει ερώτημα σε μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που εξυπηρετούν παρακείμενες περιοχές πληροφοριών πτήσης σχετικά με την πτήση και ζητά τη συνδρομή τους για την αποκατάσταση αμφίδρομης επικοινωνίας με το αεροσκάφος·

4. επιχειρεί να λάβει πληροφορίες από άλλα αεροσκάφη στην περιοχή·

5. η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ενημερώνει, εάν είναι αναγκαίο, την κατάλληλη στρατιωτική μονάδα μόλις προσδιοριστεί η ταυτότητα του αεροσκάφους.

γ) Στην περίπτωση αεροσκάφους εκτός πορείας ή αεροσκάφους άγνωστης ταυτότητας, λαμβάνεται υπόψη το ενδεχόμενο το αεροσκάφος να υφίσταται έκνομες ενέργειες. Εάν η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας θεωρεί ότι το αεροσκάφος εκτός πορείας ή το αεροσκάφος άγνωστης ταυτότητας ενδέχεται να υφίσταται έκνομες ενέργειες, ενημερώνεται αμέσως η κατάλληλη αρχή που έχει οριστεί από το κράτος, σύμφωνα με τις τοπικά συμφωνηθείσες διαδικασίες.

SERA.11015 Αναχαίτιση

α) Εξαιρουμένης της αναχαίτισης και της συνοδείας που παρέχεται κατ' αίτηση σε αεροσκάφος, η αναχαίτιση πολιτικού αεροσκάφους διέπεται από κατάλληλους κανονισμούς και διοικητικές οδηγίες που έχουν εκδώσει τα κράτη μέλη σύμφωνα με τη σύμβαση για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, και ιδίως το άρθρο 3 στοιχείο δ) με βάση το οποίο τα συμβαλλόμενα κράτη της ΔΟΠΑ αναλαμβάνουν, κατά την έκδοση κανονισμών για τα αεροσκάφη τους, να μεριμνούν δεόντως για την ασφάλεια πλοήγησης των πολιτικών αεροσκαφών.

β) Ο κυβερνήτης αναχαιτιζόμενου πολιτικού αεροσκάφους:

1. ακολουθεί αμέσως τις οδηγίες του αναχαιτίζοντος αεροσκάφους, ερμηνεύοντας και ανταποκρινόμενος στα οπτικά σήματα σύμφωνα με τις προδιαγραφές των πινάκων S11-1 και S11-2·

▼B

2. ενημερώνει, εάν είναι δυνατόν, την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·

3. επιχειρεί να αποκαταστήσει ραδιοεπικοινωνία με το αναχαιτίζον αεροσκάφος ή την αρμόδια μονάδα ελέγχου αναχαιτίσεων, κάνοντας γενική κλήση στη συχνότητα έκτακτης ανάγκης 121,5 MHz, ταυτοποιώντας το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος και τη φύση της πτήσης· και, εάν δεν αποκατασταθεί επικοινωνία και εφόσον είναι δυνατόν, επαναλαμβάνοντας την κλήση αυτή στη συχνότητα έκτακτης ανάγκης 243 MHz·

4. εφόσον το αεροσκάφος είναι εξοπλισμένο με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης, επιλέγει τη μέθοδο λειτουργίας Α στον κώδικα 7 700, εκτός εάν η αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας του δώσει διαφορετική οδηγία·

5. εφόσον το αεροσκάφος είναι εξοπλισμένο με ADS-B ή ADS-C, επιλέγει την κατάλληλη λειτουργία έκτακτης ανάγκης, εφόσον υπάρχει, εκτός εάν η αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας του δώσει διαφορετική οδηγία.

Πίνακας S11 — 1

Σήματα προερχόμενα από το αναχαιτίζον αεροσκάφος και απαντήσεις του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους

Σειρά	Σήματα ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΝΤΟΣ αεροσκάφους	Ερμηνεία	Απαντήσεις ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΜΕΝΟΥ αεροσκάφους	Ερμηνεία
1	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ — Ταλάντευση αεροσκάφους και αναβοσβήσιμο φώτων ναυτιλίας σε ακανόνιστα διαστήματα (και φώτα προσγείωσης στην περίπτωση ελικοπτέρου) από θέση ελαφρώς επάνω και μπροστά, και συνήθως αριστερά του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους (ή δεξιά εάν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος είναι ελικόπτερο) και, μετά την επιβεβαίωση λήψης, αργή οριζόντια στροφή, συνήθως προς τα αριστερά (ή προς τα δεξιά στην περίπτωση ελικοπτέρου) προς την επιθυμητή πορεία. *Σημείωση 1.* *Οι μετεωρολογικές συνθήκες ή η μορφολογία του εδάφους ενδέχεται να αναγκάσουν το αναχαιτίζον αεροσκάφος να αντιστρέψει τις θέσεις και την κατεύθυνση της στροφής που δίνονται ανωτέρω στη Σειρά 1.* *Σημείωση 2.* *Εάν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος δεν μπορεί να παρακολουθήσει το αναχαιτίζον αεροσκάφος, το τελευταίο αναμένεται να εκτελέσει μια σειρά από ίχνη σχήματος διαδικασίας κράτησης και να ταλαντεύεται κάθε φορά που προσπερνά το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος.*	Έχετε αναχαιτισθεί. Ακολουθήστε με.	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ — Ταλάντευση αεροσκάφους, αναβοσβήσιμο φώτων ναυτιλίας σε ακανόνιστα διαστήματα και ακολουθία του αναχαιτίζοντος.	Έγινε κατανοητό, θα συμμορφωθώ.
2	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ — Απότομος ελιγμός αποχώρησης από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος που αποτελείται από στροφή ανόδου 90 μοιρών ή περισσότερο χωρίς διασταύρωση της γραμμής πτήσης του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους.	Μπορείτε να συνεχίσετε.	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ — Ταλάντευση του αεροσκάφους	Έγινε κατανοητό, θα συμμορφωθώ.

▼B

Σειρά	Σήματα ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΝΤΟΣ αεροσκάφους	Ερμηνεία	Απαντήσεις ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΜΕΝΟΥ αεροσκάφους	Ερμηνεία
3	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ — Κατεβάζει το σύστημα προσγείωσης (εάν υπάρχει), δείχνει σταθερά φώτα προσγείωσης και υπερίπταται του εν χρήσει διαδρόμου ή, εάν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος είναι ελικόπτερο, υπερίπταται της περιοχής προσγείωσης ελικοπτέρων. Στην περίπτωση ελικοπτέρου, το αναχαιτίζον ελικόπτερο εκτελεί προσέγγιση προσγείωσης, παραμένοντας μετέωρο κοντά την περιοχή προσγείωσης.	Προσγειωθείτε σε αυτό το αεροδρόμιο.	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ — Κατεβάζει το σύστημα προσγείωσης (εάν υπάρχει), δείχνει σταθερά φώτα προσγείωσης και ακολουθεί το αναχαιτίζον αεροσκάφος και, εάν, μετά την υπέρπτηση του εν χρήσει διαδρόμου ή της περιοχής προσγείωσης ελικοπτέρων, η προσγείωση κρίνεται ασφαλής, συνεχίζει για προσγείωση.	Έγινε κατανοητό, θα συμμορφωθώ.

Πίνακας S11 — 2

Σήματα προερχόμενα από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος και απαντήσεις αναχαιτίζοντος αεροσκάφους

Σειρά	Σήματα ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΜΕΝΟΥ αεροσκάφους	Ερμηνεία	Σήματα ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΝΤΟΣ αεροσκάφους	Ερμηνεία
4	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ — Ανεβάζει το σύστημα προσγείωσης (εάν υπάρχει) και αναβοσβήνει τα φώτα προσγείωσης όταν διέρχεται άνωθεν του εν χρήσει διαδρόμου ή της περιοχής προσγείωσης ελικοπτέρων σε ύψος μεγαλύτερο των 300 m (1 000 ft) αλλά όχι μικρότερο των 600 m (2 000 ft) (στην περίπτωση ελικοπτέρου, σε ύψος μεγαλύτερο των 50 m (170 ft) αλλά όχι μικρότερο των 100 m (330 ft)) επάνω από το επίπεδο του αεροδρομίου, και συνεχίζει να κάνει κύκλο στον εν χρήσει διάδρομο ή την περιοχή προσγείωσης ελικοπτέρων. Εάν δεν μπορεί να αναβοσβήνει τα φώτα προσγείωσης, αναβοσβήνει οποιαδήποτε άλλα διαθέσιμα φώτα.	Αεροδρόμιο που έχετε υποδείξει είναι ακατάλληλο.	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ — Εάν είναι επιθυμητό το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος να ακολουθήσει το αναχαιτίζον αεροσκάφος σε εναλλακτικό αεροδρόμιο, το αναχαιτίζον αεροσκάφος ανεβάζει το σύστημα προσγείωσης (εάν υπάρχει) και χρησιμοποιεί τα σήματα της Σειράς 1 που καθορίζονται για αναχαιτίζον αεροσκάφος. Εάν αποφασισθεί να αφεθεί το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, το αναχαιτίζον αεροσκάφος χρησιμοποιεί τα σήματα της Σειράς 2 που καθορίζονται για αναχαιτίζον αεροσκάφος.	Έγινε κατανοητό, ακολουθήστε με. Έγινε κατανοητό, μπορείτε να συνεχίσετε.
5	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ — Κανονικό άναμμα και σβήσιμο των φώτων αλλά κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διαφέρουν από τα αναλάμποντα φώτα.	Δεν μπορώ να συμμορφωθώ	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ — Χρήση των σημάτων της Σειράς 2 που καθορίζονται για αναχαιτίζον αεροσκάφος.	Έγινε κατανοητό.
6	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ — Ακανόνιστο αναβοσβήσιμο όλων των διαθέσιμων φώτων.	Είμαι σε κατάσταση ανάγκης.	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ — Χρήση των σημάτων της Σειράς 2 που καθορίζονται για αναχαιτίζον αεροσκάφος.	Έγινε κατανοητό.

γ) Εάν ελήφθησαν κάποιες οδηγίες μέσω ραδιοσυχνότητας από οποιεσδήποτε πηγές, οι οποίες αντιφάσκουν με αυτές που δόθηκαν από το αναχαιτίζον αεροσκάφος μέσω οπτικών σημάτων, το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος πρέπει να ζητεί άμεση διευκρίνιση, ενώ συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις οπτικές οδηγίες που δόθηκαν από το αναχαιτίζον αεροσκάφος.

δ) Εάν ελήφθησαν κάποιες οδηγίες μέσω ραδιοσυχνότητας από οποιεσδήποτε πηγές, οι οποίες αντιφάσκουν με αυτές που δόθηκαν από το αναχαιτίζον αεροσκάφος μέσω ραδιοσυχνότητας, το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος πρέπει να ζητεί άμεση διευκρίνιση, ενώ συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις οπτικές οδηγίες που δόθηκαν μέσω ραδιοσυχνότητας από το αναχαιτίζον αεροσκάφος.

ε) Εάν έχει επιτευχθεί επαφή μέσω ραδιοσυχνότητας κατά τη διάρκεια αναχαίτισης αλλά δεν είναι δυνατή η επικοινωνία σε κοινή γλώσσα, γίνεται προσπάθεια για τη μεταβίβαση εντολών, επιβεβαίωση λήψης εντολών και ουσιώδεις πληροφορίες χρησιμοποιώντας τις φράσεις και την προφορά του πίνακα S11-3 και εκπέμποντας κάθε φράση δύο φορές:

▼B

Πίνακας S11 — 3

Φράσεις για χρήση από το ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΝ αεροσκάφος			Φράσεις για χρήση από το ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΜΕΝΟ αεροσκάφος		
Φράση	Προφορά (1)	Ερμηνεία	Φράση	Προφορά (1)	Ερμηνεία
CALL SIGN	KOL SA-IN	Ποιο είναι το χαρακτηριστικό κλήσης σας;	CALL SIGN (χαρακτηριστικό κλήσης) (2)	KOL SA-IN (χαρακτηριστικό κλήσης)	Το χαρακτηριστικό κλήσης μου είναι … (χαρακτηριστικό κλήσης)
FOLLOW	FOL-LO	Ακολουθήστε με.	WILCO	VILL-KO	Έγινε κατανοητό
DESCEND	DEE-SEND	Κατεβείτε για προσγείωση.	θα συμμορφωθώ.		
			CAN NOT	KANN NOTT	Αδυνατώ να συμμορφωθώ
YOU LAND	YOULAAND	Προσγειωθείτε σε αυτό το αεροδρόμιο.	REPEAT	REE-PEET	Επαναλάβατε οδηγίες σας
			AM LOST	AMLOSST	Θέση άγνωστη
PROCEED	PRO-SEED	Μπορείτε να συνεχίσετε.			
			MAYDAY	MAYDAY	Είμαι σε κίνδυνο
			HIJACK (3)	HI-JACK	Υφίσταμαι αεροπειρατεία
			LAND (όνομα μέρους)	LAAND (όνομα μέρους)	Ζητώ να προσγειωθώ στο (όνομα μέρους)
			DESCEND	DEE-SEND	Ζητώ κάθοδο

(1) Στη δεύτερη στήλη, οι συλλαβές που πρέπει να τονίζονται υπογραμμίζονται.
(2) Το χαρακτηριστικό κλήσης που ζητείται μπορεί να είναι αυτό που χρησιμοποιείται στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες με τις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και ανταποκρίνεται στο χαρακτηριστικό του αεροσκάφους στο σχέδιο πτήσης.
(3) Οι περιστάσεις δεν επιτρέπουν πάντοτε, ούτε κάνουν επιθυμητή, τη χρήση της φράσης «HIJACK».

