Το κείμενο αυτό αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης και δεν έχει καμία νομική ισχύ. Τα θεσμικά όργανα της Ένωσης δεν φέρουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του. Τα αυθεντικά κείμενα των σχετικών πράξεων, συμπεριλαμβανομένων των προοιμίων τους, είναι εκείνα που δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι διαθέσιμα στο EUR-Lex. Αυτά τα επίσημα κείμενα είναι άμεσα προσβάσιμα μέσω των συνδέσμων που περιέχονται στο παρόν έγγραφο

►**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
►**M2**	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1185 της Επιτροπής της 20ής Ιουλίου 2016	L 196	3	21.7.2016
►**M3**	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/835 της Επιτροπής της 12ης Μαΐου 2017	L 124	35	17.5.2017
►**M4**	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/886 της Επιτροπής της 26ης Ιουνίου 2020	L 205	14	29.6.2020

Διορθώνεται από:

►**C1** Διορθωτικό ΕΕ L 99 της 12.4.2017, σ. 29 (2016/1185)

▼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)

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.

▼M2

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

4. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε μοντέλα αεροσκαφών και αεροσκάφη-παιχνίδια. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μεριμνούν για την καθιέρωση εθνικών κανόνων που διασφαλίζουν ότι τα μοντέλα αεροσκαφών και τα αεροσκάφη-παιχνίδια λειτουργούν κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιούνται οι κίνδυνοι κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, προσώπων, ιδιοκτησίας ή άλλου αεροσκάφους.

▼B

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·

▼M2

_____

▼B

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·

▼M2

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

▼B

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

▼M2

27) «συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας», υπηρεσία που παρέχεται εντός συμβουλευτικού εναέριου χώρου ώστε να εξασφαλίζεται, εφόσον είναι εφικτό, διαχωρισμός αεροσκαφών τα οποία λειτουργούν με σχέδια πτήσης σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR)·

▼M2

28) «εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC)», 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)·

▼M2

33) «εναέριοι χώροι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS)», οι εναέριοι χώροι καθορισμένων διαστάσεων, αλφαβητικά καθορισμένοι, εντός των οποίων επιτρέπεται να πραγματοποιούνται συγκεκριμένοι τύποι πτήσεων, και για τους οποίους καθορίζονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και κανόνες λειτουργίας·

34) «γραφείο αναφορών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS) (ARO)», μονάδα που έχει συσταθεί με σκοπό την παραλαβή αναφορών σχετικά με τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και τα σχέδια πτήσης που υποβάλλονται πριν από την αναχώρηση·

34α) «υπηρεσία επιτήρησης υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS)», υπηρεσία που παρέχεται απευθείας μέσω του συστήματος επιτήρησης της εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας·

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

▼B

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·

▼M2

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, εφόσον διατίθενται οι κατάλληλες υπηρεσίες και ευκολίες, εφόσον είναι δυνατόν να πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων του αεροσκάφους και το αεροδρόμιο είναι λειτουργικό κατά την αναμενόμενη χρονική στιγμή χρήσης. Στα εναλλακτικά αεροδρόμια συμπεριλαμβάνονται τα εξής:

α) εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης: εναλλακτικό αεροδρόμιο στο οποίο θα μπορέσει να προσγειωθεί αεροσκάφος εάν καταστεί αναγκαίο λίγο μετά την απογείωσή του και εάν δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιήσει το αεροδρόμιο αναχώρησής του·

β) εναλλακτικό αεροδρόμιο κατά τη διαδρομή: αεροδρόμιο στο οποίο θα μπορέσει να προσγειωθεί αεροσκάφος σε περίπτωση που καταστεί αναγκαία η αλλαγή προορισμού κατά τη διαδρομή·

γ) εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού: εναλλακτικό αεροδρόμιο στο οποίο θα μπορέσει να προσγειωθεί αεροσκάφος σε περίπτωση που καταστεί αδύνατον ή μη ενδεδειγμένο να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο στο οποίο επρόκειτο να προσγειωθεί·

▼B

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·

▼M2

48α) «συμφωνία αυτόματης εξαρτημένης επιτήρησης — σύμφωνο (ADS-C)», 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, οι οποίοι πρέπει να συμφωνούνται πριν τη χρήση της ADS-C για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας)·

▼B

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·

▼B

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

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·

▼M2

71) «υπολογιζόμενη ώρα άφιξης (ETA)», 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 δεν συνδέεται κανένα ναυτιλιακό βοήθημα με το αεροδρόμιο, η ώρα κατά την οποία το αεροσκάφος θα φθάσει πάνω από το αεροδρόμιο. Για πτήσεις με κανόνες εξ όψεως (VFR), η ώρα κατά την οποία υπολογίζεται ότι το αεροσκάφος θα φθάσει πάνω από το αεροδρόμιο·

▼B

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·

▼B

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

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·

▼B

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·

▼M2

89α) «πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης»: προσέγγιση και προσγείωση με τη χρήση οργάνων για την καθοδήγηση της πλοήγησης βάσει διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης. Υπάρχουν δύο μέθοδοι για την εκτέλεση των πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης:

α) πτητική λειτουργία δισδιάστατης (2D) ενόργανης προσέγγισης με τη χρήση μόνο πλευρικής καθοδήγησης της πλοήγησης· και

β) πτητική λειτουργία τρισδιάστατης (3D) ενόργανης προσέγγισης με τη χρήση τόσο πλευρικής όσο και κατακόρυφης καθοδήγησης της πλοήγησης·

▼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:

▼M2

α) διαδικασία προσέγγισης μη ακριβείας (NPA): διαδικασία ενόργανης προσέγγισης σχεδιασμένη για πτητικές λειτουργίες δισδιάστατης ενόργανης προσέγγισης τύπου Α·

β) διαδικασία προσέγγισης με κάθετη καθοδήγηση (APV): διαδικασία ενόργανης προσέγγισης με πλοήγηση βάσει επιδόσεων σχεδιασμένη για πτητικές λειτουργίες τρισδιάστατης ενόργανης προσέγγισης τύπου Α·

γ) διαδικασία προσέγγισης ακριβείας (PA): διαδικασία ενόργανης προσέγγισης βάσει συστημάτων πλοήγησης (ILS, MLS, GLS και SBAS κατηγορίας I) σχεδιασμένη για πτητικές λειτουργίες τρισδιάστατης ενόργανης προσέγγισης τύπου Α ή Β·

▼B

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·

▼M2

94α) «ελάχιστα καύσιμα», όρος που χρησιμοποιείται για να περιγραφεί η κατάσταση κατά την οποία τα καύσιμα που διαθέτει το αεροσκάφος επιτάσσουν την προσγείωση σε συγκεκριμένο αεροδρόμιο και δεν είναι αποδεκτή οιαδήποτε πρόσθετη καθυστέρηση·

▼B

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·

▼M2

95α) «μοντέλο αεροσκάφους», μη επανδρωμένο αεροσκάφος, εκτός του αεροσκάφους-παιχνίδι με μάζα πτητικής λειτουργίας που δεν υπερβαίνει τα όρια που καθορίζει η αρμόδια αρχή, το οποίο είναι ικανό για διαρκή πτήση στην ατμόσφαιρα και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για σκοπούς επίδειξης ή αναψυχής·

95β) «ορεινή περιοχή», περιοχή μεταβαλλόμενης μορφολογίας του εδάφους στην οποία οι υψομετρικές διαφορές του αναγλύφου υπερβαίνουν τα 900 m (3 000 ft) εντός απόστασης 18,5 km (10,0 NM)·

▼B

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·

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·

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·

▼M2

114) «θέση κράτησης διαδρόμου», καθορισμένη θέση που προορίζεται για την προστασία διαδρόμου, επιφάνειας περιορισμού εμποδίων ή κρίσιμης/ευαίσθητης περιοχής του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS)/του μικροκυματικού συστήματος προσγείωσης (MLS), στην οποία τα τροχοδρομούντα αεροσκάφη και τα οχήματα πρέπει να σταματήσουν και να περιμένουν, εκτός αν λάβουν διαφορετικές οδηγίες από τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου·

▼B

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·

▼M2

116) «προσωπικό ευαίσθητης ασφάλειας», πρόσωπα τα οποία ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια πτήσεων εάν δεν εκτελούν ορθά τα καθήκοντα και την αποστολή τους, στα οποία συγκαταλέγονται, μεταξύ άλλων, τα μέλη πληρώματος, το προσωπικό συντήρησης αεροσκαφών, το προσωπικό λειτουργιών αεροδρομίου, το προσωπικό διάσωσης, πυρόσβεσης και συντήρησης, το προσωπικό στο οποίο επιτρέπεται η πρόσβαση άνευ συνοδείας στην περιοχή κινήσεων αεροσκαφών και οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας·

▼B

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·

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·

▼B

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·

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·

▼M2

129α) «αεροσκάφος-παιχνίδι», μη επανδρωμένο αεροσκάφος που σχεδιάστηκε ή προορίζεται, είτε αποκλειστικά είτε όχι, για χρήση από παιδιά κάτω των 14 ετών με σκοπό το παιχνίδι·

▼B

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·

▼B

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·

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

▼M2

1. Οι αρμόδιες αρχές δύνανται, είτε με δική τους πρωτοβουλία είτε κατ' αίτηση των ενδιαφερόμενων φορέων, να χορηγούν απαλλαγή από οιαδήποτε απαίτηση του παρόντος κανονισμού σε μεμονωμένους φορείς ή σε κατηγορίες φορέων για τις ακόλουθες δραστηριότητες δημοσίου συμφέροντος και για την εκπαίδευση που είναι απαραίτητη για την ασφαλή διεξαγωγή τους:

▼B

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.

▼M2

Το παρόν άρθρο δεν θίγει επίσης τα επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοπτέρου που περιέχουν οι ειδικές εγκρίσεις τις οποίες έχει χορηγήσει η αρμόδια αρχή, δυνάμει του παραρτήματος V του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([1]).

▼B

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.

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

▼B

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.

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·

▼B

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

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 II 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 III 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

▼M2

SERA.2001 Αντικείμενο

Με την επιφύλαξη της SERA.1001 ανωτέρω, το παρόν παράρτημα αφορά, σύμφωνα με το άρθρο 1, ιδίως τους χρήστες του εναερίου χώρου και τα αεροσκάφη:

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

β) που 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.

Το παρόν παράρτημα αφορά επίσης τις ενέργειες των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών, των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP), των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων και του αντίστοιχου προσωπικού εδάφους που λαμβάνει μέρος σε πτητικές λειτουργίες.

▼B

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

▼M2

2. εξαιρουμένων των αερόστατων, τα φώτα πλοήγησης που προορίζονται για την επισήμανση του σχετικού ίχνους του αεροσκάφους σε παρατηρητή. Δεν ανάβουν άλλα φώτα εφόσον ενδέχεται να εκληφθούν ως φώτα πλοήγησης.

———————

▼B

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) ►M2 Εκτός εάν έχει ορισθεί συντομότερη προθεσμία από την αρμόδια αρχή για τις εσωτερικές πτήσεις VFR, υποβάλλεται σχέδιο πτήσης για κάθε πτήση που έχει προγραμματισθεί να διέλθει από διεθνή σύνορα ή στην οποία πρόκειται να παρασχεθεί υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας τουλάχιστον εξήντα λεπτά πριν από την αναχώρηση ή, εφόσον υποβληθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης, σε χρόνο ο οποίος εξασφαλίζει την παραλαβή του σχεδίου πτήσης από την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας (ATS) τουλάχιστον δέκα λεπτά πριν από την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης 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.

►M2 β) είναι δυνατόν να επιτραπεί σε ελικόπτερα 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. ◄

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)·

▼M2

ii) δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις για τη μειωμένη ορατότητα πτήσης που καθορίζονται 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 (AMSL) ή τα 300 m (1 000 ft) από το έδαφος, όποιο ύψος είναι μεγαλύτερο, ο χειριστής διατηρεί συνεχή οπτική επαφή με το έδαφος· και

_____

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

_____

▼B

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.

▼M2

δ) Δεν εκτελούνται πτήσεις VFR:

1) σε διηχητική και υπερηχητική ταχύτητα, εκτός εάν επιτρέπεται από την αρμόδια αρχή·

2) σε επίπεδο πτήσης (FL) άνω του FL 195. Ισχύουν οι ακόλουθες εξαιρέσεις από την παρούσα απαίτηση:

i) τα κράτη μέλη έχουν δεσμεύσει εναέριο χώρο, εφόσον είναι εφικτό, στον οποίο μπορούν να επιτρέπονται πτήσεις VFR· ή·

ii) στην περίπτωση εναέριου χώρου έως και συμπεριλαμβανομένου του επιπέδου πτήσης 285, εφόσον έχει εξουσιοδοτηθεί εναέρια κυκλοφορία VFR στον εν λόγω εναέριο χώρο από την αρμόδια μονάδα ATS σύμφωνα με τις διαδικασίες εξουσιοδότησης που έχουν ορίσει και δημοσιεύσει τα κράτη μέλη στις σχετικές δημοσιεύσεις αεροναυτικών πληροφοριών.

▼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

▼M2

Ειδικές πτήσεις VFR εντός ζώνης ελέγχου επιτρέπονται με βάση εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Εξαιρουμένων των ειδικών περιπτώσεων που επιτρέπει η αρμόδια αρχή για ελικόπτερα όπως, μεταξύ άλλων, αστυνομικές και ιατρικές επιχειρήσεις, επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης και πτήσεις πυρόσβεσης, ισχύουν οι ακόλουθες επιπρόσθετες προϋποθέσεις:

α) οι εν λόγω ειδικές πτήσεις VFR επιτρέπεται να εκτελούνται μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας, εκτός εάν επιτρέπεται διαφορετικά από την αρμόδια αρχή·

▼M2

β) για τον χειριστή:

1) εκτός των νεφών και με ορατότητα της επιφάνειας·

2) η ορατότητα πτήσης είναι τουλάχιστον 1 500 m ή, για ελικόπτερα, τουλάχιστον 800 m·

3) πτήση 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

γ) μονάδα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας δεν εκδίδει ειδική εξουσιοδότηση VFR σε αεροσκάφος για να απογειωθεί ή να προσγειωθεί σε αεροδρόμιο εντός ζώνης ελέγχου, ούτε για να εισέλθει στη ζώνη κυκλοφορίας αεροδρομίου ή στον κύκλο κυκλοφορίας αεροδρομίου όταν οι αναφερόμενες μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο είναι χαμηλότερες των κάτωθι ελαχίστων:

1) η ορατότητα εδάφους είναι κάτω των 1 500 m ή, για ελικόπτερα, κάτω των 800 m·

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

▼B

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.