στ) Μόλις μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ενημερωθεί ότι αεροσκάφος αναχαιτίζεται στην περιοχή ευθύνης της, λαμβάνει από τα ακόλουθα μέτρα εκείνα που είναι κατάλληλα δεδομένων των περιστάσεων:

1. επιχειρεί την επίτευξη αμφίδρομης επικοινωνίας με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος με τη χρήση κάθε διαθέσιμου μέσου, συμπεριλαμβανομένης της συχνότητας ασύρματου έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz, εκτός εάν υπάρχει ήδη αμφίδρομη επικοινωνία·

2. ενημερώνει τον χειριστή του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους σχετικά με την αναχαίτιση·

3. επικοινωνεί με τη μονάδα ελέγχου αναχαιτίσεων διατηρώντας αμφίδρομη επικοινωνία με το αναχαιτίζον αεροσκάφος και παρέχοντάς του διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με το αεροσκάφος·

4. διαβιβάζει μηνύματα μεταξύ του αναχαιτίζοντος αεροσκάφους ή της μονάδας ελέγχου αναχαιτίσεως και του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους, εάν είναι αναγκαίο·

5. λαμβάνει, σε στενό συντονισμό με τη μονάδα ελέγχου αναχαιτίσεων, όλα τα αναγκαία μέτρα για τη διασφάλιση της ασφάλειας του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους·

6. ενημερώνει τις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που εξυπηρετούν παρακείμενες περιοχές πληροφοριών πτήσης εάν φαίνεται ότι το αεροσκάφος έχει παρεκκλίνει από την πορεία του από τις εν λόγω παρακείμενες περιοχές πληροφοριών πτήσης.

▼B

ζ) Μόλις μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ενημερωθεί ότι αεροσκάφος αναχαιτίζεται εκτός της περιοχή ευθύνης της, λαμβάνει από τα ακόλουθα μέτρα εκείνα που είναι κατάλληλα δεδομένων των περιστάσεων:

1. ενημερώνει τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που εξυπηρετεί τον εναέριο χώρο όπου λαμβάνει χώρα η αναχαίτιση, παρέχοντας στην εν λόγω μονάδα διαθέσιμες πληροφορίες που θα συμβάλουν στην αναγνώριση του αεροσκάφους και ζητώντας από αυτήν να δράσει σύμφωνα με το στοιχείο στ)·

2. επαναδιαβιβάζει μηνύματα μεταξύ του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους και της κατάλληλης μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τη μονάδα ελέγχου αναχαιτίσεων ή το αναχαιτίζον αεροσκάφος.

ΕΝΟΤΗΤΑ 12

Υπηρεσίες σχετικές με τη μετεωρολογία — Παρατηρήσεις από αεροσκάφος και αναφορές μέσω φωνητικών επικοινωνιών

SERA.12001 Τύποι παρατηρήσεων από αεροσκάφος

α) Οι ακόλουθες παρατηρήσεις από αεροσκάφος πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτήσης:

1. ειδικές παρατηρήσεις από αεροσκάφος· και

2. άλλες ασυνήθεις παρατηρήσεις από αεροσκάφος.

SERA.12005 Ειδικές παρατηρήσεις από αεροσκάφος

α) Ειδικές παρατηρήσεις πραγματοποιούνται και αναφέρονται από όλα τα αεροσκάφη οποτεδήποτε απαντώνται ή παρατηρούνται οι ακόλουθες συνθήκες:

1. μέτριες ή έντονες αναταράξεις· ή

2. μέτριος ή έντονος παγετός· ή

3. ισχυρό κύμα όρους· ή

4. καταιγίδες, χωρίς χαλάζι, που είναι κρυμμένες, ενσωματωμένες, εκτεταμένες ή σε μέτωπα λαίλαπας· ή

5. καταιγίδες, με χαλάζι, που είναι κρυμμένες, ενσωματωμένες, εκτεταμένες ή σε μέτωπα λαίλαπας· ή

6. σφοδρή καταιγίδα σκόνης ή σφοδρή αμμοθύελλα· ή

7. νέφος ηφαιστειακής τέφρας· ή

8. ηφαιστειακή δραστηριότητα προ της έκρηξης ή ηφαιστειακή έκρηξη.

β) Οι αρμόδιες αρχές ορίζουν, κατά περίπτωση, άλλες συνθήκες που αναφέρονται από όλα τα αεροσκάφη όταν αυτές απαντώνται ή παρατηρούνται.

SERA.12010 Άλλες ασυνήθεις παρατηρήσεις από αεροσκάφος

Όταν απαντώνται άλλες μετεωρολογικές συνθήκες, οι οποίες δεν αναφέρονται στο SERA.12005 στοιχείο α), όπως διατμητικός άνεμος, και κατά την άποψη του κυβερνήτη ενδέχεται να έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια ή να επηρεάσουν σημαντικά την αποτελεσματικότητα πτητικών λειτουργιών άλλων αεροσκαφών, ο κυβερνήτης ενημερώνει το συντομότερο δυνατόν την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

SERA.12015 Αναφορά παρατηρήσεων από αεροσκάφος μέσω φωνητικής επικοινωνίας

α) Οι παρατηρήσεις από αεροσκάφος αναφέρονται κατά τη διάρκεια της πτήσης τη στιγμή που πραγματοποιούνται ή το συντομότερο δυνατόν μετά από αυτή τη στιγμή.

▼B

β) Οι παρατηρήσεις από αεροσκάφος αναφέρονται ως αναφορές πτήσης και είναι σύμφωνες με τις τεχνικές προδιαγραφές του προσαρτήματος 5.

SERA.12020 Ανταλλαγή αναφορών πτήσης

α) Οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μεταδίδουν, το συντομότερο δυνατόν, ειδικές και έκτακτες αναφορές πτήσης προς:

1. άλλα ενδιαφερόμενα αεροσκάφη·

2. το σχετικό κέντρο μετεωρολογικής επαγρύπνησης (MWO)· και

3. άλλες ενδιαφερόμενες μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

β) Η μετάδοση αναφορών σε αεροσκάφη επαναλαμβάνεται με συχνότητα και διαρκώς για τη χρονική περίοδο που ορίζει η αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

▼B

Προσάρτημα 1

Σήματα

1. ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

1.1. **Γενικά**

1.1.1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των 1.2 και 1.3, αεροσκάφος σε κατάσταση κινδύνου χρησιμοποιεί κάθε μέσο που διαθέτει για να προσελκύσει την προσοχή, να κάνει γνωστή τη θέση του και να λάβει βοήθεια.

1.1.2. Οι διαδικασίες τηλεπικοινωνιακής μετάδοσης σημάτων κινδύνου και επείγουσας ανάγκης είναι σύμφωνες με τον τόμο ΙΙ του παραρτήματος 10 της σύμβασης του Σικάγου.

1.2. **Σήματα κινδύνου**

1.2.1. Τα ακόλουθα σήματα, είτε χρησιμοποιούνται μαζί είτε χωριστά, σημαίνουν ότι επίκειται σοβαρός και άμεσος κίνδυνος και ότι απαιτείται άμεση βοήθεια:

α) σήμα που εκπέμπεται ραδιοτηλεγραφικά ή οποιαδήποτε άλλη σημαντική μέθοδο, αποτελούμενο από την ομάδα SOS (.. . — — —. .. στον κώδικα Morse)·

β) σήμα κινδύνου που εκπέμπεται ραδιοτηλεφωνικά αποτελούμενο από την εκφώνηση της λέξης «MAYDAY»·

γ) σήμα κινδύνου που αποστέλλεται μέσω ζεύξης δεδομένων το οποίο εκπέμπει το σκοπό της λέξης «MAYDAY»·

δ) ρουκέτες ή βολίδες που ρίχνουν κόκκινες φωτοβολίδες, πυροδοτούμενες μία κάθε φορά σε σύντομα χρονικά διαστήματα·

ε) φωτιστικές φωτοβολίδες κόκκινου χρώματος που πέφτουν με αλεξίπτωτα·

στ) ρύθμιση του αποκριτή μεθόδου λειτουργίας Α στον κώδικα 7700.

1.3. **Σήματα επείγουσας ανάγκης**

1.3.1. Τα ακόλουθα σήματα, είτε χρησιμοποιούνται μαζί είτε χωριστά, σημαίνουν ότι αεροσκάφος επιθυμεί να γνωστοποιήσει δυσκολίες που το αναγκάζουν να προσγειωθεί χωρίς να απαιτείται άμεση βοήθεια:

α) επαναλαμβανόμενο άναμμα και σβήσιμο των φώτων προσγείωσης· ή

β) επαναλαμβανόμενο άναμμα και σβήσιμο των φώτων ναυτιλίας κατά τρόπο ώστε να διαφέρει από τα αναλάμποντα φώτα ναυτιλίας.

1.3.2. Τα ακόλουθα σήματα, είτε χρησιμοποιούνται μαζί είτε χωριστά, σημαίνουν ότι αεροσκάφος έχει να εκπέμψει ένα πολύ επείγον μήνυμα σχετικό με την ασφάλεια πλοίου, αεροσκάφους ή άλλου οχήματος, ή κάποιου ατόμου που επιβαίνει στο αεροσκάφος ή είναι ορατό από το αεροσκάφος:

α) σήμα που εκπέμπεται ραδιοτηλεγραφικά ή οποιαδήποτε άλλη σημαντική μέθοδο, αποτελούμενο από την ομάδα XXX (—.·.— —..— —..— στον κώδικα Morse)·

β) σήμα επείγουσας ανάγκης που εκπέμπεται ραδιοτηλεφωνικά αποτελούμενο από την εκφώνηση της λέξης «PAN, PAN»·

γ) σήμα επείγουσας ανάγκης που αποστέλλεται μέσω ζεύξης δεδομένων το οποίο εκπέμπει το σκοπό της λέξης «PAN, PAN»·

2. ΟΠΤΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΜΗ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΙΠΤΑΤΑΙ ΕΝΤΟΣ Ή ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΕΙΣΕΛΘΕΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ, ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΗ Ή ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

▼B

2.1. Κατά την ημέρα και κατά τη νύχτα, όταν χρησιμοποιούνται οπτικά σήματα για να προειδοποιηθεί μη εξουσιοδοτημένο αεροσκάφος που ίπταται εντός ή πρόκειται να εισέλθει σε περιορισμένη, απαγορευμένη ή επικίνδυνη περιοχή, σειρά βολίδων που εκτοξεύεται από το έδαφος ανά διαστήματα 10 δευτερολέπτων, καθεμιά από τις οποίες δείχνει, κατά τη έκρηξη, κόκκινες και πράσινες λάμψεις ή αστέρια, υποδηλώνει σε μη εξουσιοδοτημένο αεροσκάφος ότι ίπταται εντός ή πρόκειται να εισέλθει σε περιορισμένη, απαγορευμένη ή επικίνδυνη περιοχή και ότι το αεροσκάφος πρέπει να κάνει τις απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες.

3. ΣΗΜΑΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

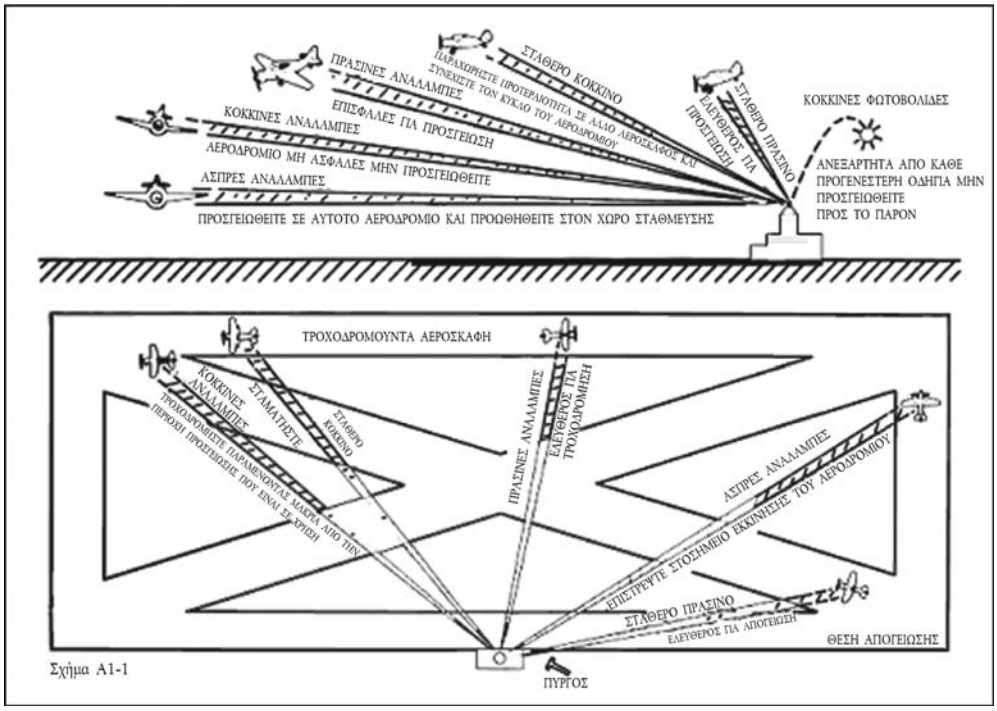
3.1. **Φωτεινά σήματα και φωτοβολίδες**

3.1.1. *Οδηγίες*

Πίνακας ΑΡ 1 — 1

Φως		Από τον έλεγχο αεροδρομίου προς	
		Αεροσκάφος εν πτήσει	Αεροσκάφος επί του εδάφους
Κατευθύνεται προς Το εμπλεκόμενο αεροσκάφος (βλέπε εικόνα Α1-1).	Σταθερό πράσινο	Ελεύθερος για προσγείωση	Ελεύθερος για απογείωση
	Σταθερό κόκκινο	Παραχωρείστε προτεραιότητα σε άλλο αεροσκάφος και συνεχίστε στον κύκλο του αεροδρομίου	Σταματήστε
	Σειρά πράσινων αναλαμπών	Επιστρέψτε για προσγείωση (*)	Ελεύθερος για τροχοδρόμηση
	Σειρά κόκκινων αναλαμπών	Αεροδρόμιο επισφαλές, μην προσγειωθείτε	Τροχοδρομείστε μακριά από την εν χρήσει περιοχή προσγείωσης
	Σειρά λευκών αναλαμπών	προσγειωθείτε σε αυτό το αεροδρόμιο και προωθηθείτε στον χώρο στάθμευσης (*)	Επιστρέψτε στο σημείο εκκίνησης του αεροδρομίου
Κόκκινες φωτοβολίδες		Ανεξάρτητα από κάθε προγενέστερη οδηγία, μην προσγειωθείτε προς το παρόν	

(*) Άδειες για προσγείωση και για τροχοδρόμηση θα δοθούν στον κατάλληλο χρόνο.



Σχήμα Α1-1

▼B

3.1.2. *Επιβεβαίωση λήψης από αεροσκάφος*

α) Εν πτήσει:

1. κατά τη διάρκεια των ωρών της ημέρας:

— ταλαντεύοντας τις πτέρυγες του αεροσκάφους, εξαιρουμένου του βασικού και του τελικού σκέλους της προσέγγισης·

2. κατά τη διάρκεια των ωρών του σκότους:

— αναβοσβήνοντας δύο φορές τα φώτα προσγείωσης του αεροσκάφους ή, εφόσον δεν διαθέτει, αναβοσβήνοντας δύο φορές τα φώτα ναυτιλίας του·

β) όταν είναι στο έδαφος:

1. κατά τη διάρκεια των ωρών της ημέρας:

— κινώντας τα πηδάλια κλίσεως ή διευθύνσεως του αεροσκάφους·

2. κατά τη διάρκεια των ωρών του σκότους:

— αναβοσβήνοντας δύο φορές τα φώτα προσγείωσης του αεροσκάφους ή, εφόσον δεν διαθέτει, αναβοσβήνοντας δύο φορές τα φώτα ναυτιλίας του.

3.2. **Οπτικά σήματα εδάφους**

3.2.1. *Απαγόρευση προσγείωσης*

3.2.1.1. Οριζόντιο κόκκινο τετράγωνο πλαίσιο με κίτρινες διαγώνιους (σχήμα A1 - 2), όταν επιδεικνύεται σε περιοχή σημάτων, υποδηλώνει, ότι απαγορεύονται οι προσγειώσεις και ότι η απαγόρευση αυτή είναι ενδεχόμενο να παραταθεί.



Σχήμα A1-2

3.2.2. *Ανάγκη για ειδικές προφυλάξεις κατά την προσέγγιση ή προσγείωση*

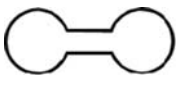
3.2.2.1. Οριζόντιο κόκκινο τετράγωνο πλαίσιο με μια κίτρινη διαγώνιο (σχήμα A1 — 3), όταν επιδεικνύεται σε περιοχή σημάτων, υποδηλώνει, ότι λόγω της κακής κατάστασης της περιοχής ελιγμών, ή για οποιοδήποτε άλλο λόγο, πρέπει να τηρηθούν ειδικές προφυλάξεις κατά την προσέγγιση για προσγείωση ή κατά την προσγείωση.



Σχήμα A1-3

3.2.3. *Χρήση διαδρόμων και τροχοδρόμων*

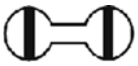
3.2.3.1. Οριζόντιος λευκός αλτήρας γυμναστικής (σχήμα A1 — 4), όταν επιδεικνύεται σε περιοχή σημάτων, υποδηλώνει, ότι τα αεροσκάφη οφείλουν να προσγειώνονται, απογειώνονται και τροχοδρομούν, μόνο στους διαδρόμους και τροχοδρόμους.



Σχήμα A1-4

▼B

3.2.3.2. Ο ίδιος οριζόντιος λευκός αλτήρας γυμναστικής όπως στο 3.2.3.1 αλλά με μια μαύρη λωρίδα τοποθετημένη κάθετα προς τον άξονα και διαμετρικά σε κάθε κυκλικό τμήμα του αλτήρα (σχήμα A1 — 5), όταν επιδεικνύεται σε περιοχή σημάτων, υποδηλώνει, ότι τα αεροσκάφη οφείλουν να προσγειώνονται και να απογειώνονται μόνον στους διαδρόμους, αλλά οι άλλοι ελιγμοί δεν περιορίζονται κατ' ανάγκη στους διαδρόμους και τροχοδρόμους.



Σχήμα A1-5

3.2.4. *Κλειστοί διάδρομοι ή τροχοδρόμοι*

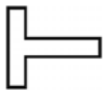
3.2.4.1. Σταυροί απλού ευδιάκριτου χρώματος, κίτρινου ή λευκού (σχήμα A1 — 6), που επιδεικνύονται οριζόντια στους διαδρόμους και τροχοδρόμους ή τμήματα αυτών, υποδηλώνουν περιοχή ακατάλληλη για κίνηση αεροσκαφών.



Σχήμα A1-6

3.2.5. *Κατευθύνσεις για προσγείωση ή απογείωση*

3.2.5.1. Οριζόντιο λευκό ή πορτοκαλί «Τ» προσγείωσης (σχήμα A1 — 6), υποδηλώνει την κατεύθυνση, που πρέπει να χρησιμοποιηθεί από αεροσκάφος για προσγείωση και απογείωση, οι οποίες πρέπει να εκτελούνται σε κατεύθυνση παράλληλη με τον άξονά του και προς το σταυρό. Όταν χρησιμοποιείται κατά τη νύχτα, το «Τ» προσγείωσης είτε φωτίζεται είτε σκιαγραφείται με λευκά φώτα.



Σχήμα A1-7

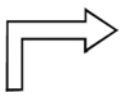
3.2.5.2. Ομάδα από δύο ψηφία (σχήμα A1 — 8), που επιδεικνύεται κατακόρυφα επί του πύργου ελέγχου αεροδρομίου ή κοντά σε αυτόν, υποδηλώνει προς τα αεροσκάφη, που βρίσκονται στην περιοχή ελιγμών, την κατεύθυνση για απογείωση, εκφραζόμενη σε μονάδες των 10 μοιρών, προς την πλησιέστερη δεκάδα μοιρών της μαγνητικής πυξίδας.



Σχήμα A1-8

3.2.6. *Δεξιόστροφη κυκλοφορία*

3.2.6.1. Όταν επιδεικνύεται σε περιοχή σημάτων, ή οριζόντια στο τέλος του διαδρόμου ή λωρίδας εν χρήσει, ένα δεξιόστροφο βέλος έντονου χρώματος (σχήμα A1 — 9), υποδηλώνει, ότι οι στροφές πρέπει να γίνονται προς τα δεξιά πριν την προσγείωση και μετά την απογείωση.



Σχήμα A1-9

▼B

3.2.7. *Γραφείο αναφορών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας*

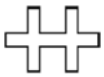
3.2.7.1. Το γράμμα «C» που επιδεικνύεται κατακόρυφα σε μαύρο χρώμα έναντι κίτρινου βάθους (σχήμα A1 — 10), υποδηλώνει την τοποθεσία του γραφείου αναφορών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.



Σχήμα A1-10

3.2.8. *Εκτέλεση πτήσεων ανεμοπτέρων*

3.2.8.1. Διπλός λευκός σταυρός, που επιδεικνύεται οριζόντια (σχήμα A1 — 11) στην περιοχή σημάτων, υποδηλώνει, ότι το αεροδρόμιο χρησιμοποιείται από ανεμόπτερα και ότι εκτελούνται πτήσεις ανεμοπτέρων.



Σχήμα A1-11

4. ΣΗΜΑΤΑ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗΣ

4.1. **Από σηματωρό προς αεροσκάφος**

4.1.1. Τα σήματα αυτά έχουν σχεδιαστεί για χρήση από σηματωρό, με τα χέρια φωτισμένα, όταν είναι αναγκαίο για να διευκολύνεται η παρατήρηση από το χειριστή, και ο οποίος βλέπει προς το αεροσκάφος, σε θέση:

α) για αεροσκάφη σταθερών πτερύγων, στην αριστερή πλευρά του αεροσκάφους, όπου φαίνεται καλύτερα από το χειριστή· και

β) για ελικόπτερα, σε σημείο από το οποίο ο σηματωρός μπορεί να φαίνεται καλύτερα από το χειριστή.

4.1.2. Πριν από τη χρήση των κατωτέρω σημάτων, ο σηματωρός πρέπει να εξακριβώνει, ότι η περιοχή, εντός της οποίας πρόκειται να καθοδηγηθεί αεροσκάφος, είναι ελεύθερη από αντικείμενα, στα οποία το αεροσκάφος, συμμορφούμενο με το SERA.3301 στοιχείο α), θα μπορούσε διαφορετικά να χτυπήσει.

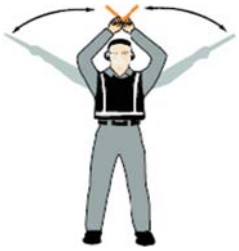
	1. **Σηματωρός στο ακροπτερύγιο/καθοδήγηση** (*) Σηκώστε το δεξί χέρι ψηλά πάνω από το ύψος της κεφαλής με τη ράβδο να δείχνει προς τα πάνω· κινήστε το αριστερό χέρι προς το σώμα με τη ράβδο να δείχνει προς τα κάτω.
	2. **Αναγνώριση πύλης** Σηκώστε τους βραχίονες πλήρως εκτεταμένους ίσια επάνω από την κεφαλή με τις ράβδους να δείχνουν προς τα επάνω.

(*) Αυτό το σήμα παρέχει ένδειξη από πρόσωπο τοποθετημένο στο ακροπτερύγιο του αεροσκάφους, προς τον χειριστή/καθοδηγητή/χειριστή ώθησης προς τα πίσω, ότι η κίνηση του αεροσκάφους προς/από τη θέση στάθμευσης θα είναι ανεμπόδιστη.

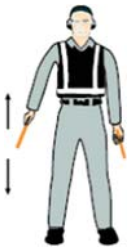
▼B

	3. **Κινηθείτε προς τον επόμενο σηματωρό ή όπως σας καθοδηγεί ο πύργος ελέγχου/έλεγχος εδάφους** Σηκώστε και τους δύο βραχίονες· κινείστε και εκτείνατε τους βραχίονες εξωτερικά προς τις πλευρές του σώματος και δείξτε με τις ράβδους την κατεύθυνση του επόμενου σηματωρού ή την περιοχή τροχοδρόμησης.
	4. **Κινηθείτε ευθεία εμπρός** Λυγίστε τους εκτεταμένους βραχίονες στους αγκώνες και κινήστε τις ράβδους πάνω-κάτω από το ύψος του στήθους έως την κεφαλή.
	5 α). **Στρίψτε αριστερά (από τη σκοπιά του χειριστή)** Με το δεξί χέρι και τη ράβδο σε γωνία 90 μοιρών με το σώμα, κάντε το σήμα «κίνηση προς τα εμπρός» με το αριστερό χέρι. Ο ρυθμός κίνησης του σήματος υποδεικνύει στο χειριστή το βαθμό στροφής του αεροσκάφους.
	5 β). **Στρίψτε δεξιά (από τη σκοπιά του χειριστή)** Με το αριστερό χέρι και τη ράβδο σε γωνία 90 μοιρών με το σώμα, κάντε το σήμα «κίνηση προς τα εμπρός» με το δεξί χέρι. Ο ρυθμός κίνησης του σήματος υποδεικνύει στο χειριστή το βαθμό στροφής του αεροσκάφους.
	6 α). **Κανονική ακινητοποίηση** Πλήρως εκτεταμένοι βραχίονες και ράβδοι σε γωνία 90 μοιρών προς τα πλάγια και αργή κίνηση πάνω από την κεφαλή έως ότου διασταυρωθούν οι ράβδοι.