▼M2

3. Η αλλαγή από πτήση IFR σε πτήση VFR είναι αποδεκτή μόνον εφόσον η μονάδα ATS λάβει μήνυμα προερχόμενο από τον κυβερνήτη το οποίο περιλαμβάνει τη συγκεκριμένη φράση «ΑΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ ΜΟΥ IFR» («CANCELLING MY IFR FLIGHT») και τυχόν αλλαγές που πρόκειται να επέλθουν στο τρέχον σχέδιο πτήσης. Η μονάδα ATS δεν υποβάλλει, ούτε άμεσα ούτε έμμεσα, πρόσκληση αλλαγής από πτήση IFR σε πτήση VFR.

▼B

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

▼M2

SERA.6001 Κατηγοριοποίηση εναερίων χώρων

α) Τα κράτη μέλη καθορίζουν εναέριο χώρο σύμφωνα με την ακόλουθη κατηγοριοποίηση εναέριου χώρου και σύμφωνα με το προσάρτημα 4:

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

2) *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. Απαιτούνται συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρος-εδάφους για όλες τις πτήσεις. Όλες οι πτήσεις υπόκεινται σε εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC).

3) *Κατηγορία Γ*. Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα (IFR) και πτήσεις εξ όψεως (VFR). Σε όλες τις πτήσεις παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι πτήσεις IFR διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις IFR και από τις πτήσεις VFR. Οι πτήσεις VFR διαχωρίζονται από τις πτήσεις IFR και λαμβάνουν πληροφορίες για την κυκλοφορία όσον αφορά άλλες πτήσεις VFR, καθώς και συμβουλές αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί. Απαιτούνται συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρος-εδάφους 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 λόγους τεχνικούς ή

▼M2

ασφαλείας δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα. Όλες οι πτήσεις υπόκεινται σε εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC).

4) *Κατηγορία Δ*. Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα (IFR) και πτήσεις εξ όψεως (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. Απαιτούνται συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρος-εδάφους 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 λόγους τεχνικούς ή ασφαλείας δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα. Όλες οι πτήσεις υπόκεινται σε εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC).

5) *Κατηγορία Ε*. Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα (IFR) και πτήσεις εξ όψεως (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 αέρος-εδάφους για όλες τις πτήσεις IFR. Ισχύει όριο ταχύτητας 250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) 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 λόγους τεχνικούς ή ασφαλείας δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα. Όλες οι πτήσεις IFR υπόκεινται σε εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC). Η κατηγορία Ε δεν χρησιμοποιείται για ζώνες ελέγχου.

6) *Κατηγορία ΣΤ*. Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα (IFR) και πτήσεις εξ όψεως (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 αέρος-εδάφους για όλες τις πτήσεις IFR που συμμετέχουν στη συμβουλευτική εξυπηρέτηση και όλες οι πτήσεις IFR είναι σε θέση να έχουν φωνητικές επικοινωνίες αέρος-εδάφους. Ισχύει όριο ταχύτητας 250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) 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 λόγους τεχνικούς ή ασφαλείας δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα. Δεν απαιτείται εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

7) *Κατηγορία Ζ*. Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα (IFR) και πτήσεις εξ όψεως (VFR), στις οποίες παρέχονται υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί. Όλες οι πτήσεις IFR είναι σε θέση να επιτύχουν φωνητικές επικοινωνίες αέρος-εδάφους. Ισχύει όριο ταχύτητας 250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) 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 λόγους τεχνικούς ή ασφαλείας δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα. Δεν απαιτείται εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

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

β) Τα κράτη μέλη καθορίζουν την κατηγοριοποίηση του εναέριου χώρου, ανάλογα με τις ανάγκες τους, εξαιρουμένου του εναέριου χώρου άνω του επιπέδου πτήσης FL 195 ο οποίος χαρακτηρίζεται ως εναέριος χώρος κατηγορίας Γ.

▼B

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

▼B

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.

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.

▼M2

SERA.7002 Π ληροφορίες κινδύνου σύγκρουσης, όταν παρέχονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας βάσει επιτήρησης

α) Εφόσον παρατηρηθεί ότι αναγνωρισμένη ελεγχόμενη πτήση βρίσκεται σε ίχνος εμπλοκής με άγνωστο αεροσκάφος, γεγονός που κρίνεται ότι συνιστά κίνδυνο σύγκρουσης και, εφόσον είναι εφικτό, ο χειριστής της ελεγχόμενης πτήσης:

1) ενημερώνεται σχετικά με το άγνωστο αεροσκάφος και, εφόσον το ζητήσει ο χειριστής, ή εφόσον ο ελεγκτής κρίνει ότι το επιβάλλει η κατάσταση, προτείνονται ενέργειες για την αποφυγή της σύγκρουσης· και

2) ενημερώνεται όταν παύσει να υφίσταται ενδεχόμενο σύγκρουσης.

▼B

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.

▼B

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 Α, Β, Γ, Δ και Ε·

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:

▼B

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 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.

▼M2

SERA.8012 Εφαρμογή του διαχωρισμού λόγω αεροδινών

α) Τα ελάχιστα διαχωρισμού λόγω αεροδινών εφαρμόζονται σε αεροσκάφος στις φάσεις προσέγγισης και αναχώρησης της πτήσης υπό τις ακόλουθες περιστάσεις:

   1) αεροσκάφος ίπταται ακριβώς όπισθεν άλλου αεροσκάφους στο ίδιο απόλυτο ύψος ή σε απόσταση μικρότερη των 300 m (1 000 ft) κάτω από το εν λόγω αεροσκάφος· ή

   2) και τα δύο αεροσκάφη χρησιμοποιούν τον ίδιο διάδρομο ή παράλληλους διαδρόμους οι οποίοι διαχωρίζονται από απόσταση μικρότερη των 760 m (2 500 ft)· ή

   3) αεροσκάφος διέρχεται όπισθεν άλλου αεροσκάφους στο ίδιο απόλυτο ύψος ή σε απόσταση μικρότερη των 300 m (1 000 ft) κάτω από το εν λόγω αεροσκάφος.

▼B

SERA.8015 Εξουσιοδοτήσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

▼M2

α) Οι εξουσιοδοτήσεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας βασίζονται μόνο στις ακόλουθες απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας:

   1) Οι εξουσιοδοτήσεις εκδίδονται με στόχο μόνο την επιτάχυνση και τον διαχωρισμό της εναέριας κυκλοφορίας και βασίζονται σε γνωστές συνθήκες κυκλοφορίας οι οποίες επηρεάζουν την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας των αεροσκαφών. Οι εν λόγω συνθήκες κυκλοφορίας περιλαμβάνουν όχι μόνο τα αεροσκάφη στον αέρα και στην περιοχή ελιγμών που υπόκειται σε έλεγχο αλλά και οιαδήποτε κυκλοφορία οχημάτων ή άλλων εμποδίων που δεν είναι μόνιμα τοποθετημένα στη χρησιμοποιούμενη περιοχή ελιγμών.

▼M2

2) Οι μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας εκδίδουν τις εν λόγω εξουσιοδοτήσεις ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, εφόσον χρειάζεται, με στόχο την πρόληψη συγκρούσεων, την επιτάχυνση και τη διατήρηση της κανονικής ροής της κυκλοφορίας.

3) Οι εξουσιοδοτήσεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας εκδίδονται εγκαίρως, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι διαβιβάζονται στο αεροσκάφος εντός επαρκούς χρονικού διαστήματος ώστε να συμμορφωθεί προς αυτές.

▼B

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.

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·

▼M2

3. η διαδρομή της πτήσης, […]

i) η διαδρομή της πτήσης ορίζεται αναλυτικά σε κάθε εξουσιοδότηση, εφόσον κρίνεται απαραίτητο· και

ii) δεν χρησιμοποιείται η φράση «ελεύθερος μέσω προγραμματισμένης διαδρομής της πτήσης» («cleared via flight planned route») όταν χορηγείται νέα εξουσιοδότηση·

▼B

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.

▼B

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.

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.

▼M2

εα) Αλλαγές στην εξουσιοδότηση όσον αφορά τη διαδρομή ή το επίπεδο

1) Κατά την έκδοση εξουσιοδότησης που καλύπτει αιτηθείσα αλλαγή διαδρομής ή επιπέδου, η ακριβής φύση της αλλαγής περιλαμβάνεται στην εξουσιοδότηση.

2) Εφόσον οι συνθήκες κυκλοφορίας δεν επιτρέπουν την έκδοση εξουσιοδότησης αιτηθείσας αλλαγής, χρησιμοποιείται η λέξη «ΑΔΥΝΑΤΟΝ» («UNABLE»). Εφόσον το επιβάλλουν οι περιστάσεις, προτείνεται εναλλακτική διαδρομή ή επίπεδο.

εβ) Εξουσιοδότηση σχετιζόμενη με την υψομετρία

1) Για πτήσεις σε περιοχές για τις οποίες έχει καθορισθεί μεταβατικό απόλυτο ύψος, η κατακόρυφη θέση του αεροσκάφους εκφράζεται, εξαιρουμένης της διάταξης που προβλέπεται στο σημείο 5) κατωτέρω, σε απόλυτα ύψη στο μεταβατικό απόλυτο ύψος ή κάτω από αυτό και σε επίπεδα πτήσης στο μεταβατικό επίπεδο ή άνω αυτού. Κατά τη διέλευση από το μεταβατικό στρώμα, η κατακόρυφη θέση εκφράζεται ως επίπεδα πτήσης κατά την άνοδο και ως απόλυτα ύψη κατά την κάθοδο.

2) Το μεταβατικό επίπεδο δίδεται στο πλήρωμα πτήσης σε κατάλληλο χρόνο πριν από την άφιξή του σε αυτό το επίπεδο κατά την κάθοδο.

3) Περιλαμβάνεται ρύθμιση υψομέτρου QNH στην εξουσιοδότηση καθόδου εφόσον η εξουσιοδότηση χορηγήθηκε για πρώτη φορά σε απόλυτο ύψος κάτω του μεταβατικού επιπέδου, σε εξουσιοδοτήσεις προσέγγισης ή σε εξουσιοδοτήσεις εισόδου στον κύκλο κυκλοφορίας και σε εξουσιοδοτήσεις τροχοδρόμησης για αναχωρούντα αεροσκάφη, εκτός εάν είναι γνωστό ότι το αεροσκάφος έχει ήδη λάβει την πληροφορία σε κατευθυνόμενη μετάδοση.

4) Παρέχεται ρύθμιση υψομέτρου QFE κατόπιν αιτήματος ή σε τακτική βάση βάσει τοπικών διευθετήσεων.

▼M2

5) Όταν αεροσκάφος στο οποίο έχει χορηγηθεί εξουσιοδότηση προσγείωσης ολοκληρώνει την προσέγγιση με τη χρήση ατμοσφαιρικής πίεσης στο υψόμετρο αεροδρομίου (QFE), η κατακόρυφη θέση του αεροσκάφους εκφράζεται ως ύψος πάνω από το ύψος του αεροδρομίου κατά τη διάρκεια του τμήματος της πτήσης στο οποίο επιτρέπεται η χρήση QFE, σε αυτή την περίπτωση όμως εκφράζεται ως ύψος πάνω από το ύψος κατωφλιού του διαδρόμου:

i) για ενόργανους διαδρόμους, εάν το κατώφλι βρίσκεται σε απόσταση 2 m (7 ft) ή μεγαλύτερη κάτω από το ύψος του αεροδρομίου· και

ii) για διαδρόμους προσέγγισης ακριβείας.

εγ) Υπό συνθήκη εξουσιοδοτήσεις

Υπό συνθήκη φράσεις, όπως «πίσω από το προσγειούμενο αεροσκάφος» («behind landing aircraft») ή «μετά το απογειούμενο αεροσκάφος» («after departing aircraft»), δεν χρησιμοποιούνται για κινήσεις που επηρεάζουν τον (τους) εν χρήσει διάδρομο(-ους), εκτός εάν το εν λόγω αεροσκάφος ή τα εν λόγω οχήματα είναι ορατά από τον αρμόδιο ελεγκτή και τον χειριστή. Το αεροσκάφος ή το όχημα που προκαλεί τη συνθήκη στην εκδιδόμενη εξουσιοδότηση είναι το πρώτο αεροσκάφος ή όχημα που διέρχεται μπροστά από το άλλο αεροσκάφος. Σε κάθε περίπτωση, χορηγείται υπό συνθήκη εξουσιοδότηση με την ακόλουθη σειρά και συνίσταται στα εξής:

1) το χαρακτηριστικό κλήσης·

2) τη συνθήκη·

3) την εξουσιοδότηση· και

4) σύντομη επανάληψη της συνθήκης.

▼B

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.

▼B

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 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.

▼M2

3. Απόκλιση από τις απαιτήσεις του σημείου 1) κοινοποιείται στην αρμόδια μονάδα ATS.

▼B

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.

▼M2

3. Αλλαγή στον υπολογισμό 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 2 λεπτά εκείνη που έχει κοινοποιηθεί στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας ή κατά άλλο χρονικό διάστημα που έχει ορίσει η αρμόδια αρχή, κοινοποιείται το συντομότερο δυνατόν αναθεωρημένη υπολογιζόμενη ώρα στην αρμόδια μονάδα ATS.

▼B

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.

▼B

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.

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.

▼M2

2. Όταν ελεγχόμενη πτήση έχει εξαιρεθεί από την υποχρέωση αναφοράς σε υποχρεωτικά σημεία υποβολής αναφοράς, οι χειριστές αποκαθιστούν τις φωνητικές αναφορές θέσης ή τις αναφορές θέσης με τη χρήση CPDLC (επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων μεταξύ ελεγκτή-χειριστή), εκτός εάν χρησιμοποιείται αυτόματη αναφορά θέσης:

i) όταν λάβουν σχετική οδηγία·

ii) όταν ενημερωθούν ότι η υπηρεσία επιτήρησης ATS έληξε· ή

iii) όταν ενημερωθούν ότι χάθηκε η αναγνώριση επιτήρησης ATS.

3. Η μορφή των αναφορών θέσης ανταποκρίνεται στο προσάρτημα 5 σημείο Α.

▼B

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.

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

▼M2

β) Τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τις σχετικές διατάξεις περί αστοχιών επικοινωνίας που έχουν εκδοθεί με βάση τη σύμβαση του Σικάγου. Η Επιτροπή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για τη μεταφορά των εν λόγω διατάξεων στο ενωσιακό δίκαιο με στόχο την κατάρτιση κοινών ευρωπαϊκών διαδικασιών περί αστοχιών επικοινωνίας το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2017.

▼B

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.

▼B

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·

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·

▼M2

12. κατεύθυνση (σε μοίρες μαγνητικής πυξίδας) και ταχύτητα ανέμου επιφάνειας, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών διακυμάνσεων και, εάν διατίθενται 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]) και, εάν διατίθενται αισθητήρες ορατότητας/RVR 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·

▼B

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·

▼M2

12. κατεύθυνση (σε μοίρες μαγνητικής πυξίδας) και ταχύτητα ανέμου επιφάνειας, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών διακυμάνσεων και, εάν διατίθενται 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]) και, αν διατίθενται αισθητήρες ορατότητας/RVR 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·

▼B

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·

▼M2

11. κατεύθυνση (σε μοίρες μαγνητικής πυξίδας) και ταχύτητα ανέμου επιφάνειας, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών διακυμάνσεων και, εάν διατίθενται 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 (RVR) ([1]) και, αν διατίθενται αισθητήρες ορατότητας/RVR 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·

▼B

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.

▼M2

β) Εκτός αν ορίζει διαφορετικά η αρμόδια αρχή, τα αεροσκάφη που διαθέτουν κατάλληλη αμφίδρομη ραδιοεπικοινωνία υποβάλλουν αναφορά ανά διάστημα είκοσι έως σαράντα λεπτών από την ώρα της τελευταίας επαφής, ανεξαρτήτως του λόγου της εν λόγω επαφής, με σκοπό απλώς να ενημερώσουν ότι η πτήση εξελίσσεται σύμφωνα με το σχέδιο πτήσης, και η εν λόγω αναφορά περιλαμβάνει το χαρακτηριστικό του αεροσκάφους και τη φράση «Λειτουργίες κανονικές» («Operations normal»).

γ) Το μήνυμα «Λειτουργίες κανονικές» («Operations normal») μεταδίδεται με επικοινωνία αέρος-εδάφους προς την αρμόδια μονάδα ATS.

([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

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 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

▼M2

SERA.11001 Γενικά

_____

γ) Στην περίπτωση που είναι γνωστό ή πιστεύεται ότι αεροσκάφος βρίσκεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης που υφίσταται παράνομη παρέμβαση, οι μονάδες ATS παρακολουθούν το αεροσκάφος, του παρέχουν βοήθεια και προτεραιότητα έναντι άλλων αεροσκαφών, εφόσον το απαιτούν οι περιστάσεις.

δ) Οι επακόλουθες ενέργειες των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας βασίζονται στις προθέσεις του χειριστή, τη συνολική κατάσταση της εναέριας κυκλοφορίας και τις συνθήκες της κατάστασης έκτακτης ανάγκης σε πραγματικό χρόνο.

SERA.11005 Παράνομη παρέμβαση

_____

αα) Αεροσκάφος υποκείμενο σε παράνομη παρέμβαση καταβάλλει προσπάθεια να ρυθμίσει τον αποκριτή στον κωδικό 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 εμπλοκής με άλλο αεροσκάφος.

αβ) Εάν αεροσκάφος υπόκειται σε παράνομη παρέμβαση, 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.

β) Στην περίπτωση που σημειωθεί παράνομη παρέμβαση σε αεροσκάφος ή υπάρχει υπόνοια τέτοιου περιστατικού, οι μονάδες εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας ανταποκρίνονται αμέσως στα αιτήματα του αεροσκάφους. Συνεχίζεται η μετάδοση πληροφοριών σχετικά 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 σημειωθεί παράνομη παρέμβαση σε αεροσκάφος ή υπάρχει υπόνοια τέτοιου περιστατικού, οι μονάδες ATS ενημερώνουν αμέσως, σύμφωνα με τις τοπικά συμφωνηθείσες διαδικασίες, την αρμόδια αρχή που έχει ορίσει το κράτος και ανταλλάσσουν τις αναγκαίες πληροφορίες με τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους ή τον διορισμένο αντιπρόσωπό του.

▼M2

SERA.11010 Αεροσκάφος εκτός πορείας ή αεροσκάφος άγνωστης ταυτότητας

▼B

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·

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:

▼M2

i) ενημερώνει το αεροσκάφος σχετικά με τη θέση του και τις διορθωτικές ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν. Αυτή η ενημέρωση παρέχεται αμέσως όταν η μονάδα ATS γνωρίζει την ύπαρξη ενδεχόμενου αναχαίτισης ή άλλου κινδύνου κατά της ασφάλειας του αεροσκάφους· και

▼B

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·

▼B

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.

▼M2

SERA.11012 Ελάχιστα καύσιμα και έκτακτη ανάγκη λόγω καυσίμων

α) Εφόσον χειριστής αναφέρει κατάσταση ελάχιστων καυσίμων, ο ελεγκτής ενημερώνει τον χειριστή το συντομότερο δυνατόν για τυχόν αναμενόμενες καθυστερήσεις ή ότι δεν αναμένονται καθυστερήσεις.

β) Εφόσον η στάθμη καυσίμων καθιστά αναγκαία την αναφορά κατάστασης κινδύνου, ο χειριστής το δηλώνει, σύμφωνα με τη SERA.14095, με τη χρήση σήματος κινδύνου που εκπέμπεται ραδιοτηλεφωνικά («MAYDAY»), εκφωνούμενο κατά προτίμηση τρεις φορές και ακολουθούμενο από τη φύση της κατάστασης κινδύνου («FUEL»).

SERA.11013 Υποβαθμισμένες επιδόσεις αεροσκάφους

α) Οποτεδήποτε, λόγω βλάβης ή υποβάθμισης των συστημάτων πλοήγησης, επικοινωνιών, υψομετρίας, ελέγχου πτήσης ή άλλων συστημάτων, οι επιδόσεις του αεροσκάφους υποβαθμισθούν κάτω του απαιτούμενου επιπέδου για τον εναέριο χώρο στον οποίο ίπταται, το πλήρωμα πτήσης ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Εφόσον η βλάβη ή η υποβάθμιση επηρεάζει το τρέχον ελάχιστο διαχωρισμού, ο ελεγκτής μεριμνά ώστε να καθοριστεί διαφορετικός κατάλληλος τύπος διαχωρισμού ή ελάχιστο διαχωρισμού.

β) Υποβάθμιση ή βλάβη του συστήματος RNAV

Εφόσον το αεροσκάφος δεν δύναται να πληροί τις απαιτούμενες προδιαγραφές της διαδρομής ή της διαδικασίας RNAV, λόγω βλάβης ή υποβάθμισης του συστήματος RNAV, ο χειριστής αιτείται αναθεωρημένη εξουσιοδότηση.

γ) Απώλεια επιδόσεων κατακόρυφης πλοήγησης που απαιτούνται σε εναέριο χώρο με μειωμένα ελάχιστα κατακόρυφου διαχωρισμού (RVSM)

1) Ο χειριστής ενημερώνει τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας το συντομότερο δυνατόν για τυχόν συνθήκες στις οποίες δεν είναι δυνατόν να τηρηθούν οι απαιτήσεις επιδόσεων κατακόρυφης πλοήγησης για εναέριο χώρο RVSM. Στις περιπτώσεις αυτές, ο χειριστής λαμβάνει αναθεωρημένη εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας πριν από την έναρξη κάθε απόκλισης από την (το) εξουσιοδοτημένη(-ο) διαδρομή και/ή επίπεδο πτήσης, εφόσον είναι εφικτό. Εφόσον δεν είναι δυνατό να χορηγηθεί αναθεωρημένη εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας πριν από την εν λόγω απόκλιση, ο χειριστής λαμβάνει αναθεωρημένη εξουσιοδότηση το συντομότερο δυνατόν μετά από αυτήν.

2) Κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών εντός ή την κατακόρυφη διέλευση μέσω εναέριου χώρου RVSM με αεροσκάφος μη εγκεκριμένο για πτητικές λειτουργίες RVSM, οι χειριστές αναφέρουν το μη εγκεκριμένο καθεστώς ως εξής:

i) κατά την αρχική κλήση σε οποιονδήποτε δίαυλο εντός του εναέριου χώρου RVSM·

ii) σε όλες τις αιτήσεις για αλλαγές επιπέδου· και

iii) σε κάθε επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης εξουσιοδοτήσεων επιπέδου.

3) Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας επιβεβαιώνουν ρητά τη λήψη μηνυμάτων από αεροσκάφος που αναφέρει μη εγκεκριμένο καθεστώς RVSM.

▼M2

4) Υποβάθμιση εξοπλισμού αεροσκαφών — αναφερόμενη από τον χειριστή:

i) Εφόσον ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας ενημερωθεί από τον χειριστή ότι ο εξοπλισμός αεροσκάφους που έχει λάβει έγκριση για RVSM και κινείται σε εναέριο χώρο RVSM δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις RVSM, θεωρεί ότι το εν λόγω αεροσκάφος δεν έχει λάβει έγκριση για RVSM.

ii) Ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας λαμβάνει αμέσως μέτρα ώστε να παρασχεθεί ελάχιστος κατακόρυφος διαχωρισμός 600 m (2 000 ft) ή κατάλληλος οριζόντιος διαχωρισμός από όλα τα υπόλοιπα αεροσκάφη που κινούνται σε εναέριο χώρο RVSM. Αεροσκάφος το οποίο έχει χαρακτηριστεί ότι δεν έχει λάβει έγκριση για RVSM κανονικά, λαμβάνει εξουσιοδότηση εξόδου από τον εναέριο χώρο RVSM από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, εφόσον είναι εφικτό.

iii) Οι χειριστές ενημερώνουν τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας το συντομότερο δυνατόν για οιαδήποτε αποκατάσταση της ορθής λειτουργίας του εξοπλισμού που απαιτείται ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις RVSM.

iv) Το πρώτο κέντρο ελέγχου περιοχής (ACC) που λαμβάνει γνώση της αλλαγής της κατάστασης RVSM αεροσκάφους συντονίζεται, κατά περίπτωση, με τα παρακείμενα κέντρα ελέγχου περιοχής.

5) Ισχυρές αναταράξεις — εκτός πρόγνωσης:

i) Εφόσον αεροσκάφος που κινείται σε εναέριο χώρο RVSM αντιμετωπίζει ισχυρές αναταράξεις λόγω καιρικών συνθηκών ή στροβίλων απορρεύματος και ο χειριστής κρίνει ότι αυτές θα επηρεάσουν την ικανότητα του αεροσκάφους να διατηρήσει το εξουσιοδοτημένο επίπεδο πτήσης, ενημερώνει τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας. Ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας καθορίζει είτε κατάλληλο οριζόντιο διαχωρισμό είτε αυξημένο ελάχιστο κατακόρυφο διαχωρισμό.

ii) Ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας ανταποκρίνεται, στο μέτρο του εφικτού, στα αιτήματα των χειριστών για αλλαγή επιπέδου πτήσης και/ή διαδρομής και διαβιβάζει, κατά περίπτωση, πληροφορίες για την κυκλοφορία.

iii) Ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας ζητεί την υποβολή αναφορών από άλλα αεροσκάφη, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσον τα RVSM πρέπει να ανασταλούν πλήρως ή εντός συγκεκριμένης ζώνης επιπέδων πτήσης και/ή περιοχής.

iv) Το κέντρο ελέγχου περιοχής που αναστέλλει τα RVSM συντονίζει σε συνεργασία με τα παρακείμενα κέντρα ελέγχου περιοχής την (τις) εν λόγω αναστολή(-ές) και, κατά περίπτωση, τυχόν απαιτούμενες προσαρμογές της χωρητικότητας του τομέα, ώστε να διασφαλιστεί η εύρυθμη διεκπεραίωση της μεταβίβασης της κυκλοφορίας.

6) Ισχυρές αναταράξεις — πρόγνωση:

i) Εφόσον προβλέπονται ισχυρές αναταράξεις εντός εναέριου χώρου RVSM σύμφωνα με μετεωρολογική πρόγνωση, ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας καθορίζει κατά πόσον τα RVSM πρέπει να ανασταλούν και, κατά περίπτωση, για πόσο διάστημα και για ποιο(-α) συγκεκριμένο(-α) επίπεδο(-α) πτήσης και/ή περιοχή.

ii) Σε περίπτωση αναστολής των RVSM, το κέντρο ελέγχου περιοχής που αναστέλλει τα RVSM συντονίζεται με τα παρακείμενα κέντρα ελέγχου περιοχής όσον αφορά τα κατάλληλα επίπεδα πτήσης για τη μεταβίβαση της κυκλοφορίας, εκτός εάν έχει καθορισθεί σε έγγραφο συμφωνίας πρόγραμμα έκτακτης ανάγκης για την κατανομή των επιπέδων πτήσης. Το κέντρο ελέγχου περιοχής που αναστέλλει τα RVSM συντονίζει επίσης την ισχύουσα χωρητικότητα του τομέα, κατά περίπτωση, σε συνεργασία με τα παρακείμενα κέντρα ελέγχου πτήσης.

▼M2

SERA.11014 Συμβουλή επίλυσης (RA) συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS)

α) Το ACAS II χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός όσων προβλέπονται στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού που καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής [1] με τρόπο που καθιστά δυνατές τις ενδείξεις RA στο πλήρωμα πτήσης όταν ανιχνεύεται αδικαιολόγητη εγγύτητα με άλλο αεροσκάφος. Η παρούσα διάταξη δεν εφαρμόζεται, εάν απαιτείται αναστολή του τρόπου λειτουργίας των ενδείξεων RA (με τη χρήση μόνο ένδειξης συμβουλής κυκλοφορίας (TA) ή ισοδύναμης) λόγω αντικανονικής διαδικασίας ή περιοριστικών όρων επιδόσεων.

β) Σε περίπτωση συμβουλών επίλυσης ACAS, οι χειριστές:

1) συμμορφώνονται αμέσως με τη RA, όπως ενδείκνυται, εκτός εάν αυτό θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους·

2) συμμορφώνονται με τη RA, ακόμη και εάν η RA αντίκειται σε οδηγία ελιγμού του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·

3) δεν πραγματοποιούν ελιγμό που αντιβαίνει στη RA·

4) αμέσως μόλις το επιτρέψει ο φόρτος εργασίας του πληρώματος πτήσης, ενημερώνουν την αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με κάθε συμβουλή επίλυσης που απαιτεί παρέκκλιση από τις τρέχουσες οδηγίες ή την εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·

5) συμμορφώνονται αμέσως με τυχόν τροποποιηθείσες RA·

6) περιορίζουν τις αλλαγές του ίχνους πτήσης στο ελάχιστο αναγκαίο εύρος προκειμένου να συμμορφωθούν προς τις RA·

7) επιστρέφουν αμέσως στους όρους της οδηγίας ή της εξουσιοδότησης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, όταν επιλυθεί το ενδεχόμενο εμπλοκής· και

8) ενημερώνουν τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, όταν επιστρέφουν στην τρέχουσα εξουσιοδότηση.