▼B

	6 β). **Ακινητοποίηση έκτακτης ανάγκης** Εκτείνατε απότομα τους βραχίονες και τις ράβδους πάνω από την κεφαλή, διασταυρώνοντας τις ράβδους.
	7 α). **Δέσιμο φρένων** Σηκώστε το χέρι μόλις πάνω από τον ώμο με ανοιχτή την παλάμη. Εξασφαλίζοντας οπτική επαφή με το πλήρωμα διακυβέρνησης, κλείστε το χέρι σε γροθιά. **Μην** μετακινηθείτε μέχρι να ληφθεί σήμα επιβεβαίωσης από το πλήρωμα διακυβέρνησης.
	7 β). **Απελευθέρωση φρένων** Σηκώστε το χέρι μόλις πάνω από τον ώμο με γροθιά. Εξασφαλίζοντας οπτική επαφή με το πλήρωμα διακυβέρνησης, ανοίξτε την παλάμη. **Μην** μετακινηθείτε μέχρι να ληφθεί σήμα επιβεβαίωσης από το πλήρωμα διακυβέρνησης.
	8 α). **Εμποδιστήρες τοποθετήθηκαν** Με τους βραχίονες και τις ράβδους πλήρως εκτεταμένους πάνω από την κεφαλή, κινήστε τις ράβδους προς τα μέσα με «απότομη» κίνηση μέχρι να έλθουν σε επαφή. **Εξασφαλίστε** ότι ελήφθη επιβεβαίωση από το πλήρωμα διακυβέρνησης.
	8 β). **Εμποδιστήρες αφαιρέθηκαν** Με τους βραχίονες και τις ράβδους πλήρως εκτεταμένους πάνω από την κεφαλή, κινήστε τις ράβδους προς τα έξω με «απότομη» κίνηση. **Μην** αφαιρέσετε τους εμποδιστήρες μέχρι να εξουσιοδοτηθείτε από το πλήρωμα διακυβέρνησης.

▼B

	9. **Εκκίνηση κινητήρα(-ων)** Σηκώστε το δεξί χέρι στο ύψος της κεφαλής με τη ράβδο να δείχνει προς τα πάνω και αρχίστε κυκλική κίνηση με το χέρι· ταυτόχρονα, με το αριστερό χέρι σηκωμένο πάνω από την κεφαλή, δείξτε τον κινητήρα που πρόκειται να εκκινήσει.
	10. **Κράτηση κινητήρων** Εκτείνατε τον βραχίονα με τη ράβδο μπροστά από το σώμα στο ύψος του ώμου· κινήστε το χέρι και τη ράβδο επάνω από τον αριστερό ώμο και τραβήξτε τη ράβδο επάνω από τον δεξιό ώμο σε κίνηση κοπής του λαιμού.
	11. **Επιβράδυνση** Κινήστε τους βραχίονες εκτεταμένους προς τα κάτω σε κίνηση χειρονομίας, κινώντας τις ράβδους πάνω-κάτω από τη μέση προς τα γόνατα.
	12. **Επιβράδυνση κινητήρα(-ων) στην ενδεικνυόμενη πλευρά** Με τους βραχίονες κάτω με τις ράβδους προς το έδαφος, κινήστε είτε το *δεξί* είτε το *αριστερό* χέρι πάνω-κάτω δείχνοντας *τον (τους) κινητήρα(-ες) της αριστερής ή της* δεξιάς πλευράς αντίστοιχα που πρέπει να επιβραδυνθεί(-ούν).
	13. **Κινηθείτε προς τα πίσω** Με τους βραχίονες μπροστά από το σώμα στο ύψος της μέσης, περιστρέψατε τους βραχίονες σε κίνηση προς τα εμπρός. Για να σταματήσετε την προς τα πίσω κίνηση, χρησιμοποιείστε τα σήματα 6 α) ή 6 β).

▼B

	14 α). **Στρίψτε κατά την κίνηση προς τα πίσω (για την ουρά προς τα δεξιά)** Δείξτε προς τα κάτω τον αριστερό βραχίονα με τη ράβδο και φέρτε τον δεξιό βραχίονα από κατακόρυφη θέση πάνω από την κεφαλή σε οριζόντια θέση προς τα εμπρός, επαναλαμβάνοντας την κίνηση του δεξιού βραχίονα.
	14 β). **Στρίψτε κατά την κίνηση προς τα πίσω (για την ουρά προς τα αριστερά)** Δείξτε προς τα κάτω τον δεξιό βραχίονα με τη ράβδο και φέρτε τον αριστερό βραχίονα από κατακόρυφη θέση πάνω από την κεφαλή σε οριζόντια θέση προς τα εμπρός, επαναλαμβάνοντας την κίνηση του αριστερού βραχίονα.
	15. **Θετικόν/ελεύθερος (all clear)** (*) Σηκώστε τον δεξιό βραχίονα στο ύψος της κεφαλής με τη ράβδο να δείχνει προς τα πάνω ή δείξτε το χέρι με τον αντίχειρα σηκωμένο· ο αριστερός βραχίονας παραμένει στο πλάι του γονάτου. (*) Αυτό το σήμα χρησιμοποιείται επίσης ως σήμα επικοινωνίας τεχνικών/εξυπηρέτησης.
	16. **Αιώρηση** (*) Εκτείνατε πλήρως τους βραχίονες και τις ράβδους σε γωνία 90 μοιρών στα πλάγια. (*) χρησιμοποιείται για την αιώρηση ελικοπτέρων
	17. **Κινηθείτε προς τα πάνω** (*) Πλήρως εκτεταμένοι βραχίονες και ράβδοι σε γωνία 90 μοιρών προς τα πλάγια και, με τις παλάμες προς τα πάνω, κινήστε τα χέρια προς τα πάνω. Η ταχύτητα της κίνησης υποδηλώνει τον βαθμό ανόδου. (*) χρησιμοποιείται για την αιώρηση ελικοπτέρων

▼B

	18. **Κινηθείτε προς τα κάτω** (*) Εκτείνατε πλήρως τους βραχίονες και τις ράβδους σε γωνία 90 μοιρών προς τα πλάγια και, με τις παλάμες προς τα κάτω, κινήστε τα χέρια προς τα κάτω. Η ταχύτητα της κίνησης υποδηλώνει τον βαθμό καθόδου. (*) χρησιμοποιείται για την αιώρηση ελικοπτέρων
	19 α). **Κίνηση οριζόντια αριστερά** (*) **(από τη σκοπιά του χειριστή)** Εκτείνατε τον βραχίονα οριζόντια σε γωνία 90 μοιρών προς τη δεξιά πλευρά του σώματος. Κινήστε τον άλλον βραχίονα προς την ίδια κατεύθυνση με κίνηση σάρωσης. (*) χρησιμοποιείται για την αιώρηση ελικοπτέρων
	19 β). **Κίνηση οριζόντια δεξιά** (*) **(από τη σκοπιά του χειριστή)** Εκτείνατε τον βραχίονα οριζόντια σε γωνία 90 μοιρών προς την αριστερή πλευρά του σώματος. Κινήστε τον άλλον βραχίονα προς την ίδια κατεύθυνση με κίνηση σάρωσης. (*) χρησιμοποιείται για την αιώρηση ελικοπτέρων
	20. **Προσγειωθείτε** (*) Διασταυρώστε τους βραχίονες με τις ράβδους προς τα κάτω και μπροστά από το σώμα. (*) χρησιμοποιείται για την αιώρηση ελικοπτέρων
	21. **Κρατήστε τη θέση σας/αναμείνατε** Εκτείνατε πλήρως τους βραχίονες και τις ράβδους προς τα κάτω σε γωνία 45 μοιρών προς τα πλάγια. Κρατήστε τη θέση σας μέχρι το αεροσκάφος να είναι έτοιμο για τον επόμενο ελιγμό.

▼B

	22. **Αποδέσμευση αεροσκάφους** Εκτελέστε τυπικό χαιρετισμό με το δεξί χέρι ή/και τη ράβδο για να αποδεσμεύσετε το αεροσκάφος. Διατηρείστε οπτική επαφή με το πλήρωμα διακυβέρνησης μέχρι το αεροσκάφος να αρχίσει να τροχοδρομεί.
	23. **Μην αγγίζετε τα χειριστήρια ελέγχου (σήμα επικοινωνίας τεχνικών/εξυπηρέτησης)** Εκτείνατε τον δεξιό βραχίονα πλήρως επάνω από την κεφαλή και κλείστε γροθιά ή κρατήστε τη ράβδο σε οριζόντια θέση· ο αριστερός βραχίονας παραμένει στο πλάι του γονάτου.
	24. **Συνδέστε ισχύ εδάφους (σήμα επικοινωνίας τεχνικών/εξυπηρέτησης)** Κρατήστε τους βραχίονες πλήρως εκτεταμένους επάνω από την κεφαλή· ανοίξτε το αριστερό χέρι οριζοντίως και κινήστε τα άκρα των δακτύλων του δεξιού χεριού σε επαφή με την ανοικτή παλάμη του αριστερού χεριού (σχηματίζοντας «Τ»). Κατά τη νύχτα, φωτιζόμενες ράβδοι μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθούν για να σχηματίσουν «Τ» επάνω από την κεφαλή.
	25. **Αποσυνδέστε ισχύ (σήμα επικοινωνίας τεχνικών/εξυπηρέτησης)** Κρατήστε τους βραχίονες πλήρως εκτεταμένους επάνω από την κεφαλή με τα άκρα των δακτύλων του δεξιού χεριού να αγγίζουν την ανοικτή οριζόντια παλάμη του αριστερού χεριού (σχηματίζοντας «Τ»)· μετά απομακρύνετε το δεξί χέρι από το αριστερό. **Μην** αποσυνδέσετε την ισχύ μέχρι να εξουσιοδοτηθείτε από το πλήρωμα διακυβέρνησης. Κατά τη νύχτα, φωτιζόμενες ράβδοι μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθούν για να σχηματίσουν «Τ» επάνω από την κεφαλή.
	26. **Αρνητικόν (σήμα επικοινωνίας τεχνικών/εξυπηρέτησης)** Κρατήστε τον δεξιό βραχίονα εκτεταμένο σε 90 μοίρες από τον ώμο και δείξτε το χέρι με τον αντίχειρα κάτω· ο αριστερός βραχίονας παραμένει στο πλάι του γονάτου.

▼B

	27. **Αποκατάσταση επικοινωνίας μέσω ενδοσυνεννόησης (σήμα επικοινωνίας τεχνικών/εξυπηρέτησης)** Εκτείνατε τους δύο βραχίονες σε 90 μοίρες από το σώμα και κινείστε τα χέρια για να καλύψετε τα δύο αυτιά.
	28. **Κατεβάστε/ανεβάστε σκάλα** (*) **(σήμα επικοινωνίας τεχνικών/εξυπηρέτησης)** Με τον δεξιό βραχίονα στο πλάι και τον αριστερό βραχίονα επάνω από την κεφαλή σε γωνία 45 μοιρών, κινήστε τον δεξιό βραχίονα με κίνηση σάρωσης προς τα επάνω μέρος του αριστερού ώμου. (*) Αυτό το σήμα προορίζεται κυρίως για αεροσκάφη με αναπόσπαστη σκάλα μπροστά.

4.2. **Από το χειριστή αεροσκάφους προς σηματωρό**

4.2.1. Τα σήματα αυτά σχεδιάστηκαν, για να χρησιμοποιούνται από χειριστή που βρίσκεται στο θάλαμο διακυβέρνησης με χέρια πλήρως ορατά στο σηματωρό, και φωτισμένα όπως είναι αναγκαίο, για να διευκολύνεται η παρατήρηση από το σηματωρό.

4.2.1.1. Φρένα

α) *Εμπλοκή φρένων:* ύψωση βραχίονα και χεριού, με τα δάκτυλα τεντωμένα, οριζόντια μπροστά από το πρόσωπο και κατόπιν σφίξιμο της γροθιάς.