γ) Εφόσον χειριστής αναφέρει συμβουλή επίλυσης ACAS, ο ελεγκτής δεν επιχειρεί να τροποποιήσει το ίχνος πτήσης του αεροσκάφους έως ότου ο χειριστής δηλώσει «ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ» («CLEAR OF CONFLICT»).

δ) Σε περίπτωση που αεροσκάφος αποκλίνει από την εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή από οδηγία σύμφωνη με συμβουλή επίλυσης ή σε περίπτωση που ο χειριστής αναφέρει συμβουλή επίλυσης, ο ελεγκτής παύει να είναι υπεύθυνος για την παροχή διαχωρισμού μεταξύ του εν λόγω αεροσκάφους και οιουδήποτε άλλου αεροσκάφους που επηρεάζεται ως άμεση συνέπεια του ελιγμού που επιφέρει η συμβουλή επίλυσης. Ο ελεγκτής ανακτά την ευθύνη για την παροχή διαχωρισμού σε όλα τα αεροσκάφη που επηρεάζονται όταν:

1) ο ελεγκτής επιβεβαιώσει τη λήψη αναφοράς από το πλήρωμα πτήσης ότι το αεροσκάφος έχει ανακτήσει την τρέχουσα εξουσιοδότηση ή

2) ο ελεγκτής επιβεβαιώσει την ορθή λήψη αναφοράς από το πλήρωμα πτήσης ότι το αεροσκάφος έχει ανακτήσει την τρέχουσα εξουσιοδότηση και εκδίδει εναλλακτική εξουσιοδότηση και στη συνέχεια το πλήρωμα πτήσης επιβεβαιώνει την ορθή λήψη της.

▼B

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] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

▼B

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·
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	►**M2** Κατανοητό, θα συμμορφωθώ (Understood, will comply) ◄
DESCEND	DEE-SEND	Κατεβείτε για προσγείωση.	►**M2** — ◄		
			CAN NOT	KANN NOTT	Αδυνατώ να συμμορφωθώ
YOU LAND	YOU LAAND	Προσγειωθείτε σε αυτό το αεροδρόμιο.	REPEAT	REE-PEET	Επαναλάβατε οδηγίες σας
			AM LOST	AM LOSST	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.

▼M2

γ) Τα πληρώματα πτήσης συντάσσουν τις αναφορές με τη χρήση των εντύπων που βασίζονται στο υπόδειγμα εντύπου AIREP SPECIAL κατά το προσάρτημα 5 στοιχείο Α. Οι εν λόγω αναφορές ανταποκρίνονται στις λεπτομερείς οδηγίες σχετικά με την υποβολή αναφορών, όπως προβλέπεται στο προσάρτημα 5 σημείο 2.

1) Οι λεπτομερείς οδηγίες, συμπεριλαμβανομένης της μορφής των μηνυμάτων και της φρασεολογίας που προβλέπονται στο προσάρτημα 5, χρησιμοποιούνται από τα πληρώματα πτήσης κατά τη μετάδοση αναφορών πτήσης και από τις μονάδες ATS κατά την αναμετάδοση των εν λόγω αναφορών.

2) Οι ειδικές αναφορές πτήσης οι οποίες περιέχουν παρατηρήσεις σχετικά με ηφαιστειακή δραστηριότητα καταγράφονται στην ειδική αναφορά πτήσης του εντύπου ηφαιστειακής δραστηριότητας. Τα έντυπα που βασίζονται στο υπόδειγμα εντύπου για ειδικές αναφορές πτήσης ηφαιστειακής δραστηριότητας κατά το προσάρτημα 5 στοιχείο Β παρέχονται στα πληρώματα πτήσης τα οποία εκτελούν πτήσεις σε διαδρομές που θα μπορούσαν να επηρεαστούν από νέφη ηφαιστειακής τέφρας.

▼B

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.

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·

▼M2

2. το σχετικό κέντρο μετεωρολογικής επαγρύπνησης (MWO) σύμφωνα με το προσάρτημα 5 σημείο 3· και·

▼B

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.

▼M2

ΕΝΟΤΗΤΑ 13

Αποκριτής δευτερεύοντος ραντάρ (SSR)

SERA.13001 Λειτουργία αποκριτή δευτερεύοντος ραντάρ (SSR)

α) Εφόσον αεροσκάφος φέρει αποκριτή SSR ο οποίος βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας, ο χειριστής λειτουργεί τον αποκριτή καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης, ανεξαρτήτως εάν το αεροσκάφος βρίσκεται εντός ή εκτός εναέριου χώρου στον οποίο χρησιμοποιείται δευτερεύον ραντάρ (SSR) για την εξυπηρέτηση της εναέριας κυκλοφορίας.

β) Οι χειριστές δε χρησιμοποιούν τη λειτουργία IDENT, εκτός εάν ζητηθεί από την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας.

γ) Εξαιρουμένων των πτήσεων σε εναέριο χώρο που έχει χαρακτηριστεί από την αρμόδια αρχή ως ζώνη υποχρεωτικής χρήσης αποκριτή, τα αεροσκάφη που δεν διαθέτουν επαρκή παροχή ηλεκτρικής ισχύος εξαιρούνται από την απαίτηση λειτουργίας του αποκριτή καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης.

SERA.13005 Ρύθμιση κωδικού αποκριτή SSR τρόπου λειτουργίας A

α) Για να υποδείξει ότι το αεροσκάφος βρίσκεται σε συγκεκριμένη κατάσταση έκτακτης ανάγκης, ο χειριστής αεροσκάφους που διαθέτει SSR:

1) επιλέγει τον κωδικό 7700 για να δηλώσει κατάσταση έκτακτης ανάγκης, εκτός εάν ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας έχει ήδη δώσει οδηγία στον χειριστή να θέσει τον αποκριτή σε λειτουργία με συγκεκριμένο κωδικό. Στη δεύτερη περίπτωση, ο χειριστής δύναται παρ' όλα αυτά να επιλέξει τον κωδικό 7700, εφόσον συντρέχει συγκεκριμένος λόγος να πιστεύει ότι αυτή είναι η πλέον ενδεδειγμένη ενέργεια·

2) επιλέγει τον κωδικό 7600 για να δηλώσει κατάσταση αστοχίας της ραδιοεπικοινωνίας·

▼M2

3) επιχειρεί να επιλέξει τον κωδικό 7500 για να δηλώσει κατάσταση παράνομης παρέμβασης. Εφόσον το επιβάλλουν οι συνθήκες, χρησιμοποιείται αντ' αυτού ο κωδικός 7700.

β) Εξαιρουμένων των περιπτώσεων που περιγράφονται στο στοιχείο α) ανωτέρω, ο χειριστής:

1) επιλέγει κωδικούς σύμφωνα με τις οδηγίες της μονάδας ATS· ή

2) ελλείψει οδηγιών της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με τη ρύθμιση του κωδικού, επιλέγει τον κωδικό 2000 ή άλλον κωδικό, όπως ορίζει η αρμόδια αρχή· ή

3) όταν δεν εξυπηρετείται από την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, επιλέγει τον κωδικό 7000, ώστε να βελτιωθεί η ανίχνευση καταλλήλως εξοπλισμένου αεροσκάφους, εκτός αν ορίζει διαφορετικά η αρμόδια αρχή.

γ) Όταν παρατηρείται ότι ο κωδικός που εμφαίνεται στην απεικόνιση της κατάστασης διαφέρει από τον εκχωρημένο κωδικό του αεροσκάφους:

1) ο χειριστής καλείται να επιβεβαιώσει τον επιλεγμένο κωδικό και, εφόσον το επιβάλλει η περίσταση, να επιλέξει εκ νέου τον ορθό κωδικό· και

2) εάν εξακολουθεί να υφίσταται απόκλιση μεταξύ των εκχωρημένων και των απεικονιζόμενων κωδικών, είναι δυνατόν να ζητηθεί από τον χειριστή να διακόψει τη λειτουργία του αποκριτή του αεροσκάφους. Η επόμενη θέση ελέγχου και κάθε άλλη εμπλεκόμενη μονάδα που χρησιμοποιεί SSR και/ή πολυπλευρισμό (MLAT) για την εξυπηρέτηση της εναέριας κυκλοφορίας ενημερώνονται αναλόγως.

SERA.13010 Πληροφορίες που προκύπτουν από το βαρομετρικό ύψος

α) Εφόσον αεροσκάφος φέρει εξοπλισμό τρόπου λειτουργίας C σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας, ο χειριστής λειτουργεί διαρκώς αυτόν τον τρόπο λειτουργίας, εκτός αν υπαγορεύσει διαφορετικά ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας.

β) Τα στοιχεία για το επίπεδο πτήσης που προκύπτουν από το βαρομετρικό ύψος και εμφαίνονται στον ελεγκτή επαληθεύονται τουλάχιστον μια φορά από κάθε καταλλήλως εξοπλισμένη μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας κατά την αρχική επαφή με το εν λόγω αεροσκάφος ή, εφόσον αυτό δεν είναι εφικτό, το συντομότερο δυνατόν μετά από αυτήν, εκτός αν ορίζει διαφορετικά η αρμόδια αρχή.

SERA.13015 Ρύθμιση αναγνώρισης αεροσκάφους με αποκριτή SSR τρόπου λειτουργίας S

α) Τα αεροσκάφη που διαθέτουν τρόπο λειτουργίας S με λειτουργία αναγνώρισης αεροσκάφους μεταδίδουν το χαρακτηριστικό αναγνώρισης αεροσκάφους όπως καθορίζεται στο στοιχείο 7 του σχεδίου πτήσης του ΔΟΠΑ ή, εφόσον δεν έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσης, τον αριθμό νηολογίου του αεροσκάφους.

β) Όποτε παρατηρείται στην απεικόνιση της κατάστασης ότι το χαρακτηριστικό αναγνώρισης αεροσκάφους που μεταδίδεται από αεροσκάφος που διαθέτει τρόπο λειτουργίας S διαφέρει από το αναμενόμενο χαρακτηριστικό αναγνώρισης του εν λόγω αεροσκάφους, ο χειριστής καλείται να επιβεβαιώσει και, κατά περίπτωση, να εισαγάγει εκ νέου το ορθό χαρακτηριστικό αναγνώρισης αεροσκάφους.

γ) Εάν, κατόπιν επιβεβαίωσης του χειριστή ότι εισήχθη το ορθό χαρακτηριστικό αναγνώρισης αεροσκάφους στη λειτουργία αναγνώρισης τρόπου λειτουργίας S, εξακολουθεί να υφίσταται απόκλιση, ο ελεγκτής προβαίνει στις ακόλουθες ενέργειες:

1) ενημερώνει τον χειριστή σχετικά με την εμμένουσα απόκλιση·

2) εφόσον είναι εφικτό, διορθώνει την ένδειξη του χαρακτηριστικού αναγνώρισης αεροσκάφους στην απεικόνιση της κατάστασης· και

▼M2

3) ενημερώνει την επόμενη θέση ελέγχου και κάθε άλλη εμπλεκόμενη μονάδα που χρησιμοποιεί τρόπο λειτουργίας S για σκοπούς αναγνώρισης ότι το χαρακτηριστικό αναγνώρισης αεροσκάφους που μεταδίδεται από το αεροσκάφος αυτό είναι λανθασμένο.

SERA.13020 Βλάβη του αποκριτή SSR όταν είναι υποχρεωτική η μεταφορά λειτουργικού αποκριτή

α) Σε περίπτωση βλάβης του αποκριτή μετά την αναχώρηση, οι μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας επιχειρούν να παρέχουν συνέχιση της πτήσης έως το αεροδρόμιο προορισμού σύμφωνα με το σχέδιο πτήσης. Οι χειριστές όμως ενδέχεται να πρέπει να συμμορφωθούν με συγκεκριμένους περιορισμούς.

β) Σε περίπτωση βλάβης του αποκριτή που δεν μπορεί να αποκατασταθεί πριν από την αναχώρηση, ο χειριστής:

1) ενημερώνει το συντομότερο δυνατόν την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, κατά προτίμηση πριν από την υποβολή του σχεδίου πτήσης·

2) εισάγει στο στοιχείο 10 του εντύπου του σχεδίου πτήσης του ΔΟΠΑ κάτω από το πεδίο SSR τον χαρακτήρα «N» σε περίπτωση που ο αποκριτής βρίσκεται πλήρως εκτός κατάστασης επιχειρησιακής λειτουργίας ή, σε περίπτωση μερικής βλάβης του αποκριτή, εισάγει τον χαρακτήρα που αντιστοιχεί στην εναπομένουσα ικανότητα του αποκριτή· και

3) συμμορφώνεται με τυχόν δημοσιευμένες διαδικασίες για την υποβολή αιτήματος εξαίρεσης από τις απαιτήσεις μεταφοράς λειτουργικού αποκριτή SSR.

ΕΝΟΤΗΤΑ 14

Διαδικασίες φωνητικής επικοινωνίας

SERA.14001 Γενικά

Για κάθε συγκεκριμένη κατάσταση χρησιμοποιείται τυποποιημένη φρασεολογία. Χρησιμοποιείται ανοικτή γλώσσα, μόνον εφόσον η τυποποιημένη φρασεολογία δεν μπορεί να εξυπηρετήσει σκοπούμενη μετάδοση.

SERA.14005 Κατηγορίες μηνυμάτων

α) Οι κατηγορίες μηνυμάτων που διαχειρίζεται η κινητή αεροναυτική υπηρεσία και η σειρά προτεραιότητας κατά την αποκατάσταση της επικοινωνίας και τη μετάδοση των μηνυμάτων είναι σύμφωνες με τον πίνακα S14-1.