β) *Απελευθέρωση φρένων:* ύψωση του βραχίονα, με τη γροθιά σφιγμένη, οριζόντια μπροστά από το πρόσωπο και κατόπιν τέντωμα των δακτύλων.

4.2.1.2. Τροχοεμποδιστήρες (Τάκοι)

α) *Τοποθέτηση τροχοεμποδιστήρων:* βραχίονες εκτεταμένοι, παλάμες προς τα έξω, κίνηση των χεριών προς το σώμα και διασταύρωσή τους μπροστά από το πρόσωπο.

β) *Αφαίρεση τροχοεμποδιστήρων:* χέρια διασταυρωμένα μπροστά από το πρόσωπο, παλάμες προς τα έξω, κίνηση βραχιόνων προς τα έξω.

4.2.1.3. Έτοιμος για εκκίνηση κινητήρα(-ων)

α) Ύψωση του κατάλληλου αριθμού δακτύλων του ενός χεριού υποδηλώνει τον αριθμό του κινητήρα που πρόκειται να εκκινήσει.

4.3. **Σήματα επικοινωνίας τεχνικών/εξυπηρέτησης**

4.3.1. Σήματα διά χειρός σε σχέση με τα σήματα επικοινωνίας τεχνικών/εξυπηρέτησης πρέπει να χρησιμοποιούνται, μόνον όταν δεν είναι δυνατή η προφορική επικοινωνία.

4.3.2. Οι σηματωροί πρέπει να εξασφαλίζουν ότι ελήφθη επιβεβαίωση από το πλήρωμα διακυβέρνησης σε σχέση με τα σήματα επικοινωνίας τεχνικών/εξυπηρέτησης.

5. ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΣΗΜΑΤΑ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΜΕ ΤΟ ΧΕΡΙ

▼B

5.1. Τα ακόλουθα σήματα με το χέρι θεωρούνται ως το ελάχιστο απαιτούμενο για την επικοινωνία έκτακτης ανάγκης μεταξύ του διοικητή πυρόσβεσης αεροσκαφών και διαχείρισης περιστατικών (ARFF)/των πυροσβεστών με το πλήρωμα του θαλάμου διακυβέρνησης/θαλάμου επιβατών του αεροπορικού συμβάντος. Τα σήματα έκτακτης ανάγκης με το χέρι για την πυρόσβεση αεροσκαφών (ARFF) πρέπει να δίδονται προς το πλήρωμα διακυβέρνησης από την αριστερή εμπρόσθια πλευρά του αεροσκάφους.

	1. **Συνιστάται εκκένωση** Συνιστάται η εκκένωση με βάση την εκτίμηση της εξωτερικής κατάστασης του διοικητή διάσωσης πυρόσβεσης αεροσκαφών που διαχειρίζεται το περιστατικό. Έκταση του βραχίονα και κράτηση σε οριζόντια θέση με το χέρι σηκωμένο στο επίπεδο του ματιού. Ταλαντεύσατε τον βραχίονα σπαστό προς τα πίσω. Ο άλλος βραχίονας διατηρείται στο πλάι του σώματος. Κατά τη νύχτα — οι ίδιες κινήσεις με ράβδους.
	2. **Συνιστάται διακοπή** Συνιστάται διακοπή της εκτελούμενης εκκένωσης. Σταματήστε την κίνηση του αεροσκάφους ή άλλη εκτελούμενη λειτουργία. Οι βραχίονες μπροστά από την κεφαλή — οι καρποί σταυρωμένοι Κατά τη νύχτα — οι ίδιες κινήσεις με ράβδους
	3. **Η έκτακτη ανάγκη τέθηκε υπό έλεγχο** Καμία εξωτερική ένδειξη επικίνδυνων συνθηκών ή «ελεύθερος». Βραχίονες εκτεταμένοι προς τα έξω με τις παλάμες προς τα κάτω σε γωνία 45 μοιρών. Ταυτόχρονη κίνηση των βραχιόνων προς τα μέσα κάτω από τη μέση μέχρι τη διασταύρωση των παλαμών, και στη συνέχεια έκτασή τους προς τα έξω μέχρι την αρχική τους θέση. Κατά τη νύχτα — οι ίδιες κινήσεις με ράβδους.
	4. **Πυρκαγιά** Κινείστε το δεξί χέρι σε σχήμα 8 από τον ώμο μέχρι το γόνατο, ενώ ταυτόχρονα με το αριστερό χέρι να στοχεύει στην περιοχή της πυρκαγιάς. Κατά τη νύχτα — οι ίδιες κινήσεις με ράβδους.

▼B

Προσάρτημα 2

Μη επανδρωμένα ελεύθερα αερόστατα

1. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΑΕΡΟΣΤΑΤΩΝ

1.1. **Τα μη επανδρωμένα ελεύθερα αερόστατα πρέπει να ταξινομούνται ως εξής (βλέπε σχήμα AP2-1):**

α) *ελαφρύ (light):* μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο, το οποίο φέρει ωφέλιμο φορτίο μιας ή περισσοτέρων συσκευασιών με συνδυασμένη μάζα μικρότερης των 4 kg, εκτός εάν χαρακτηρίζεται ως βαρύ αερόστατο σύμφωνα με το στοιχείο γ) σημεία 2, 3 ή 4 κατωτέρω· ή

β) *μέσο (medium):* μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο, το οποίο φέρει ωφέλιμο φορτίο δύο ή περισσότερων συσκευασιών με συνδυασμένη μάζα 4 kg ή μεγαλύτερη, αλλά μικρότερη από 6 kg, εκτός εάν χαρακτηρίζεται ως βαρύ αερόστατο σύμφωνα με το στοιχείο γ) σημεία 2, 3 ή 4 κατωτέρω· ή

γ) *βαρύ (heavy):* μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο, το οποίο φέρει ωφέλιμο φορτίο που:

1. έχει συνδυασμένη μάζα 6 kg ή μεγαλύτερη· ή

2. περιλαμβάνει συσκευασία 3 kg ή μεγαλύτερη· ή

3. περιλαμβάνει συσκευασία των 2 kg ή μεγαλύτερη με πυκνότητα επιφάνειας μεγαλύτερη από 13 g ανά τετραγωνικό εκατοστό, η οποία προσδιορίζεται διαιρώντας τη συνολική μάζα σε γραμμάρια του ωφέλιμου φορτίου της συσκευασίας με το εμβαδόν σε τετραγωνικά εκατοστά της μικρότερης επιφανείας της· ή

4. χρησιμοποιεί σχοινί ή άλλο εξάρτημα για την ανάρτηση του ωφέλιμου φορτίου, το οποίο απαιτεί δύναμη πρόσκρουσης 230 Newton ή μεγαλύτερη, για να διαχωριστεί από το αερόστατο το αναρτώμενο ωφέλιμο φορτίο.

2. ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

2.1. Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν πρέπει να επιχειρεί χωρίς κατάλληλη άδεια από το κράτος από το οποίο γίνεται η εκτόξευση.

2.2. Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο, εξαιρουμένων των ελαφρών αερόστατων, που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μετεωρολογικούς σκοπούς και εκτελούν πτήση με τον τρόπο που καθόρισε η αρμόδια αρχή, δεν πετά πάνω από την επικράτεια άλλου κράτους χωρίς την κατάλληλη άδεια του κράτους αυτού.

2.3. Η άδεια που αναφέρεται στο 2.2 πρέπει να λαμβάνεται πριν από την εκτόξευση του αερόστατου, εάν υπάρχει εύλογη προσδοκία, όταν σχεδιάζεται η πτήση, ότι το αερόστατο μπορεί να παρασυρθεί σε εναέριο χώρο πάνω από την επικράτεια άλλου κράτους. Τέτοια άδεια μπορεί να ληφθεί για σειρά πτήσεων αερόστατων ή για επαναλαμβανόμενες πτήσεις συγκεκριμένου τύπου, π.χ. πτήσεις αερόστατων για ατμοσφαιρική έρευνα.

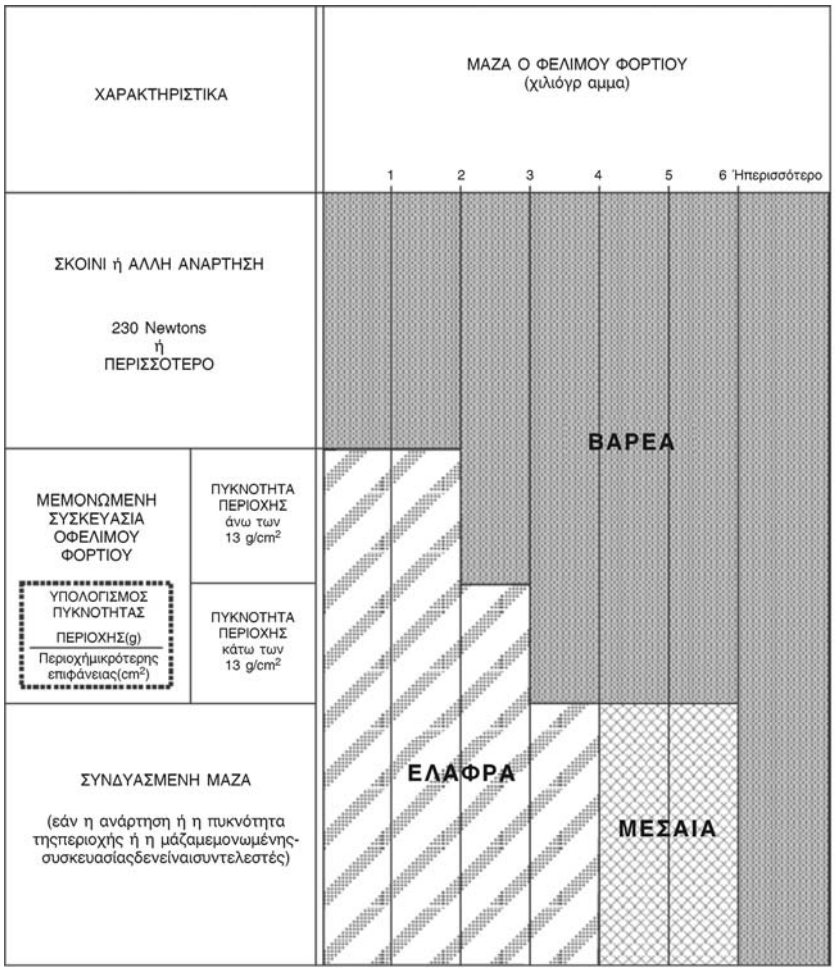
2.4. Το μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο πρέπει να χρησιμοποιείται, σύμφωνα με προϋποθέσεις που καθορίζονται από το κράτος Νηολόγησης και το κράτος(-η) όπου αναμένεται να γίνει υπέρπτηση.

2.5. Δεν χρησιμοποιείται μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο κατά τρόπο, ώστε η πρόσκρουση του αερόστατου ή οποιουδήποτε τμήματός του, περιλαμβανομένου του ωφέλιμου φορτίου του, με την επιφάνεια της γης, να δημιουργεί κίνδυνο σε πρόσωπα ή ιδιοκτησίες που δεν σχετίζονται με την πτήση.

2.6. Δεν χρησιμοποιείται βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο πάνω από τα διεθνή ύδατα, χωρίς προηγούμενη συνεργασία με τον αρμόδιο ANSP.

▼B

Σχήμα AP2 — 1



3. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

3.1. Δεν χρησιμοποιείται βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο χωρίς άδεια από τον αρμόδια ANSP στο ή διαμέσου οποιουδήποτε επιπέδου κάτω από 18 000 m (60 000 ft) υψομετρικής πίεσης στο οποίο:

α) υπάρχουν σύννεφα ή φαινόμενα απόκρυψης με κάλυψη μεγαλύτερη από 4/8· ή

β) η οριζόντια ορατότητα είναι μικρότερη από 8 km.

3.2. Δεν ελευθερώνεται βαρύ ή μέσο μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο με τρόπο που θα το αναγκάσει να πετάξει χαμηλότερα των 300 m (1 000 ft) πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή οικισμών ή υπαίθριων συγκεντρώσεων προσώπων, που δεν έχουν σχέση με την πτήση αυτή.

3.3. Δεν χρησιμοποιείται βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο, εκτός εάν:

α) είναι εξοπλισμένο με τουλάχιστον δύο συσκευές ή συστήματα ωφέλιμου φορτίου για διακοπή της πτήσης, είτε αυτόματα είτε τηλεχειριζόμενα, τα οποία λειτουργούν ανεξάρτητα μεταξύ τους·

β) για αερόστατα πολυαιθυλενίου μηδενικής πίεσης, χρησιμοποιούνται τουλάχιστον δύο μέθοδοι, συστήματα, συσκευές ή συνδυασμός αυτών, που λειτουργούν ανεξάρτητα μεταξύ τους, για τη διακοπή της πτήσης της περιβάλλουσας του αερόστατου·

▼B

γ) η περιβάλλουσα του αερόστατου είναι εφοδιασμένη είτε με συσκευή(-ές) που αντανακλούν στο ραντάρ είτε με κάποιο αντανακλαστικό υλικό, που θα εμφανίσει ηχώ σε ραντάρ επιφανείας που λειτουργεί στην περιοχή συχνοτήτων 200 MHz έως 2 700 MHz, ή/και το αερόστατο είναι εφοδιασμένο με άλλες τέτοιες συσκευές που επιτρέπουν τη συνεχή παρακολούθηση από το χειριστή πέραν των ορίων του επίγειου σταθμού ραντάρ.