Πίνακας S14-1

Κατηγορία μηνυμάτων και ραδιοτηλεφωνικό σήμα σειράς προτεραιότητας	Ραδιοτηλεφωνικό σήμα
α) Κλήσεις κινδύνου, μηνύματα κινδύνου και εκπομπή σήματος κινδύνου	**MAYDAY**
β) Μηνύματα επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που έπονται σήματος ιατρικών μεταφορών	**PAN PAN** *ή* **PAN PAN MEDICAL**
γ) Επικοινωνίες σχετικά με την εύρεση κατεύθυνσης	—
δ) Μηνύματα ασφάλειας πτήσεων	—
ε) Μετεωρολογικά μηνύματα	—
στ) Μηνύματα σχετικά με την κανονικότητα των πτήσεων	—

β) Η διαχείριση των μηνυμάτων κινδύνου και της εκπομπής σήματος κινδύνου είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της SERA.14095.

▼M2

γ) Η διαχείριση των μηνυμάτων επείγουσας ανάγκης και της εκπομπής σήματος επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που έπονται σήματος ιατρικών μεταφορών, είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της SERA.14095.

SERA.14010 Μηνύματα ασφάλειας πτήσεων

Τα μηνύματα ασφάλειας πτήσεων περιλαμβάνουν τα εξής:

α) μηνύματα κινήσεων και ελέγχου·

β) μηνύματα προερχόμενα από φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή από αεροσκάφος, τα οποία αφορούν άμεσα αεροσκάφος εν πτήσει·

γ) μετεωρολογικές συμβουλές οι οποίες αφορούν άμεσα αεροσκάφος εν πτήσει ή που πρόκειται να αναχωρήσει (μεμονωμένη επικοινωνία ή εκπομπή)·

δ) λοιπά μηνύματα που αφορούν αεροσκάφος εν πτήσει ή που πρόκειται να αναχωρήσει.

SERA.14015 Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιείται στην επικοινωνία αέρος-εδάφους

α) Οι ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες αέρος-εδάφους διεξάγονται στην αγγλική γλώσσα ή στη γλώσσα που κανονικά χρησιμοποιεί ο σταθμός εδάφους.

β) Η αγγλική γλώσσα χρησιμοποιείται, κατόπιν αιτήματος οιουδήποτε αεροσκάφους, σε όλους τους σταθμούς εδάφους που εξυπηρετούν καθορισμένα αεροδρόμια και διαδρομές χρησιμοποιούμενες από διεθνείς αεροπορικές γραμμές. Η αγγλική γλώσσα χρησιμοποιείται σε επικοινωνίες μεταξύ της μονάδας ATS και των αεροσκαφών σε αεροδρόμια με πάνω από 50 000 ετήσιες διεθνείς κινήσεις πτήσεων IFR, εκτός αν ορίζει διαφορετικά η αρμόδια αρχή σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Τα κράτη μέλη στα οποία, κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, η αγγλική γλώσσα δεν είναι η μοναδική γλώσσα που χρησιμοποιείται σε επικοινωνίες μεταξύ της μονάδας ATS και των αεροσκαφών στα εν λόγω αεροδρόμια, δύνανται να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν την απαίτηση περί χρήσης της αγγλικής γλώσσας και να ενημερώσουν σχετικά την Επιτροπή. Σε αυτή την περίπτωση, τα κράτη μέλη πρέπει να εκπονήσουν το αργότερο έως την 31η Δεκεμβρίου 2017 μελέτη σχετικά με τη δυνατότητα απαίτησης χρήσης της αγγλικής γλώσσας σε επικοινωνίες μεταξύ της μονάδας ATS και των αεροσκαφών στα εν λόγω αεροδρόμια για λόγους ασφαλείας, προκειμένου να αποφεύγεται η παρείσφρηση αεροσκάφους σε χρησιμοποιούμενο διάδρομο ή άλλοι κίνδυνοι ασφάλειας και, ταυτόχρονα, να λαμβάνονται υπόψη οι ισχύουσες διατάξεις της ενωσιακής και της εθνικής νομοθεσίας όσον αφορά τη χρήση των γλωσσών. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν την εν λόγω μελέτη και διαβιβάζουν τα πορίσματά της στον Οργανισμό και την Επιτροπή.

γ) Οι διαθέσιμες γλώσσες σε συγκεκριμένο σταθμό εδάφους αποτελούν μέρος των εκδόσεων αεροναυτικών πληροφοριών και άλλων δημοσιευμένων αεροναυτικών πληροφοριών σχετικά με τις εν λόγω διευκολύνσεις.

SERA.14020 Ορθογραφία στη ραδιοτηλεφωνία

Στον συλλαβισμό ονομάτων, συντμήσεων υπηρεσιών και λέξεων που η ορθογραφία τους μπορεί να προκαλέσει αμφιβολίες χρησιμοποιείται το αλφάβητο που καθορίζεται στον πίνακα S14-2.

Πίνακας S14-2

Ραδιοτηλεφωνικό αλφάβητο συλλαβισμού

Γράμμα	Λέξη	Κατά προσέγγιση προφορά (αναπαράσταση με λατινικό αλφάβητο)
A	Alfa	AL FAH
B	Bravo	BRAH VOH
C	Charlie	CHAR LEE *or* SHAR LEE
D	Delta	DELL TAH
E	Echo	ECK OH

▼**M2**

Γράμμα	Λέξη	Κατά προσέγγιση προφορά (αναπαράσταση με λατινικό αλφάβητο)
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TELL
I	India	IN DEE AH
J	Juliett	JEW LEE ETT
K	Kilo	KEY LOH
L	Lima	LEE MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OSS CAH
P	Papa	PAH PAH
Q	Quebec	KEH BECK
R	Romeo	ROW ME OH
S	Sierra	SEE AIR RAH
T	Tango	TANG GO
U	Uniform	YOU NEE FORM *or* OO NEE FORM
V	Victor	VIK TAH
W	Whiskey	WISS KEY
X	X-ray	ECKS RAY
Y	Yankee	YANG KEY
Z	Zulu	ZOO LOO

Στην κατά προσέγγιση αναπαράσταση με τη χρήση του λατινικού αλφάβητου, υπογραμμίζονται οι συλλαβές που πρέπει να τονίζονται.

SERA.14025 Αρχές που διέπουν την αναγνώριση διαδρομών ATS πλην των διαδρομών συνήθους αναχώρησης και άφιξης

α) Χρήση προσδιοριστών διαδρομής ATS στις επικοινωνίες

1) Σε φωνητικές επικοινωνίες, το βασικό γράμμα προσδιοριστή εκφωνείται σύμφωνα με το αλφάβητο συλλαβισμού όπως καθορίζεται στον πίνακα S14-2.

2) Κατά τη χρήση των προθεμάτων K, U ή S, εκφωνούνται στις φωνητικές επικοινωνίες ως εξής:

i) K — KOPTER

ii) U — UPPER

iii) S — SUPERSONIC

β) Η λέξη «kopter» προφέρεται όπως στην αγγλική λέξη «helicopter» και οι λέξεις «upper» και «supersonic» όπως στην αγγλική γλώσσα.

▼M2

SERA.14026 Σημαντικά σημεία

Κανονικά, για την αναφορά σημαντικού σημείου σε φωνητικές επικοινωνίες χρησιμοποιείται η ονομασία σε ανοικτή γλώσσα για σημαντικά σημεία τα οποία επισημαίνονται από τη θέση εγκατάστασης βοηθήματος ραδιοπλοήγησης ή ο μοναδικός προφερτός «κωδικός ονομασίας» αποτελούμενος από πέντε χαρακτήρες για σημαντικά σημεία τα οποία δεν επισημαίνονται από τη θέση εγκατάστασης βοηθήματος ραδιοπλοήγησης. Εφόσον δεν χρησιμοποιείται η ονομασία σε ανοικτή γλώσσα για τη θέση εγκατάστασης βοηθήματος ραδιοπλοήγησης, αντικαθίσταται από τον κωδικοποιημένο προσδιοριστή ο οποίος, στις φωνητικές επικοινωνίες, εκφωνείται σύμφωνα με το αλφάβητο συλλαβισμού.

SERA.14030 Χρήση προσδιοριστών για διαδρομές συνήθους ενόργανης αναχώρησης και άφιξης

Στις φωνητικές επικοινωνίες χρησιμοποιείται ο προσδιοριστής σε ανοικτή γλώσσα για διαδρομές συνήθους ενόργανης αναχώρησης ή άφιξης.

SERA.14035 Μετάδοση αριθμών στη ραδιοτηλεφωνία

α) Μετάδοση αριθμών

1) Όλοι οι αριθμοί που χρησιμοποιούνται κατά τη μετάδοση του χαρακτηριστικού κλήσης αεροσκάφους, της πορείας, του διαδρόμου, της κατεύθυνσης και ταχύτητας ανέμου μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά.

   i) Τα επίπεδα πτήσης μεταδίδονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, εκτός από την περίπτωση επιπέδων πτήσης σε ακέραιες εκατοντάδες.

   ii) Η ρύθμιση υψομέτρου μεταδίδεται με την εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, εκτός από την περίπτωση ρύθμισης 1 000 hPa, η οποία μεταδίδεται με τη φράση «ONE THOUSAND».

   iii) Όλοι οι αριθμοί που χρησιμοποιούνται κατά τη μετάδοση κωδικών αποκριτή μεταδίδονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία, εφόσον οι κωδικοί αποκριτή περιλαμβάνουν μόνο ακέραιες χιλιάδες, οι πληροφορίες μεταδίδονται με εκφώνηση του ψηφίου του αριθμού των χιλιάδων ο οποίος ακολουθείται από τη λέξη «THOUSAND».

2) Όλοι οι αριθμοί που χρησιμοποιούνται κατά τη μετάδοση άλλων πληροφοριών εκτός αυτών που περιγράφονται στο στοιχείο α) σημείο 1) μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία όλοι οι αριθμοί που περιέχουν ακέραιες εκατοντάδες και ακέραιες χιλιάδες μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου του αριθμού των εκατοντάδων ή των χιλιάδων ο οποίος ακολουθείται από τη λέξη «HUNDRED» ή «THOUSAND», ανάλογα με την περίπτωση. Οι συνδυασμοί χιλιάδων και ακέραιων εκατοντάδων μεταδίδονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου του αριθμού των χιλιάδων ακολουθούμενου από τη λέξη «THOUSAND», η οποία ακολουθείται από τον αριθμό των εκατοντάδων που ακολουθείται από τη λέξη «HUNDRED».

3) Εφόσον χρειάζεται να αποσαφηνιστεί ο αριθμός που μεταβιβάζεται ως ακέραιες εκατοντάδες και/ή ακέραιες χιλιάδες, ο αριθμός μεταβιβάζεται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά.

4) Κατά την παροχή πληροφοριών για τη σχετική διόπτευση αντικειμένου ή κυκλοφορία εμπλοκής εκφραζόμενων ως προς το 12ωρο ωρολόγιο, οι πληροφορίες μεταδίδονται με εκφώνηση των ψηφίων από κοινού, για παράδειγμα «TEN O'CLOCK» ή «ELEVEN O'CLOCK».

5) Οι αριθμοί που περιέχουν υποδιαστολή μεταδίδονται όπως προβλέπεται στο στοιχείο α) σημείο 1) και η υποδιαστολή τίθεται στην κατάλληλη θέση και υποδεικνύεται με τη λέξη «DECIMAL».

6) Και τα έξι ψηφία του αριθμητικού προσδιοριστή χρησιμοποιούνται για την ταυτοποίηση του διαύλου εκπομπής στις επικοινωνίες ραδιοτηλεφωνίας σε πολύ υψηλή συχνότητα (VHF), εκτός από την περίπτωση κατά την οποία τόσο το πέμπτο όσο και το έκτο ψηφίο είναι μηδέν, οπότε χρησιμοποιούνται μόνο τα τέσσερα πρώτα ψηφία.

▼M2

SERA.14040 Προφορά αριθμών

Εφόσον η γλώσσα που χρησιμοποιείται για την επικοινωνία είναι η αγγλική, οι αριθμοί μεταβιβάζονται με την προφορά που προβλέπεται στον πίνακα S14-3:

Πίνακας S14-3

Αριθμός ή σημείο	Προφορά
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundred	HUN-dred
Thousand	TOU-SAND

SERA.14045 Τεχνική μεταβίβασης

α) Οι μεταβιβάσεις γίνονται με τρόπο σύντομο και σε τόνο κανονικής συνδιάλεξης.

β) Στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες λέξεις και φράσεις, ανάλογα με την περίπτωση, οι οποίες έχουν την έννοια που αναγράφεται στον πίνακα S14-4:

Πίνακας S14-4

Φράση	Έννοια
ACKNOWLEDGE («ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΤΕ ΛΗΨΗ»)	«Γνωστοποιήστε μου αν λάβατε και αν καταλάβατε αυτό το μήνυμα».
AFFIRM («ΘΕΤΙΚΟ»)	«Ναι».
APPROVED («ΕΓΚΡΙΝΕΤΑΙ»)	«Η ενέργεια που προτείνεται εγκρίνεται».
BREAK («ΔΙΑΚΟΠΗ»)	«Γνωστοποιείται διαχωρισμός μεταξύ τμημάτων του μηνύματος».
BREAK BREAK («ΔΙΑΚΟΠΗ ΔΙΑΚΟΠΗ»)	«Γνωστοποιείται διαχωρισμός μεταξύ μηνυμάτων που μεταβιβάζονται σε διαφορετικά αεροσκάφη σε περιοχή μεγάλης κίνησης».
CANCEL («ΑΚΥΡΟ»)	«Ακυρώστε την εξουσιοδότηση που δόθηκε προηγουμένως».

▼**M2**

Φράση	Έννοια
CHECK («ΕΞΕΤΑΣΤΕ»)	«Εξετάστε ένα σύστημα ή μια διαδικασία».
CLEARED («ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (-ΟΙ)»)	«Εξουσιοδοτείστε να ενεργήσετε σύμφωνα με τους όρους που καθορίστηκαν».
CONFIRM («ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΤΕ»)	«Αιτούμαι επιβεβαίωση της: (*εξουσιοδότησης, οδηγίας, ενέργειας, πληροφορίας*)».
CONTACT («ΚΑΛΕΣΤΕ»)	«Επικοινωνήστε με…»
CORRECT («ΣΩΣΤΟ»)	«Αυτό είναι ορθό» ή «αυτό είναι ακριβές».
CORRECTION («ΔΙΟΡΘΩΣΗ»)	«Έχει γίνει λάθος σε αυτήν τη μεταβίβαση (ή στο μήνυμα που προσδιορίζεται). Το ορθό είναι…»
DISREGARD («ΑΓΝΟΗΣΤΕ»)	«Αγνοήστε».
HOW DO YOU READ [«ΠΩΣ (ΜΕ) ΛΑΜΒΑΝΕΤΕ»]	«Ποια είναι η καταληπτότητα της εκπομπής μου;» [βλέπε τη SERA.14070 στοιχείο γ)]
I SAY AGAIN [«ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΩ (ΛΕΩ ΠΑΛΙ)»]	«Επαναλαμβάνω για σαφήνεια ή έμφαση».
MAINTAIN [«ΔΙΑΤΗΡΗΣΤΕ (-ΘΕΙΤΕ)»]	«Συνεχίστε σύμφωνα με τους όρους που έχουν τεθεί» ή με την κυριολεκτική της έννοια.
MONITOR («ΑΚΡΟΑΣΘΕ»)	«Ακροάσθε (στη συχνότητα)».
NEGATIVE («ΑΡΝΗΤΙΚΟ»)	«Όχι» *ή* «Δεν παρέχεται έγκριση» *ή* «Αυτό δεν είναι ορθό» *ή* «Δεν δύναμαι».
OVER («ΟΒΕΡ»)	«Η μεταβίβασή μου τελείωσε και περιμένω απάντησή σας».
OUT («ΤΕΛΟΣ»)	«Η παρούσα ανταπόκριση τελείωσε και δεν αναμένεται απάντηση».
READ BACK («ΕΠΑΝΑΛΑΒΑΤΕ ΜΗΝΥΜΑ»)	«Επαναλάβατε ολόκληρο το μήνυμα ή κάποιο συγκεκριμένο μέρος του, όπως ακριβώς το έχετε λάβει».
RECLEARED («ΕΠΑΝΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΕΙΣΤΕ»)	«Έχει γίνει αλλαγή στην τελευταία εξουσιοδότηση που σας δόθηκε και η νέα εξουσιοδότηση υπερισχύει ολόκληρης της προηγούμενης ή μέρους της».
REPORT («ΑΝΑΦΕΡΑΤΕ»)	«Δώστε την εξής πληροφορία…»
REQUEST [«ΖΗΤΩ(-ΟΥΜΕ)»]	«Θα ήθελα να μου πείτε…» *ή* «επιθυμώ να λάβω…»
ROGER («ΕΛΗΦΘΗ»)	«Έχω λάβει ολόκληρη την τελευταία μεταβίβασή σας».
SAY AGAIN («ΕΠΑΝΑΛΑΒΑΤΕ»)	«Επαναλάβατε ολόκληρο ή το εξής μέρος της τελευταίας μεταβίβασής σας».
SPEAK SLOWER («ΜΙΛΗΣΤΕ ΠΙΟ ΑΡΓΑ»)	«Ελαττώστε τον ρυθμό ομιλίας σας».
STANDBY («ΑΝΑΜΕΙΝΑΤΕ»)	«Περιμένετε και θα σας καλέσω».
UNABLE («ΑΔΥΝΑΤΩ»)	«Δεν δύναμαι να συμμορφωθώ προς το αίτημα, την οδηγία ή την εξουσιοδότησή σας».

▼M2

Φράση	Έννοια
WILCO («ΓΟΥΙΛΚΟ»)	*(συντομευμένη έκφραση του «will comply»)* «Κατανοώ το μήνυμά σας και θα συμμορφωθώ με αυτό».
WORDS TWICE («ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΙΣ ΛΕΞΕΙΣ»)	α) *Ως αίτημα:* «Η επικοινωνία είναι δύσκολη. Παρακαλώ μεταβιβάστε κάθε λέξη ή ομάδα λέξεων δύο φορές». β) *Ως πληροφορία:* «Επειδή η επικοινωνία είναι δύσκολη, κάθε λέξη ή ομάδα λέξεων σε αυτό το μήνυμα θα μεταβιβαστεί δύο φορές».

SERA.14050 Ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης αεροσκαφών

α) Πλήρη χαρακτηριστικά κλήσης

Το ραδιοτηλεφωνικό χαρακτηριστικό κλήσης αεροσκάφους ανήκει σε έναν από τους ακόλουθους τύπους:

1) Τύπος α) — οι χαρακτήρες που αντιστοιχούν στα στοιχεία νηολόγησης του αεροσκάφους, ή

2) Τύπος β) — το τηλεφωνικό αναγνωριστικό του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, ακολουθούμενο από τους τελευταίους τέσσερις χαρακτήρες των στοιχείων νηολόγησης του αεροσκάφους,

3) Τύπος γ) — το τηλεφωνικό αναγνωριστικό του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό πτήσης.

β) Συντομευμένα χαρακτηριστικά κλήσης

Τα ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης των αεροσκαφών που αναφέρονται στο στοιχείο α), με εξαίρεση τον τύπο γ), μπορούν να συντομευθούν υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο SERA.14055 στοιχείο γ). Τα συντομευμένα χαρακτηριστικά κλήσης έχουν την ακόλουθη μορφή:

(1) Τύπος α) — ο πρώτος χαρακτήρας των στοιχείων νηολόγησης και τουλάχιστον οι δύο τελευταίοι χαρακτήρες του χαρακτηριστικού κλήσης,

(2) Τύπος β) — το τηλεφωνικό αναγνωριστικό του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, ακολουθούμενο τουλάχιστον από τους δύο τελευταίους χαρακτήρες του χαρακτηριστικού κλήσης,

(3) Τύπος γ) — δεν υπάρχει συντομευμένη μορφή.

SERA.14055 Διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας

α) Τα αεροσκάφη δεν αλλάζουν τον τύπο του ραδιοτηλεφωνικού χαρακτηριστικού κλήσης τους κατά τη διάρκεια της πτήσης, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που για λόφους ασφαλείας επιτρέπεται προσωρινά τέτοια αλλαγή μετά από οδηγίες της μονάδας ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Καμία μετάδοση δεν απευθύνεται σε αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της απογείωσης, κατά το τελευταίο μέρος της τελικής φάσης προσέγγισης ή κατά την προσγείωση, εκτός αν συντρέχουν λόγοι ασφαλείας.

β) Επίτευξη ραδιοτηλεφωνικών επικοινωνιών

1) Κατά τη διαδικασία επίτευξης επικοινωνίας, χρησιμοποιούνται πάντα πλήρη ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης. Κατά τη διαδικασία επίτευξης επικοινωνίας, τα αεροσκάφη αρχίζουν την κλήση τους με το αναγνωριστικό του καλούμενου σταθμού, ακολουθούμενου από το αναγνωριστικό του καλούντος σταθμού.

2) Για τη διαδικασία απάντησης στις προαναφερθείσες κλήσεις, χρησιμοποιείται το χαρακτηριστικό κλήσης του καλούντος σταθμού, ακολουθούμενο από το χαρακτηριστικό κλήσης του απαντώντος σταθμού, το οποίο θεωρείται ως πρόσκληση για να αρχίσει η μεταβίβαση του καλούντος σταθμού. Για τις μεταβιβάσεις επικοινωνίας εντός μονάδας ATS, το χαρακτηριστικό κλήσης της μονάδας ATS είναι δυνατόν να παραλείπεται, εφόσον το επιτρέπει η αρμόδια αρχή.

▼M2

3) Οι επικοινωνίες για επίτευξη επαφής αρχίζουν με κλήση και απάντηση, εκτός αν είναι βέβαιο ότι ο καλούμενος σταθμός θα λάβει την κλήση, οπότε ο καλών σταθμός μπορεί να μεταδώσει το μήνυμά του χωρίς να περιμένει απάντηση από τον καλούμενο σταθμό.

γ) Συνέχιση των ραδιοτηλεφωνικών επικοινωνιών

1) Τα συντομευμένα ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης, όπως περιγράφονται στη SERA.14050 στοιχείο β), χρησιμοποιούνται μόνο μετά από επιτυχή επικοινωνία, όταν δεν υπάρχει πλέον πιθανότητα να προκληθεί σύγχυση. Τα αεροσκάφη χρησιμοποιούν τα συντομευμένα χαρακτηριστικά κλήσης τους, μόνον αφού λάβουν κλήση με αυτά από τον αεροναυτικό σταθμό.

2) Όταν εκδίδονται και επαναλαμβάνονται εξουσιοδοτήσεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, οι ελεγκτές και οι χειριστές αναφέρουν πάντα το χαρακτηριστικό κλήσης του αεροσκάφους προς το οποίο απευθύνεται η εξουσιοδότηση. Σε κάθε άλλη περίπτωση, επιτρέπεται συνεχής αμφίδρομη επικοινωνία μετά την επίτευξη επαφής, χωρίς να χρησιμοποιούνται πλέον τα χαρακτηριστικά αναγνώρισης ή κλήσης έως το τέλος της επαφής.

SERA.14060 Μετάδοση επικοινωνιών VHF

α) Το αεροσκάφος καλείται από την αρμόδια μονάδα ATS να μεταβεί από μια ραδιοσυχνότητα σε άλλη βάσει των συμφωνημένων διαδικασιών. Ελλείψει σχετικής οδηγίας, το αεροσκάφος ενημερώνει τη μονάδα ATS πριν πραγματοποιήσει την εν λόγω μετάβαση.

β) Κατά την επίτευξη αρχικής επαφής σε ή κατά την έξοδο από συχνότητα VHF, το αεροσκάφος μεταδίδει την εν λόγω πληροφορία, σύμφωνα με τυχόν απαίτηση των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και την έγκριση της αρμόδιας αρχής.

SERA.14065 Διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας για αλλαγή διαύλου φωνητικής επικοινωνίας αέρος-εδάφους

α) Η αρχική κλήση προς μονάδα ATS κατόπιν αλλαγής διαύλου φωνητικής επικοινωνίας αέρος-εδάφους περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία, εκτός αν ορίζουν διαφορετικά οι αρμόδιοι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας και εγκρίνει η αρμόδια αρχή:

1) το αναγνωστικό της καλούμενης μονάδας ATS,

2) το χαρακτηριστικό κλήσης και, στην περίπτωση αεροσκαφών που εμπίπτουν στην κατηγορία βαρέος απορρεύματος ανατάραξης, τη λέξη «Βαρύ» («Heavy») ή «Υπερβαρύ» («Super»), εφόσον η αρμόδια αρχή έχει κρίνει ότι εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή,

3) το επίπεδο, συμπεριλαμβανομένων των επιπέδων διέλευσης και των εξουσιοδοτημένων επιπέδων, εφόσον δεν διατηρείται το εξουσιοδοτημένο επίπεδο,

4) την ταχύτητα, εφόσον έχει εκχωρηθεί από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας και

5) πρόσθετα στοιχεία, σύμφωνα με την απαίτηση των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και την έγκριση της αρμόδιας αρχής.

β) Οι χειριστές παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο πτήσης στην πλησιέστερη ακέραια απόσταση 30 m ή 100 ft, σύμφωνα με την ένδειξη στο υψόμετρο του χειριστή.

γ) Αρχική κλήση προς τον πύργο ελέγχου αεροδρομίου

Για αεροσκάφη που εξυπηρετούνται από υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου, η αρχική κλήση περιλαμβάνει:

1) το αναγνωστικό της καλούμενης μονάδας ATS,

2) το χαρακτηριστικό κλήσης και, στην περίπτωση αεροσκαφών που εμπίπτουν στην κατηγορία βαρέος απορρεύματος ανατάραξης, τη λέξη «Βαρύ» («Heavy») ή «Υπερβαρύ» («Super»), εφόσον η αρμόδια αρχή έχει κρίνει ότι εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή,

▼M2

3) τη θέση και

4) πρόσθετα στοιχεία, σύμφωνα με την απαίτηση των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και την έγκριση της αρμόδιας αρχής.

SERA.14070 Διαδικασίες δοκιμών

α) Ο τύπος των δοκιμαστικών εκπομπών περιλαμβάνει τα εξής:

1) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του καλούμενου σταθμού,

2) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του καλούντος σταθμού,

3) τις λέξεις «RADIO CHECK» («ΔΟΚΙΜΗ (ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ)»),

4) τη συχνότητα που χρησιμοποιείται.

β) Η απάντηση σε δοκιμαστική εκπομπή περιλαμβάνει τα εξής:

1) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του σταθμού που ζητά τη δοκιμή,

2) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του απαντώντος σταθμού,

3) πληροφορίες που αφορούν την καταληπτότητα του σταθμού που ζητά τη δοκιμαστική εκπομπή,

γ) Όταν γίνονται δοκιμές χρησιμοποιείται η ακόλουθη κλίμακα καταληπτότητας:

Κλίμακα καταληπτότητας

1) 1 Ακατάλληπτο («Unreadable»)

2) 2 Καταληπτό ορισμένες φορές («Readable now and then»)

3) 3 Καταληπτό με δυσκολία («Readable but with difficulty»)

4) 4 Καταληπτό («Readable»)

5) 5 Απολύτως καταληπτό («Perfectly readable»)

SERA.14075 Ανταλλαγή επικοινωνιών

α) Οι επικοινωνίες είναι σύντομες, σαφείς και να χρησιμοποιείται σε αυτές η τυποποιημένη φρασεολογία, εφόσον διατίθεται.

1) Όταν μεταδίδεται από αεροσκάφος, η επιβεβαίωση λήψης μηνύματος περιλαμβάνει το χαρακτηριστικό κλήσης του εν λόγω αεροσκάφους.

2) Όταν η επιβεβαίωση λήψης μεταδίδεται από μονάδα ATS προς αεροσκάφος, περιλαμβάνει το χαρακτηριστικό κλήσης του αεροσκάφους, ακολουθούμενο, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, από το χαρακτηριστικό κλήσης της μονάδας ATS.

β) Τερματισμός συνομιλίας.

Η ραδιοτηλεφωνική συνομιλία τερματίζεται από τη λαμβάνουσα μονάδα ATS ή από το αεροσκάφος που χρησιμοποιεί το χαρακτηριστικό κλήσης του.

γ) Διορθώσεις και επαναλήψεις

1) Όταν γίνει λάθος στη μεταβίβαση, τότε μεταβιβάζεται η λέξη «ΔΙΟΡΘΩΣΗ» («CORRECTION»), επαναλαμβάνεται η τελευταία ομάδα ή φράση που μεταβιβάσθηκε σωστά και, στη συνέχεια, μεταβιβάζεται η σωστή εκδοχή του μηνύματος.

2) Εάν η διόρθωση μπορεί να είναι καλύτερη με επανάληψη ολόκληρου του μηνύματος, χρησιμοποιείται η φράση «ΔΙΟΡΘΩΣΗ, ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΩ» («CORRECTION, I SAY AGAIN»), πριν μεταδοθεί το μήνυμα για δεύτερη φορά.