3.4. Δεν χρησιμοποιείται βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο υπό τις εξής συνθήκες:

α) σε περιοχή όπου χρησιμοποιείται επίγειος εξοπλισμός SSR, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με συσκευή ερωταπόκρισης δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης, με δυνατότητα αναφοράς ύψους, η οποία λειτουργεί συνεχώς σε εκχωρημένο κώδικα ή δύναται να ενεργοποιηθεί, όταν είναι αναγκαίο από το σταθμό παρακολούθησης· ή

β) σε περιοχή όπου χρησιμοποιείται επίγειος εξοπλισμός ADS-B, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με μεταδότη ADS-B, με δυνατότητα αναφοράς ύψους, ο οποίος λειτουργεί συνεχώς σε εκχωρημένο κώδικα ή δύναται να ενεργοποιηθεί, όταν είναι αναγκαίο από το σταθμό παρακολούθησης.

3.5. Δεν χρησιμοποιείται βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο που είναι εφοδιασμένο με συρόμενη κεραία, η οποία απαιτεί δύναμη μεγαλύτερη από 230 N, για να σπάσει σε οποιοδήποτε σημείο, εκτός εάν η κεραία έχει χρωματιστές μικρές σημαίες ή λωρίδες προσαρτημένες σε διαστήματα όχι μεγαλύτερα των 15 m.

3.6. Δεν χρησιμοποιείται βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο κάτω των 18 000 m (60 000 ft) βαρομετρικού ύψους τη νύχτα ή σε οποιαδήποτε άλλη περίοδο που καθορίζει η αρμόδια αρχή, εκτός εάν το αερόστατο και τα προσαρτήματα και το ωφέλιμο φορτίο του, ανεξάρτητα αν διαχωριστούν ή όχι κατά τη διάρκεια της πτητικής λειτουργίας, είναι φωτιζόμενα.

3.7. Δεν χρησιμοποιείται βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο που είναι εξοπλισμένο με συσκευή ανάρτησης (διαφορετική από ένα πολύ εμφανώς χρωματισμένο ανοικτό αλεξίπτωτο) μήκους μεγαλύτερου των 15 m κατά τη νύχτα κάτω των 18 000 m (60 000 ft) βαρομετρικού ύψους, εκτός εάν η συσκευή ανάρτησης είναι χρωματισμένη με εναλλασσόμενες λωρίδες πολύ ευδιάκριτων χρωμάτων ή έχει προσαρτημένες χρωματιστές μικρές σημαίες.

4. ΔΙΑΚΟΠΗ

4.1. Ο χειριστής βαρέως μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου ενεργοποιεί τις κατάλληλες συσκευές διακοπής που απαιτούνται από το 3.3 στοιχεία α) και β):

α) όταν γίνει γνωστό ότι οι καιρικές συνθήκες είναι κατώτερες αυτών που καθορίζονται για την πτητική λειτουργία·

β) εάν δυσλειτουργία ή οποιαδήποτε άλλη αιτία καθιστούν τη συνέχιση της πτήσης επικίνδυνη για την εναέρια κυκλοφορία ή για άτομα ή περιουσία επί της επιφανείας· ή

γ) πριν από μη εξουσιοδοτημένη είσοδο στον εναέριο χώρο πάνω από την επικράτεια άλλου κράτους.

5. ΑΝΑΓΓΕΛΙΑ ΠΤΗΣΗΣ

5.1. **Αναγγελία προ πτήσεως**

5.1.1. Έγκαιρη αναγγελία της προτιθέμενης πτήσης μη επανδρωμένου ελεύθερου αεροστάτου μέσης ή βαρείας κατηγορίας πρέπει να γίνεται στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας όχι λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την ημερομηνία της προτιθέμενης πτήσης.

5.1.2. Η αναγγελία της προτιθέμενης πτήσης πρέπει να περιλαμβάνει εκείνες από τις ακόλουθες πληροφορίες που μπορεί να ζητηθούν από την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας:

α) χαρακτηριστικό πτήσης αερόστατου ή κωδικός ονομασίας εγχειρήματος·

β) κατάταξη αερόστατου και περιγραφή·

▼B

γ) κώδικας SSR ή συχνότητα NDB κατά περίπτωση·

δ) όνομα χειριστή και αριθμός τηλεφώνου·

ε) πεδίο εκτόξευσης·

στ) υπολογιζόμενος χρόνος εκτόξευσης (ή ο χρόνος έναρξης και περάτωσης πολλαπλών εκτοξεύσεων)·

ζ) αριθμός αερόστατων που πρόκειται να εκτοξευθούν και τα προγραμματισμένα χρονικά διαστήματα μεταξύ εκτοξεύσεων (σε περίπτωση πολλαπλών εκτοξεύσεων)·

η) αναμενόμενη κατεύθυνση ανόδου·

θ) επίπεδο(-α) πλεύσης (βαρομετρικό ύψος)·

ι) υπολογιζόμενος χρόνος που χρειάζεται για να περάσει τα 18 000 m (60 000 ft) βαρομετρικού ύψους ή να φτάσει στο επίπεδο πτήσης, εάν είναι στα ή κάτω από τα 18 000 m (60 000 ft), μαζί με την υπολογιζόμενη τοποθεσία. Εάν η επιχείρηση αποτελείται από συνεχείς εκτοξεύσεις, ο χρόνος που πρέπει να περιλαμβάνεται είναι ο υπολογιζόμενος χρόνος κατά τον οποίο η πρώτη και η τελευταία εκτόξευση θα φτάσουν στο κατάλληλο επίπεδο (π.χ. 122136Z —130330Z)·

ια) η υπολογιζόμενη ημερομηνία και ώρα διακοπής της πτήσης και η προγραμματισμένη τοποθεσία της περιοχής πτώσης/περισυλλογής. Στην περίπτωση αερόστατων που διεξάγουν πτήσεις μεγάλης διάρκειας, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η ακριβής πρόβλεψη της ημέρας και ώρας διακοπής της πτήσης καθώς και της τοποθεσίας πτώσης, πρέπει να χρησιμοποιείται ο όρος «long duration» (μακράς διαρκείας). Αν υπάρχουν περισσότερες από μια τοποθεσίες πτώσης/περισυλλογής, κάθε μια τοποθεσία πρέπει να αναφέρεται μαζί με τον ανάλογο υπολογιζόμενο χρόνο πτώσης. Εάν πρόκειται για σειρά συνεχών πτώσεων, ο χρόνος που θα περιληφθεί είναι ο υπολογιζόμενος χρόνος της πρώτης και της τελευταίας πτώσης της σειράς (π.χ.070330Z — 072300Z).

5.1.3. Οποιεσδήποτε αλλαγές στις πληροφορίες πριν την εκτόξευση, που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με το 5.1 ανωτέρω, πρέπει να προωθούνται στην εμπλεκόμενη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας όχι λιγότερο από 6 ώρες πριν από την υπολογιζόμενη ώρα εκτόξευσης, ή στην περίπτωση ερευνών της ηλιακής ή κοσμικής διαταραχής που εμπεριέχουν το κρίσιμο στοιχείο του χρόνου, όχι λιγότερο από 30 λεπτά πριν από την υπολογιζόμενη ώρα έναρξης της πτητικής λειτουργίας.

5.2. **Αναγγελία εκτόξευσης**

5.2.1. Αμέσως μετά την εκτόξευση μέσου ή βαρέως μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου ο χειριστής πρέπει να γνωστοποιεί τα ακόλουθα στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας:

α) χαρακτηριστικό πτήσης αερόστατου·

β) πεδίο εκτόξευσης·

γ) πραγματική ώρα εκτόξευσης·

δ) υπολογιζόμενη ώρα κατά την οποία θα διέλθει τα 18 000 m (60 000 ft) βαρομετρικό ύψος, ή η υπολογιζόμενη ώρα που θα φτάσει στο επίπεδο πλεύσης, εάν είναι στα ή κάτω από τα 18 000 m (60 000 ft), και την υπολογιζόμενη τοποθεσία· και

ε) οποιεσδήποτε αλλαγές στις πληροφορίες, που γνωστοποιήθηκαν προηγουμένως σύμφωνα με το 5.1.2 στοιχεία ζ) και η).

5.3. **Αναγγελία ακύρωσης**

5.3.1. Ο χειριστής γνωστοποιεί στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, αμέσως μόλις γίνει γνωστό, ότι ακυρώθηκε η προτιθέμενη πτήση ενός μέσου ή βαρέως μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου, η οποία προηγουμένως είχε ενημερωθεί σύμφωνα με το 5.1.

▼B

6. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

6.1. Ο χειριστής βαρέως μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου, που επιχειρεί στα ή κάτω από τα 18 000 m (60 000 ft) βαρομετρικού ύψους, πρέπει να παρακολουθεί το ίχνος πτήσης του αερόστατου και προωθεί αναφορές της θέσης του αερόστατου, όταν ζητείται από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Ο χειριστής καταγράφει τη θέση κάθε 2 ώρες, εκτός εάν οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας απαιτούν αναφορές της θέσης του αερόστατου σε συχνότερα διαστήματα.

6.2. Ο χειριστής βαρέως μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου, που επιχειρεί στα ή άνω των 18 000 m (60 000 ft) βαρομετρικού ύψους, πρέπει να παρακολουθεί την εξέλιξη της πτήσης του αερόστατου και προωθεί αναφορές της θέσης του αερόστατου, όταν ζητείται από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Ο χειριστής καταγράφει τη θέση κάθε 24 ώρες, εκτός εάν οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας απαιτούν αναφορές της θέσης του αερόστατου σε συχνότερα διαστήματα.

6.3. Εάν η θέση δεν μπορεί να καταγραφεί σύμφωνα με τα 6.1 και 6.2, ο χειριστής ενημερώνει αμέσως την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Η ενημέρωση αυτή περιλαμβάνει την τελευταία καταγεγραμμένη θέση. Η αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να ενημερώνεται αμέσως μόλις αποκατασταθεί εκ νέου η παρακολούθηση του αερόστατου.

6.4. Μια ώρα πριν από την έναρξη της προγραμματισμένης καθόδου βαρέως μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου, ο χειριστής προωθεί στην αρμόδια μονάδα ATS τις ακόλουθες πληροφορίες που αφορούν το αερόστατο:

α) την παρούσα γεωγραφική θέση·

β) το παρόν επίπεδο (βαρομετρικό ύψος)·

γ) την προβλεπόμενη ώρα εισόδου στα 18 000 m (60 000 ft) βαρομετρικό ύψος, εάν έχει εφαρμογή·

δ) την πρόβλεψη ώρας και τοποθεσίας πτώσης στο έδαφος.

6.5. Ο χειριστής βαρέως ή μέσου μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου ενημερώνει την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, όταν η πτητική λειτουργία περατωθεί.

▼B

Προσάρτημα 3

Πίνακας επιπέδων πλεύσης

1.1. Τα επίπεδα πλεύσης που θα τηρούνται είναι τα ακόλουθα:

ΙΧΝΟΣ (*)											
Από 000 μοίρες έως 179 μοίρες						Από 180 μοίρες έως 359 μοίρες					
Πτήσεις IFR			Πτήσεις VFR			Πτήσεις IFR			Πτήσεις VFR		
Απόλυτο ύψος			Απόλυτο ύψος			Απόλυτο ύψος			Απόλυτο ύψος		
FL	Πόδια	Μέτρα	FL	Πόδια	Μέτρα	FL	Πόδια	Μέτρα	FL	Πόδια	Μέτρα
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
κ.λπ.	κ.λπ.	κ.λπ.				κ.λπ.	κ.λπ.	κ.λπ.			

(*) Μαγνητικό ίχνος, ή σε πολικές περιοχές με γεωγραφικά πλάτη μεγαλύτερα των 70 μοιρών και εντός προεκτάσεων των περιοχών αυτών όπως ενδέχεται να καθορίζονται από τις αρμόδιες αρχές ATS, ίχνη δικτύου, όπως ορίζονται από το δίκτυο γραμμών παράλληλων προς το μεσημβρινό του Greenwich, απεικονισμένων επί πολικού στερεογραφικού χάρτη, στον οποίο η διεύθυνση προς τον Βόρειο Πόλο χρησιμοποιείται ως ο Βορράς του δικτύου.