3) Εάν ο λαμβάνων σταθμός αμφιβάλλει για την ορθότητα του μηνύματος που έλαβε, ζητά επανάληψη είτε ολόκληρου του μηνύματος είτε μέρους αυτού.

▼M2

4) Εάν απαιτείται επανάληψη ολόκληρου του μηνύματος, μεταβιβάζονται οι λέξεις «ΕΠΑΝΑΛΑΒΕΤΕ» («SAY AGAIN»). Εάν απαιτείται επανάληψη τμήματος του μηνύματος, χρησιμοποιείται η φράση «ΕΠΑΝΑΛΑΒΑΤΕ ΟΛΑ ΠΡΙΝ (ΤΟ)… (πρώτη λέξη που ελήφθη σωστά)» («SAY AGAIN ALL BEFORE…») ή «ΕΠΑΝΑΛΑΒΑΤΕ ΑΠΟ… (λέξη που προηγείται του τμήματος που δεν ελήφθη) ΜΕΧΡΙ… (λέξη που ακολουθεί το τμήμα που δεν ελήφθη)» («SAY AGAIN… TO…») ή «ΕΠΑΝΑΛΑΒΑΤΕ ΟΛΑ ΜΕΤΑ (ΤΟ)… (τελευταία λέξη που ελήφθη σωστά)» («SAY AGAIN ALL AFTER…»).

δ) Αν κατά τη διάρκεια του ελέγχου για την ορθότητα της επανάληψης διαπιστωθεί ότι έγιναν λάθη σε ορισμένα μέρη, μεταβιβάζεται η φράση «ΑΡΝΗΤΙΚΟ ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΩ» («NEGATIVE I SAY AGAIN») στο τέλος της επανάληψης και στη συνέχεια επαναλαμβάνονται τα μέρη αυτά σωστά.

SERA.14080 Επαγρύπνηση επικοινωνιών/Ώρες υπηρεσίας

α) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, τα αεροσκάφη διατηρούν επαγρύπνηση όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή και δεν διακόπτουν την επαγρύπνηση χωρίς να ειδοποιήσουν την οικεία μονάδα ATS, εκτός αν συντρέχουν λόγοι ασφαλείας.

1) Αεροσκάφη που εκτελούν μεγάλες υπερπόντιες πτήσεις ή πτήσεις σε καθορισμένες περιοχές πάνω από τις οποίες απαιτείται τα αεροσκάφη να φέρουν πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT), διατηρούν συνεχώς ανοιχτή τη συχνότητα VHF έκτακτης ανάγκης 121,5 MHz, εκτός από τις περιόδους που διεξάγουν επικοινωνίες σε άλλους διαύλους VHF ή αδυνατούν να έχουν ταυτόχρονα ανοιχτούς δύο διαύλους λόγω περιορισμών του αερομεταφερόμενου εξοπλισμού ή άλλων υποχρεώσεων στον θάλαμο διακυβέρνησης.

2) Τα αεροσκάφη διατηρούν συνεχώς ανοιχτή τη συχνότητα VHF έκτακτης ανάγκης 121,5 MHz σε περιοχές ή διαδρομές στις οποίες υφίσταται ενδεχόμενο αναχαίτισης αεροσκάφους ή άλλων επικίνδυνων καταστάσεων και έχει ορίσει σχετική απαίτηση η αρμόδια αρχή.

β) Οι αεροναυτικοί σταθμοί διατηρούν συνεχώς ανοιχτό τον δίαυλο της συχνότητας VHF έκτακτης ανάγκης 121,5 MHz κατά τις ώρες εξυπηρέτησης των μονάδων στις οποίες αυτός είναι εγκατεστημένος. Εφόσον δύο ή περισσότεροι σταθμοί είναι συνεγκατεστημένοι, η εν λόγω απαίτηση πληρούται με ανοιχτή τη συχνότητα 121,5 MHz ενός από αυτούς.

γ) Εφόσον καταστεί αναγκαίο για αεροσκάφος ή μονάδα ATS να αναστείλει τη λειτουργία για οποιονδήποτε λόγο, ενημερώνει σχετικά τους λοιπούς εμπλεκόμενους σταθμούς, εφόσον είναι εφικτό, και μεταδίδει την εκτιμώμενη ώρα αποκατάστασης της λειτουργίας. Όταν αποκατασταθεί η λειτουργία, οι λοιποί εμπλεκόμενοι σταθμοί ενημερώνονται σχετικά. Εφόσον καταστεί αναγκαία η αναστολή της λειτουργίας πέραν της ώρας που καθορίστηκε στην αρχική ανακοίνωση, μεταδίδεται, εφόσον είναι εφικτό, αναθεωρημένη ώρα αποκατάστασης της λειτουργίας την αρχική ώρα ή πλησίον αυτής.

SERA.14085 Χρήση τυφλής εκπομπής

α) Όταν αεροσκάφος αδυνατεί να επιτύχει επαφή στον καθορισμένο δίαυλο, στον προηγούμενο δίαυλο που χρησιμοποιήθηκε ή σε άλλο κατάλληλο δίαυλο για τη διαδρομή και αδυνατεί να επιτύχει επαφή με την αρμόδια μονάδα ATS, άλλη μονάδα ATS ή άλλο αεροσκάφος παρά τη χρήση όλων των διαθέσιμων μέσων, τότε το αεροσκάφος μεταβιβάζει δύο φορές το μήνυμά του στον (στους) καθορισμένο(-ους) δίαυλο(-ους), προτάσσοντας τη φράση «ΤΥΦΛΗ ΕΚΠΟΜΠΗ» («TRANSMITTING BLIND») και, εάν χρειαστεί, αναφέρει τον (τους) αποδέκτη(-ες) του μηνύματος.

β) Αεροσκάφος που αδυνατεί να αποκαταστήσει επικοινωνία λόγω απώλειας του δέκτη, μεταδίδει αναφορές στις προγραμματισμένες ώρες ή θέσεις στο δίαυλο που είναι σε χρήση, προτάσσοντας τη φράση «TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE» («ΤΥΦΛΗ ΕΚΠΟΜΠΗ ΛΟΓΩ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΔΕΚΤΗ»). Το αεροσκάφος:

1) μεταδίδει το σκοπούμενο μήνυμα και στη συνέχεια το επαναλαμβάνει ολόκληρο,

2) αναφέρει την ώρα στην οποία προτίθεται να πραγματοποιήσει την επόμενη μεταβίβαση,

▼M2

3) εφόσον εξυπηρετείται από υπηρεσία της εναέριας κυκλοφορίας, μεταδίδει πληροφορίες σχετικά με τις προθέσεις του κυβερνήτη για τη συνέχιση της πτήσης.

SERA.14087 Χρήση της τεχνικής αναμετάδοσης επικοινωνιών

α) Εφόσον μονάδα ATS αδυνατεί να επιτύχει επαφή με αεροσκάφος μετά από κλήσεις στις συχνότητες στις οποίες θεωρείται ότι το αεροσκάφος ακροάται, η μονάδα ATS:

1) καλεί τις λοιπές μονάδες ATS να παράσχουν συνδρομή με κλήση προς το αεροσκάφος και αναμετάδοση της εκπομπής, εάν χρειαστεί, και

2) καλεί αεροσκάφη επί της συγκεκριμένης διαδρομής να επιχειρήσουν επίτευξη επικοινωνίας με το αεροσκάφος και, κατά περίπτωση, να αναμεταδώσουν την εκπομπή.

β) Οι διατάξεις του στοιχείου α) εφαρμόζονται επίσης:

1) κατόπιν αιτήματος της σχετικής μονάδας ATS,

2) εφόσον δεν ελήφθη η αναμενόμενη επικοινωνία από αεροσκάφος εντός χρονικής περιόδου η οποία εγείρει την υποψία αστοχίας της επικοινωνίας.

SERA.14090 Ειδικές διαδικασίες επικοινωνίας

α) Κίνηση οχημάτων

▼C1

Οι φρασεολογίες για την κίνηση οχημάτων, εκτός των ρυμουλκών, στην περιοχή ελιγμών είναι οι ίδιες με εκείνες που χρησιμοποιούνται για την κίνηση αεροσκαφών, με εξαίρεση τις οδηγίες τροχοδρόμησης, όπου η λέξη «ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΗΣΤΕ» («TAXI») αντικαθίσταται από τη λέξη «ΠΡΟΩΘΗΘΕΙΤΕ» («PROCEED») κατά την επικοινωνία με οχήματα.

▼M2

β) Συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας

Η συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας δεν παρέχει «εξουσιοδοτήσεις» αλλά μόνο «συμβουλευτικές πληροφορίες» και χρησιμοποιεί τη λέξη «συμβουλή» («advise») ή «πρόταση» («suggest») όταν προτείνεται σειρά ενεργειών σε αεροσκάφος.

γ) Ένδειξη κατηγορίας βαρέος απορρεύματος ανατάραξης

1) Για αεροσκάφη που εμπίπτουν στην κατηγορία βαρέος απορρεύματος ανατάραξης, αναφέρεται η λέξη «Βαρύ» («Heavy») αμέσως μετά το χαρακτηριστικό κλήσης του αεροσκάφους κατά την πρώτη ραδιοτηλεφωνική επαφή του εν λόγω αεροσκάφους με τις μονάδες ATS.

2) Για συγκεκριμένα αεροσκάφη που εμπίπτουν στην κατηγορία βαρέος απορρεύματος ανατάραξης, εφόσον η αρμόδια αρχή έχει κρίνει ότι εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή, αναφέρεται η λέξη «Υπερβαρύ» («Super») αμέσως μετά το χαρακτηριστικό κλήσης του αεροσκάφους κατά την πρώτη ραδιοτηλεφωνική επαφή του εν λόγω αεροσκάφους με τις μονάδες ATS.

δ) Διαδικασίες σχετικά με την απόκλιση λόγω καιρού

Όταν ο χειριστής αρχίζει την επικοινωνία με τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, είναι δυνατόν να λάβει ταχεία απάντηση εφόσον δηλώσει ότι «ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ» («WEATHER DEVIATION REQUIRED»), ώστε να υποδείξει ότι επιθυμεί να έχει προτεραιότητα στη συχνότητα και να λάβει απάντηση από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας. Κατά περίπτωση, ο χειριστής αρχίζει την επικοινωνία με εκφώνηση της κλήσης επείγουσας ανάγκης «PAN PAN» (κατά προτίμηση εκφωνείται τρεις φορές).

▼M2

SERA.14095 Διαδικασίες ραδιοτηλεφωνικών επικοινωνιών κινδύνου και επείγουσας ανάγκης

α) Γενικά

1) Η εκπομπή σήματος κινδύνου και επείγουσας ανάγκης περιλαμβάνει όλα τα ραδιοτηλεφωνικά μηνύματα που σχετίζονται με καταστάσεις κινδύνου και επείγουσας ανάγκης, αντίστοιχα. Οι καταστάσεις κινδύνου και επείγουσας ανάγκης ορίζονται ως εξής:

i) *Κίνδυνος*: κατάσταση απειλής από σοβαρό και/ή επικείμενο κίνδυνο η οποία απαιτεί άμεση βοήθεια.

ii) *Επείγουσα ανάγκη*: κατάσταση που αφορά την ασφάλεια αεροσκάφους ή άλλου οχήματος, ή κάποιου ατόμου που επιβαίνει σε αυτό ή είναι ορατό από αυτό, η οποία όμως δεν απαιτεί άμεση βοήθεια.

2) Το ραδιοτηλεφωνικό σήμα κινδύνου «MAYDAY» και το ραδιοτηλεφωνικό σήμα επείγουσας ανάγκης «PAN PAN» χρησιμοποιούνται στην αρχή της πρώτης επικοινωνίας κινδύνου και επείγουσας ανάγκης, αντίστοιχα. Στην αρχή οιασδήποτε επόμενης επικοινωνίας κινδύνου και επείγουσας ανάγκης επιτρέπεται η χρήση των ραδιοτηλεφωνικών σημάτων κινδύνου και επείγουσας ανάγκης.

3) Ο αποστολέας μηνυμάτων προς αεροσκάφος που βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου ή επείγουσας ανάγκης περιορίζει στο ελάχιστο τον αριθμό και το περιεχόμενο των εν λόγω μηνυμάτων που απαιτούνται κατά περίπτωση.

4) Εάν δεν επιβεβαιωθεί η λήψη του μηνύματος κινδύνου ή επείγουσας ανάγκης από τη μονάδα ATS στην οποία απευθύνεται το αεροσκάφος, τότε παρέχουν βοήθεια άλλες μονάδες ATS, όπως προβλέπεται στο στοιχείο β) σημεία 2) και 3), αντίστοιχα.

5) Η εκπομπή σήματος κινδύνου και επείγουσας ανάγκης διεξάγεται κανονικά στη συχνότητα στην οποία άρχισε, έως ότου θεωρηθεί ότι είναι δυνατή η παροχή καλύτερης βοήθειας εάν η εν λόγω εκπομπή μεταφερθεί σε διαφορετική συχνότητα.

6) Στις επικοινωνίες κινδύνου και επείγουσας ανάγκης, γενικά, οι μεταδόσεις που εκπέμπονται με ραδιοτηλεφωνία γίνονται με αργό ρυθμό και με ευκρίνεια. Κάθε λέξη προφέρεται καθαρά για διευκόλυνση της μεταγραφής.

β) Ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες κινδύνου

1) Ενέργειες αεροσκάφους που βρίσκεται σε κίνδυνο

Το μήνυμα κινδύνου που εκπέμπεται από αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο μεταβιβάζεται μετά από το ραδιοτηλεφωνικό σήμα κινδύνου «MAYDAY» σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 2), το οποίο εκφωνείται κατά προτίμηση τρεις φορές, και πρέπει επίσης να:

i) μεταδίδεται στη συχνότητα αέρος-εδάφους που χρησιμοποιείται τη συγκεκριμένη στιγμή,

ii) περιλαμβάνει όσο το δυνατόν περισσότερα από τα παρακάτω στοιχεία τα οποία εκφωνούνται με ευκρίνεια και, εφόσον είναι δυνατόν, με την ακόλουθη σειρά:

Α) το όνομα της μονάδας ATS στην οποία απευθύνεται (εφόσον ο χρόνος και οι περιστάσεις το επιτρέπουν),

Β) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του αεροσκάφους,

Γ) τη φύση της κατάστασης κινδύνου,

Δ) την πρόθεση του κυβερνήτη,

Ε) τη θέση του αεροσκάφους τη συγκεκριμένη στιγμή, το επίπεδο και την πορεία του.