▼B

Προσάρτημα 4

Κατηγορίες εναέριου χώρου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας — Παρεχόμενες υπηρεσίες και απαιτήσεις πτήσης

[παραπομπή στα SERA.6001 και SERA.5025 στοιχείο β)]

Κατηγορία	Τύπος πτήσης	Παρεχόμενος διαχωρισμός	Παρεχόμενη υπηρεσία	Περιορισμός ταχύτητας (*)	Απαίτηση ικανότητας ραδιοεπικοινωνίας	Απαιτείται διαρκής αμφίδρομη φωνητική επικοινωνία αέρα-εδάφους	Απαιτείται άδεια ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας
A	Μόνο πτήσεις IFR	Όλα τα αεροσκάφη	Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	Δεν εφαρμόζεται	Ναι	Ναι	Ναι
B	Πτήσεις IFR	Όλα τα αεροσκάφη	Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	Δεν εφαρμόζεται	Ναι	Ναι	Ναι
	Πτήσεις VFR	Όλα τα αεροσκάφη	Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	Δεν εφαρμόζεται	Ναι	Ναι	Ναι
Γ	Πτήσεις IFR	Πτήσεων IFR από πτήσεις IFR Πτήσεων IFR από πτήσεις VFR	Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	Δεν εφαρμόζεται	Ναι	Ναι	Ναι
	Πτήσεις VFR	Πτήσεων VFR από πτήσεις IFR	1. Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για διαχωρισμό από πτήσεις με όργανα· 2. Πληροφορίες κυκλοφορίας πτήσεων VFR/πτήσεων VFR (και συμβουλή αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί)	250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Ναι	Ναι	Ναι
Δ	Πτήσεις IFR	Πτήσεων IFR από πτήσεις IFR	Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, πληροφορίες κυκλοφορίας για πτήσεις εξ όψεως (και συμβουλή αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί)	250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Ναι	Ναι	Ναι

▼B

Κατηγορία	Τύπος πτήσης	Παρεχόμενος διαχωρισμός	Παρεχόμενη υπηρεσία	Περιορισμός ταχύτητας (*)	Απαίτηση ικανότητας ραδιοεπικοινωνίας	Απαιτείται διαρκής αμφίδρομη φωνητική επικοινωνία αέρα-εδάφους	Απαιτείται άδεια ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας
	Πτήσεις VFR	Κανένας	Πληροφορίες κυκλοφορίας πτήσεων IFR/πτήσεων με όργανα και πτήσεων VFR/VFR (και συμβουλή αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί)	250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Ναι	Ναι	Ναι
E	Πτήσεις IFR	Πτήσεων IFR από πτήσεις IFR	Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και, στο βαθμό του δυνατού, πληροφορίες κυκλοφορίας για πτήσεις εξ όψεως	250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Ναι	Ναι	Ναι
	Πτήσεις VFR	Κανένας	Πληροφορίες για την κυκλοφορία, στο βαθμό του δυνατού.	250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Όχι (**)	Όχι (**)	Όχι
ΣΤ	Πτήσεις IFR	Πτήσεων IFR από πτήσεις IFR, στο βαθμό του δυνατού	Συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας· υπηρεσία πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί	250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Ναι (***)	Όχι (***)	Όχι
	Πτήσεις VFR	Κανένας	Υπηρεσία πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί	250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Όχι (**)	Όχι (**)	Όχι
Z	Πτήσεις IFR	Κανένας	Υπηρεσία πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί	250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Ναι (**)	Όχι (**)	Όχι
	Πτήσεις VFR	Κανένας	Υπηρεσία πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί	250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα κάτω 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας	Όχι (**)	Όχι (**)	Όχι

(*) Όταν το σχετικό ύψος του μεταβατικού απόλυτου ύψους είναι μικρότερο από 3 050 m (10 000 ft) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας (AMSL), πρέπει να χρησιμοποιείται επίπεδο πτήσης (FL) 100 αντί για 10 000 ft. Η αρμόδια αρχή μπορεί επίσης να εξαιρέσει τύπους αεροσκαφών, οι οποίοι για τεχνικούς λόγους δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα.

(**) Οι χειριστές διατηρούν διαρκή φωνητική επικοινωνία αέρα-εδάφους και αποκαθιστούν αμφίδρομη επικοινωνία, κατά περίπτωση, στον κατάλληλο δίαυλο επικοινωνίας RMZ.

(***) Οι φωνητικές επικοινωνίες αέρα-εδάφους είναι υποχρεωτικές για τις πτήσεις που συμμετέχουν στην υπηρεσία συμβουλών. Οι χειριστές διατηρούν διαρκή φωνητική επικοινωνία αέρα-εδάφους και αποκαθιστούν αμφίδρομη επικοινωνία, κατά περίπτωση, στον κατάλληλο δίαυλο επικοινωνίας στη ζώνη υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου.

▼B

Προσάρτημα 5

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΗΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τεχνικές προδιαγραφές σχετικές με τις παρατηρήσεις από αεροσκάφος και τις αναφορές μέσω φωνητικών επικοινωνιών

1. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

1.1. **Ειδικές αναφορές πτήσης**

1.1.1. Τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στις ειδικές αναφορές πτήσης είναι:

Αναγνωριστικό τύπου μηνύματος

Ενότητα 1 (πληροφορίες θέσης)

Χαρακτηριστικό του αεροσκάφους

Θέση ή γεωγραφικό πλάτος και γεωγραφικό μήκος

Ώρα

Επίπεδο ή εύρος επιπέδων

Ενότητα 3 (Μετεωρολογικές πληροφορίες)

Συνθήκη που οδηγεί στην έκδοση ειδικής αναφοράς πτήσης, η οποία επιλέγεται από τον κατάλογο που παρατίθεται στο SERA.12005 στοιχείο α).

2. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΦΟΡΑ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟΥ ΑΝΕΜΟΥ ΚΑΙ ΗΦΑΙΣΤΕΙΑΚΗΣ ΤΕΦΡΑΣ

2.1. **Αναφορά διατμηματικού ανέμου**

2.1.1. Όταν αναφέρονται παρατηρήσεις από αεροσκάφος που αφορούν διατμηματικό άνεμο που απαντάται κατά τη διάρκεια των φάσεων ανόδου και προσέγγισης της πτήσης, θα περιλαμβάνεται ο τύπος του αεροσκάφους.

2.1.2. Όταν αναφέρονται ή προβλέπονται αλλά δεν απαντώνται συνθήκες διατμηματικού ανέμου κατά τις φάσεις ανόδου και προσέγγισης της πτήσης, ο κυβερνήτης ενημερώνει τη σχετική μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας το συντομότερο δυνατόν, εκτός εάν ο κυβερνήτης γνωρίζει ότι η σχετική μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας έχει ήδη ενημερωθεί από προηγούμενο αεροσκάφος.

2.2. **Αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας μετά την πτήση**

2.2.1. Κατά την άφιξη μιας πτήσης σε ένα αεροδρόμιο, η συμπληρωμένη αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας παραδίδεται χωρίς καθυστέρηση από το φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους ή από μέλος του πληρώματος πτήσης στη μετεωρολογική υπηρεσία του αεροδρομίου, ή αν δεν είναι εύκολη η πρόσβαση σε αυτήν την υπηρεσία από τα μέλη του πληρώματος της αφικνούμενης πτήσης, ο χειρισμός του συμπληρωμένου έντυπου γίνεται σύμφωνα με τις τοπικές συμφωνίες της μετεωρολογικής αρχής και του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους.

2.2.2. Η συμπληρωμένη αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας που λαμβάνεται από μετεωρολογική υπηρεσία διαβιβάζεται χωρίς καθυστέρηση στο κέντρο μετεωρολογικής επαγρύπνησης που είναι υπεύθυνο για την παροχή μετεωρολογικής επαγρύπνησης για την περιοχή πληροφοριών πτήσης όπου παρατηρήθηκε η ηφαιστειακή δραστηριότητα.

▼B

Συμπλήρωμα στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Κατάλογος κοινώς συμφωνηθεισών διαφορών προς γνωστοποίηση στη ΔΟΠΑ σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού:

Παράρτημα 2 της ΔΟΠΑ

Διαφορές μεταξύ του παρόντος κανονισμού και των διεθνών προτύπων του παραρτήματος 2 (10η έκδοση, έως και την τροπολογία 42) της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία

Διαφορά Α2-01	
Παράρτημα 2 της ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 3 3.2.2	Νέα διάταξη. Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 το SERA.3210 στοιχείο β) ορίζει: «β) Αεροσκάφος, το οποίο γνωρίζει ότι είναι μειωμένη η δυνατότητα ελιγμών άλλου αεροσκάφους, παραχωρεί την προτεραιότητα στο αεροσκάφος αυτό.»
Διαφορά Α2-02	
Παράρτημα 2 της ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 3 3.2.3.2. στοιχείο β)	Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 το SERA.3215 στοιχείο β) σημείο 2 ορίζει [με την προσθήκη στο πρότυπο της ΔΟΠΑ στο παράρτημα 2 παράγραφος 3.2.3.2 στοιχείο β) του υπογραμμισμένου κειμένου]: «2) *όλα τα αεροσκάφη που κινούνται στην περιοχή κινήσεων αεροδρομίου ανάβουν τα φώτα για να επισημαίνουν <u>όσο είναι πρακτικά εφικτό</u> τα άκρα της δομής τους, εκτός εάν είναι σταθμευμένα και επαρκώς φωτισμένα με άλλο τρόπο·*»
Διαφορά Α2-03	
Παράρτημα 2 της ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 3 3.2.5. γ) και δ)	Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 το SERA.3225 διαφέρει από το πρότυπο ΔΟΠΑ στο παράρτημα 2, 3.2.5 γ) και 3.2.5 δ) διότι διευκρινίζει ότι τα στοιχεία γ) και δ) δεν εφαρμόζονται στα αερόστατα: «γ) *<u>εξαιρουμένων των αερόστατων,</u> όλες οι στροφές εκτελούνται προς τα αριστερά, κατά την προσέγγιση για προσγείωση και μετά την απογείωση, εκτός εάν υποδείξει ή καθοδηγήσει διαφορετικά ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας (ATC)·* δ) *<u>εξαιρουμένων των αερόστατων,</u> η προσγείωση και η απογείωση εκτελείται αντίθετα προς τη φορά του ανέμου, εκτός εάν λόγω της διάταξης του διαδρόμου ή για λόγους εναέριας κυκλοφορίας κριθεί προτιμητέα διαφορετική κατεύθυνση.*»
Διαφορά Α2-04	
Παράρτημα 2 της ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 3 3.3.1.2	Το 3.3.1.2 του παραρτήματος 2 της ΔΟΠΑ αντικαθίσταται από το SERA.4001 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012. Οι διαφορές μεταξύ του προτύπου ΔΟΠΑ και του παρόντος ενωσιακού κανονισμού είναι οι εξής: — Όσον αφορά τις προγραμματισμένες πτήσεις VFR που διέρχονται από διεθνή σύνορα, ο ενωσιακός κανονισμός [SERA.4001 στοιχείο β) σημείο 5] διαφέρει από το πρότυπο της ΔΟΠΑ στο παράρτημα 2, 3.3.1.2 στοιχείο ε) λόγω της προσθήκης του κάτωθι υπογραμμισμένου κειμένου: «*κάθε πτήσης που διέρχεται από διεθνή σύνορα, <u>εκτός εάν έχει ορίσει διαφορετικά το ενδιαφερόμενο κράτος·</u>*»

▼B

	— Όσον αφορά τις προγραμματισμένες πτήσεις VFR και IFR που εκτελούνται τη νύχτα, προστίθεται η εξής επιπλέον απαίτηση στο SERA.4001 στοιχείο β) σημείο 6 του ενωσιακού κανονισμού: «6. *κάθε προγραμματισμένης νυκτερινής πτήσης, εάν αναχωρεί από περιοχή κοντά σε αεροδρόμιο.*» Η διαφορά αυτή καλύπτει και τη **διαφορά Α2-06** κατωτέρω για τις πτήσεις VFR.
Διαφορά Α2-05	
Παράρτημα 2 της ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 3 3.2.2.4.	Νέα διάταξη. Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 το SERA.3210 στοιχείο γ) σημείο 3 περίπτωση i) διαφέρει από το πρότυπο ΔΟΠΑ στο παράρτημα 2, 3.2.2.4 διότι διευκρινίζει ότι: «i) *Προσπέραση ανεμόπτερων. Ανεμόπτερο που προσπερνά άλλο ανεμόπτερο μπορεί να αποκλίνει από την πορεία του προς τα δεξιά ή προς τα αριστερά.*»
Διαφορά Α2-06	
Παράρτημα 2 της ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 4 4.3	Νέα διάταξη. Το σημείο 4.3 του παραρτήματος 2 της ΔΟΠΑ αντικαθίσταται από το SERA.5005 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012. Η διαφορά έγκειται στο γεγονός ότι στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 προστίθενται οι κάτωθι απαιτήσεις, βάσει των οποίων επιτρέπονται οι πτήσεις VFR τη νύχτα: «γ) *Εφόσον έτσι ορίσει η αρμόδια αρχή, οι νυκτερινές πτήσεις VFR είναι δυνατόν να επιτραπούν υπό τους ακόλουθους όρους:* 1. *εάν αναχωρεί από περιοχή κοντά σε αεροδρόμιο, υποβάλλεται σχέδιο πτήσης·* 2. *οι πτήσεις έχουν και διατηρούν αμφίδρομη ραδιοεπικοινωνία στο ενδεδειγμένο δίαυλο επικοινωνίας με τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (ATS), εφόσον διατίθεται·* 3. *εφαρμόζεται η ορατότητα και η απόσταση από ελάχιστα νεφών μετεωρολογικών συνθηκών πτήσης εξ όψεως (VMC) που προδιαγράφονται στον πίνακα S5-1, εξαιρουμένων των κάτωθι:* i) *η οροφή δεν είναι μικρότερη των 450 m (1 500 ft)·* ii) *εξαιρουμένων όσων ορίζονται στο 4 στοιχείο γ), δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις για τη μειωμένη ορατότητα πτήσης που ορίζεται στον πίνακα S5-1 στοιχεία α) και β)·* iii) *στις κατηγορίες εναέριου χώρου B, C, D, F και G, μέχρι τα 900 m (3 000 ft) επάνω από τη μέση στάθμη της θάλασσας (MSL) ή τα 300 m (1 000 ft) από το έδαφος, όποιο ύψος είναι μεγαλύτερο, ο χειριστής διατηρεί συνεχή οπτική επαφή με το έδαφος·* iv) *για τα ελικόπτερα στις κατηγορίες εναέριου χώρου F και G μέχρι τα 900 m (3 000 ft) επάνω από τη MSL ή τα 300 m (1 000 ft) από το έδαφος, η ορατότητα πτήσης είναι τουλάχιστον 3 km, με την προϋπόθεση ότι ο χειριστής διατηρεί συνεχή οπτική επαφή με το έδαφος και εφόσον ελίσσεται με ταχύτητα που του επιτρέπει να παρατηρήσει έγκαιρα την υπόλοιπη κυκλοφορία ή τυχόν εμπόδια ώστε να αποφύγει τη σύγκρουση· και*

▼B

	v) *σε ορεινό έδαφος, μπορεί να καθορισθεί υψηλότερη ορατότητα και απόσταση από ελάχιστα νεφών μετεωρολογικών συνθηκών πτήσης εξ όψεως (VMC).* 4. *η οροφή, η ορατότητα πτήσης και η απόσταση από ελάχιστα νεφών κάτω από εκείνες που ορίζονται στο σημείο 4.3 στοιχείο γ) ανωτέρω είναι δυνατόν να επιτραπούν για ελικόπτερα σε ειδικές περιπτώσεις, όπως οι ιατρικές πτήσεις, οι δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης και πυρόσβεσης.* 5. *εξαιρουμένης της περίπτωσης που είναι αναγκαίο για την απογείωση ή την προσγείωση, ή ρητής άδειας της αρμόδιας αρχής, νυκτερινή πτήση VFR εκτελείται σε επίπεδο το οποίο δεν είναι χαμηλότερο του ελάχιστου απόλυτου ύψους πτήσης που έχει ορίσει το κράτος που έχει τη δικαιοδοσία του εναερίου χώρου υπέρπτησης, ή, εφόσον δεν έχει καθορισθεί τέτοιο ελάχιστο απόλυτο ύψος πτήσης:* i) *επάνω από ορεινό έδαφος ή σε ορεινές περιοχές, σε επίπεδο τουλάχιστον 600 m (2 000 ft) επάνω από το υψηλότερο εμπόδιο ευρισκόμενο εντός 8 km από την εκτιμώμενη απόσταση του αεροσκάφους·* ii) *οπουδήποτε αλλού εκείνα που ορίζονται στο i), σε επίπεδο τουλάχιστον 300 m (30 480,00 cm) επάνω από το υψηλότερο εμπόδιο ευρισκόμενο εντός 8 km από την εκτιμώμενη απόσταση του αεροσκάφους.*»
Διαφορά Α2-07	
Παράρτημα 2 της ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 4 4.6	Το 4.6 του παραρτήματος 2 της ΔΟΠΑ αντικαθίσταται από το SERA.5005 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012, το οποίο καθορίζει τα κάτωθι κριτήρια αποφυγής εμποδίων στο στοιχείο στ): «στ) *Εξαιρουμένης της περίπτωσης που είναι αναγκαίο για την απογείωση ή την προσγείωση, ή εξαιρουμένης της περίπτωσης που την επιτρέψει η αρμόδια αρχή, δεν εκτελείται πτήση VFR:* 1. επάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές μεγαλουπόλεων, πόλεις ή οικισμούς ή επάνω από υπαίθριες συγκεντρώσεις προσώπων σε σχετικό ύψος κάτω των 300 m (1 000 ft) επάνω από το υψηλότερο εμπόδιο σε ακτίνα 600 m από το αεροσκάφος· 2. σε άλλο μέρος οριζόμενο στο 1, σε σχετικό ύψος κάτω των 150 m (500 ft) επάνω από το έδαφος ή ύδατα, ή 150 m (500 ft) επάνω από το υψηλότερο εμπόδιο ευρισκόμενο σε ακτίνα 150 m (500 ft) από το αεροσκάφος.»
Διαφορά Α2-08	
Παράρτημα 2 της ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 3 3.8 και προσάρτημα 2	Οι λέξεις «σε κατάσταση κινδύνου» στο κεφάλαιο 3 μέρος 3.8 δεν περιλαμβάνονται στο ενωσιακό δίκαιο, με αποτέλεσμα να διευρύνεται το πεδίο των αποστολών συνοδείας σε κάθε τύπο πτήσης που ζητεί τέτοια υπηρεσία. Επίσης, οι διατάξεις του προσαρτήματος 2 μέρη 1.1 έως και 1.3., καθώς και εκείνες του συνημμένου Α, δεν περιλαμβάνονται στο ενωσιακό δίκαιο.

▼B

Παράρτημα 11 της ΔΟΠΑ

Διαφορές μεταξύ του παρόντος κανονισμού και των διεθνών προτύπων που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα 11 (13η έκδοση, έως και την τροπολογία 47-Β) και 3 (17η έκδοση, έως και την τροπολογία 75) της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία.

Διαφορά Α11-01	
Παράρτημα 11 της ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 2 2.25.5	Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 το SERA.3401 στοιχείο δ) σημείο 1) διαφέρει από το πρότυπο ΔΟΠΑ στο παράρτημα 11, πρότυπο 2.25.5 διότι ορίζει ότι «*Οι έλεγχοι ώρας παρέχονται τουλάχιστον στο πλησιέστερο μισό πρώτο λεπτό*.»
Διαφορά Α11-02	
Παράρτημα 11 της ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 2 2.6.1	Δυνατότητα εξαίρεσης. Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 το SERA.6001. επιτρέπει υπέρβαση του ορίου ταχύτητας των 250 knot εφόσον το εγκρίνει η αρμόδια αρχή για τύπους αεροσκαφών, οι οποίοι για τεχνικούς λόγους δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα.
Διαφορά Α11-03	
Παράρτημα 11 της ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 3	Νέα διάταξη. Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 το SERA.8005 στοιχείο β) ορίζει: β) Στις άδειες που εκδίδονται από τις μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας παρέχεται διαχωρισμός: 1. μεταξύ όλων των πτήσεων στις κατηγορίες εναέριου χώρου Α και Β· 2. μεταξύ όλων των πτήσεων με όργανα στις κατηγορίες εναέριου χώρου C, D και E· 3. μεταξύ των πτήσεων με όργανα και των πτήσεων εξ όψεως στην κατηγορία εναέριου χώρου C· 4. μεταξύ πτήσεων με όργανα και ειδικών πτήσεων εξ όψεως· 5. μεταξύ ειδικών πτήσεων εξ όψεως εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από την αρμόδια αρχή· εκτός της περίπτωσης όπου, εάν ζητηθεί από το χειριστή ενός αεροσκάφους και συμφωνηθεί από το χειριστή του άλλου αεροσκάφους και εάν ορίζεται από την αρμόδια αρχή για τις περιπτώσεις του στοιχείου β) ανωτέρω στις κατηγορίες εναέριου χώρου D και E, μπορεί να δοθεί εξουσιοδότηση σε μια πτήση εφόσον διατηρεί το δικό της διαχωρισμό για συγκεκριμένο τμήμα της πτήσης κάτω των 3 050 m (10 000 ft) κατά την άνοδο ή την κάθοδο, την ημέρα σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως.
Διαφορά Α11-04	
Παράρτημα 11 της ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 3	Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 το SERA.8015 ορίζει (με την προσθήκη στο πρότυπο του ICAO στο 3.7.3.1 του παραρτήματος 11 του υπογραμμισμένου κειμένου): ε) Επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης εξουσιοδοτήσεων και πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια

▼B

	1. Το πλήρωμα πτήσης επαναλαμβάνει στον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, για επιβεβαίωση ορθής λήψης, τμήματα σχετικά με την ασφάλεια των εξουσιοδοτήσεων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οδηγίες που μεταδίδονται φωνητικά. Για τα ακόλουθα στοιχεία πραγματοποιείται πάντα επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης: i) άδειες πορείας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας· ii) άδειες και οδηγίες για την είσοδο σε κάθε διάδρομο, την προσγείωση σε αυτόν, την απογείωση από αυτόν, τη μη παρείσφρηση σε αυτόν, τη διάσχισή του, την τροχοδρόμηση σε αυτόν και την τροχοδρόμηση σε αυτόν με φορά αντίθετη των προσγειώσεων/απογειώσεων· και iii) διάδρομος σε χρήση, ρυθμίσεις υψόμετρου, κωδικοί δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης, πρόσφατα καθορισμένοι δίαυλοι επικοινωνίας, οδηγίες επιπέδου, οδηγίες πορείας και ταχύτητας· και iv) μεταβατικά επίπεδα, αν εκδίδονται από τον ελεγκτή ή περιέχονται στις εκπομπές της υπηρεσίας αυτόματης εκπομπής πληροφοριών τερματικής περιοχής.
Διαφορά Α11-05	
Παράρτημα 11 της ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 3	Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 το SERA.8015 στοιχείο ε) σημείο 2) ορίζει (με την προσθήκη στο πρότυπο του ICAO στο 3.7.3.1.1 του παραρτήματος 11 του υπογραμμισμένου κειμένου): 2. Άλλες άδειες ή οδηγίες, συμπεριλαμβανομένων εξουσιοδοτήσεων υπό όρους και οδηγιών τροχοδρόμησης, επαναλαμβάνονται για επιβεβαίωση ορθής λήψης ή επιβεβαιώνεται η λήψη τους κατά τρόπο ώστε να είναι σαφές ότι κατανοήθηκαν και θα τηρηθούν.
Διαφορά Α11-06	
Παράρτημα 11 της ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 3	Νέα διάταξη. Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 το SERA.5010 ορίζει: **SERA.5010 Ειδικές πτήσεις VFR σε ζώνες ελέγχου** Μπορεί να δοθεί άδεια για ειδικές πτήσεις εξ όψεως εντός ζώνης ελέγχου με βάση εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Εξαιρουμένης της περίπτωσης που το επιτρέπει η αρμόδια αρχή για ελικόπτερα σε ειδικές περιπτώσεις όπως είναι ιατρικές πτήσεις, αποστολές έρευνας και διάσωσης και πυρόσβεσης, ισχύουν οι ακόλουθες επιπρόσθετες προϋποθέσεις: α) από τον χειριστή: 1. εκτός των νεφών και με ορατότητα της επιφάνειας· 2. ορατότητα πτήσης τουλάχιστον 1 500 m ή, για ελικόπτερα, τουλάχιστον 800 m· 3. με ταχύτητα 140 κόμβων ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) ή μικρότερης για επαρκή δυνατότητα έγκαιρης παρατήρησης της υπόλοιπης κυκλοφορίας και τυχόν εμποδίων για την αποφυγή σύγκρουσης· και β) από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας (ATC): 1. μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας, εκτός εάν άλλως επιτρέπεται από την αρμόδια αρχή· 2. ορατότητα εδάφους τουλάχιστον 1 500 m ή, για ελικόπτερα, τουλάχιστον 800 m· 3. η οροφή δεν είναι κάτω των 180 m (600 ft).

▼B

Διαφορά A3-07	
Παράρτημα 3 της ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 5	Νέα διάταξη. Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 το SERA.12005 ορίζει: β) Οι αρμόδιες αρχές ορίζουν, κατά περίπτωση, τις άλλες συνθήκες που αναφέρονται από όλα τα αεροσκάφη όταν απαντώνται ή παρατηρούνται.