▼**M2**

2) Ενέργειες της μονάδας ATS στην οποία απευθύνεται μήνυμα κινδύνου ή της πρώτης μονάδας ATS που επιβεβαιώνει τη λήψη του

Η μονάδα ATS στην οποία απευθύνεται αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο ή η πρώτη μονάδα ATS που επιβεβαιώνει τη λήψη του μηνύματος κινδύνου:

i) επιβεβαιώνει αμέσως τη λήψη του μηνύματος κινδύνου,

ii) αναλαμβάνει τη διεύθυνση των επικοινωνιών ή μεταδίδει συγκεκριμένα και καθαρά αυτή την ευθύνη και, εφόσον η μεταβίβαση πραγματοποιηθεί, ενημερώνει σχετικά το αεροσκάφος, και

iii) προβαίνει αμέσως στις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να εξασφαλισθεί το συντομότερο δυνατόν η παροχή όλων των πληροφοριών που είναι απαραίτητες για:

A) την αρμόδια μονάδα ATS,

B) τον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή τον αντιπρόσωπό του βάσει προκαθορισμένων συμφωνιών,

iv) προειδοποιεί, κατά περίπτωση, τις άλλες μονάδες ATS, ώστε να εμποδιστεί η μετάδοση εκπομπών στη συχνότητα στην οποία διεξάγεται η επικοινωνία κινδύνου.

3) Επιβολή σιγής

i) Το αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο ή η μονάδα ATS που διευθύνει την εκπομπή κινδύνου επιτρέπεται να επιβάλει σιγή είτε σε όλους τους σταθμούς κινητής υπηρεσίας της περιοχής είτε σε οιονδήποτε σταθμό που παρεμβάλλεται στην εκπομπή κινδύνου. Απευθύνει τις εν λόγω οδηγίες «προς όλους τους σταθμούς» ή προς ένα μόνο σταθμό, ανάλογα με την περίπτωση. Σε κάθε περίπτωση, μεταδίδει τα εξής:

A) το σήμα «ΣΤΑΜΑΤΗΣΤΕ ΤΗ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ» («STOP TRANSMITTING»),

B) το ραδιοτηλεφωνικό σήμα κινδύνου «MAYDAY».

ii) Τα σήματα που καθορίζονται στο στοιχείο β) σημείο 3) i) χρησιμοποιούνται μόνον για αεροσκάφη που βρίσκονται σε κίνδυνο και για τη μονάδα ATS που διευθύνει την εκπομπή κινδύνου.

4) Ενέργειες όλων των λοιπών μονάδων ATS/αεροσκαφών

i) Οι επικοινωνίες κινδύνου έχουν απόλυτη προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων επικοινωνιών και, ως εκ τούτου, οι μονάδες ATS/τα αεροσκάφη που γνωρίζουν την ύπαρξη τέτοιων επικοινωνιών δεν μεταδίδουν μηνύματα στην εν λόγω συχνότητα, εκτός εάν:

A) η κατάσταση κινδύνου ακυρώθηκε ή η εκπομπή κινδύνου έληξε,

B) όλη η εκπομπή κινδύνου μεταφέρθηκε σε άλλες συχνότητες,

Γ) δώσει άδεια η μονάδα ATS που διευθύνει τις επικοινωνίες,

Δ) οι ίδιες/τα ίδια οφείλουν να παράσχουν βοήθεια.

ii) Κάθε μονάδα ATS/αεροσκάφος που γνωρίζει την ύπαρξη εκπομπής κινδύνου αλλά αδυνατεί να βοηθήσει το αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο, συνεχίζει, παρ' όλα αυτά, να ακροάται την εν λόγω εκπομπή, έως ότου καταστεί σαφές ότι εξασφαλίσθηκε η παροχή βοήθειας.

5) Τέλος επικοινωνιών κινδύνου και σιγής

i) Εφόσον το αεροσκάφος δεν βρίσκεται πλέον σε κίνδυνο, μεταδίδει μήνυμα ακύρωσης της κατάστασης κινδύνου.

▼**M2**

ii) Εφόσον η μονάδα ATS που διηύθυνε την επικοινωνία κινδύνου βεβαιωθεί ότι η κατάσταση κινδύνου έληξε, προβαίνει αμέσως στις απαραίτητες ενέργειες ώστε η εν λόγω πληροφορία να μεταδοθεί το συντομότερο δυνατόν:

A) στην αρμόδια μονάδα ATS,

B) στον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή τον αντιπρόσωπό του βάσει προκαθορισμένων συμφωνιών,

iii) Η επικοινωνία κινδύνου και η κατάσταση σιγής τερματίζονται με τη μετάδοση του μηνύματος που περιλαμβάνει τις λέξεις «ΛΗΞΗ ΣΗΜΑΤΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ» («DISTRESS TRAFFIC ENDED») στη συχνότητα ή τις συχνότητες που χρησιμοποιείται(-ούνται) για την εκπομπή κινδύνου. Το μήνυμα αυτό προέρχεται μόνο από τη μονάδα ATS που διευθύνει τις επικοινωνίες εφόσον, μετά τη λήψη του μηνύματος που καθορίζεται στο στοιχείο β) σημείο 5) i), της επιτραπεί από την αρμόδια αρχή.

γ) Ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες επείγουσας ανάγκης

1) Ενέργειες αεροσκάφους που αναφέρει κατάσταση επείγουσας ανάγκης με εξαίρεση τις διατάξεις του στοιχείου γ) σημείο 4)

Το μήνυμα επείγουσας ανάγκης που εκπέμπεται από αεροσκάφος που αναφέρει κατάσταση επείγουσας ανάγκης μεταδίδεται μετά από το ραδιοτηλεφωνικό σήμα επείγουσας ανάγκης «PAN PAN» σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 2), το οποίο εκφωνείται κατά προτίμηση τρεις φορές και η κάθε λέξη της ομάδας προφέρεται όπως η γαλλική λέξη «panne», και επίσης:

i) μεταδίδεται στη συχνότητα αέρος-εδάφους που χρησιμοποιείται τη συγκεκριμένη στιγμή,

ii) περιλαμβάνει όσο το δυνατόν περισσότερα από τα παρακάτω στοιχεία τα οποία εκφωνούνται με ευκρίνεια και, εφόσον είναι δυνατόν, με την ακόλουθη σειρά:

A) το όνομα της μονάδας ATS στην οποία απευθύνεται,

B) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του αεροσκάφους,

Γ) τη φύση της κατάστασης επείγουσας ανάγκης,

Δ) την πρόθεση του κυβερνήτη,

E) τη θέση του αεροσκάφους τη συγκεκριμένη στιγμή, το επίπεδο και την πορεία του.

ΣΤ) οποιαδήποτε άλλη χρήσιμη πληροφορία.

2) Ενέργειες της μονάδας ATS στην οποία απευθύνεται μήνυμα επείγουσας ανάγκης ή της πρώτης μονάδας ATS που επιβεβαιώνει τη λήψη του

Η μονάδα ATS στην οποία απευθύνεται αεροσκάφος που αναφέρει κατάσταση επείγουσας ανάγκης ή η πρώτη μονάδα ATS που επιβεβαιώνει τη λήψη του μηνύματος επείγουσας ανάγκης:

i) επιβεβαιώνει τη λήψη του μηνύματος επείγουσας ανάγκης,

ii) προβαίνει αμέσως στις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να εξασφαλισθεί το συντομότερο δυνατόν η παροχή όλων των πληροφοριών που είναι απαραίτητες για:

A) την αρμόδια μονάδα ATS,

B) τον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή τον αντιπρόσωπό του βάσει προκαθορισμένων συμφωνιών,

iii) αναλαμβάνει, κατά περίπτωση, τη διεύθυνση των επικοινωνιών.

▼**M2**

3) Ενέργειες όλων των λοιπών μονάδων ATS/αεροσκαφών

Οι επικοινωνίες επείγουσας ανάγκης έχουν προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων επικοινωνιών εκτός από τις επικοινωνίες κινδύνου και, ως εκ τούτου, οι μονάδες ATS/τα αεροσκάφη μεριμνούν ώστε να μην παρεμβάλλονται στη μεταβίβαση εκπομπής επείγουσας ανάγκης:

4) Ενέργειες αεροσκάφους που χρησιμοποιείται για ιατρικές μεταφορές

i) Η χρήση του σήματος που περιγράφεται στο στοιχείο γ) σημείο 4) ii) υποδεικνύει ότι το μήνυμα που έπεται αφορά προστατευόμενη ιατρική μεταφορά δυνάμει των συμβάσεων της Γενεύης του 1949 και των Πρόσθετων Πρωτοκόλλων της.

ii) Για τους σκοπούς της αναγγελίας και της αναγνώρισης αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται για ιατρικές μεταφορές, μεταδίδεται ραδιοτηλεφωνικό σήμα επείγουσας ανάγκης «PAN PAN», το οποίο εκφωνείται κατά προτίμηση τρεις φορές και η κάθε λέξη της ομάδας προφέρεται όπως η γαλλική λέξη «panne» και, στη συνέχεια, μεταδίδεται το ραδιοτηλεφωνικό σήμα ιατρικών μεταφορών «MAY-DEE-CAL», το οποίο προφέρεται όπως η γαλλική λέξη «médical». Η χρήση των σημάτων που περιγράφονται ανωτέρω υποδεικνύει ότι το μήνυμα που έπεται αφορά προστατευόμενη ιατρική μεταφορά.

Το μήνυμα περιέχει τα ακόλουθα στοιχεία:

Α) το χαρακτηριστικό κλήσης ή άλλα αναγνωρισμένα μέσα για την αναγνώριση των ιατρικών μεταφορών,

Β) τη θέση των ιατρικών μεταφορών,

Γ) τον αριθμό και τον τύπο των ιατρικών μεταφορών,

Δ) την προβλεπόμενη πορεία,

Ε) την υπολογιζόμενη ώρα διαδρομής, αναχώρησης και άφιξης, ανάλογα με την περίπτωση, και

ΣΤ) οποιαδήποτε άλλη η πληροφορία, όπως απόλυτο ύψος πτήσης, παρακολουθούμενες ραδιοσυχνότητες, χρησιμοποιούμενες γλώσσες και τρόποι λειτουργίας και κωδικοί δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης.

5) Ενέργειες των μονάδων ATS στις οποίες απευθύνεται μήνυμα ιατρικών μεταφορών ή άλλων λαμβανόντων σταθμών

Οι διατάξεις του στοιχείου γ) σημεία 2) και 3) εφαρμόζονται, κατά περίπτωση, σε μονάδες ATS μήνυμα που λαμβάνουν μήνυμα ιατρικών μεταφορών.

▼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.

▼M2

1.1.2. Οι διαδικασίες τηλεπικοινωνιακής μετάδοσης σημάτων κινδύνου και επείγουσας ανάγκης είναι σύμφωνες με την ενότητα 14.

▼B

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 A 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

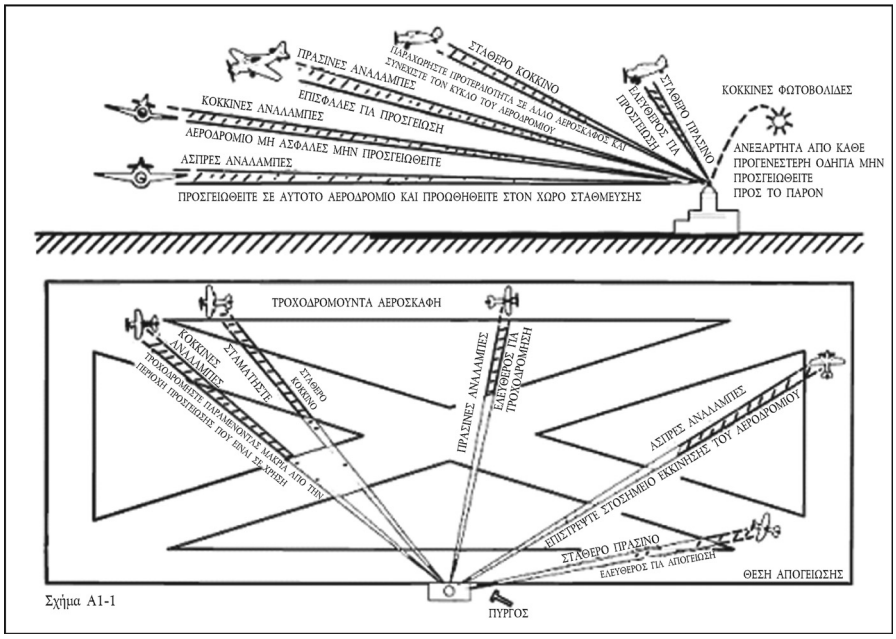
3.1. **Φωτεινά σήματα και φωτοβολίδες**

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 A1-1).	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 A1-1

▼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*

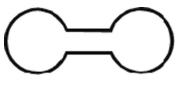
3.2.2.1. Οριζόντιο κόκκινο τετράγωνο πλαίσιο με μια κίτρινη διαγώνιο (σχήμα A1 — 3), όταν επιδεικνύεται σε περιοχή σημάτων, υποδηλώνει, ότι λόγω της κακής κατάστασης της περιοχής ελιγμών, ή για οποιοδήποτε άλλο λόγο, πρέπει να τηρηθούν ειδικές προφυλάξεις κατά την προσέγγιση για προσγείωση ή κατά την 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 Α1 — 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 Α1-5

3.2.4. *Κλειστοί διάδρομοι ή τροχοδρόμοι*

▼M2

3.2.4.1. Σταυροί απλού ευδιάκριτου χρώματος, λευκού στους διαδρόμους και κίτρινου στους τροχοδρόμους (Σχήμα Α1-6), που αναπαριστώνται οριζόντια στους διαδρόμους και τροχοδρόμους ή τμήματα αυτών, υποδηλώνουν περιοχή ακατάλληλη για κίνηση αεροσκαφών.

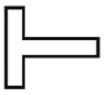
▼B



Σχήμα Α1-6

3.2.5. *Κατευθύνσεις για προσγείωση ή απογείωση*

3.2.5.1. Οριζόντιο λευκό ή πορτοκαλί «Τ» προσγείωσης (σχήμα Α1 — 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 Α1-7

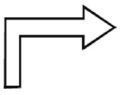
3.2.5.2. Ομάδα από δύο ψηφία (σχήμα Α1 — 8), που επιδεικνύεται κατακόρυφα επί του πύργου ελέγχου αεροδρομίου ή κοντά σε αυτόν, υποδηλώνει προς τα αεροσκάφη, που βρίσκονται στην περιοχή ελιγμών, την κατεύθυνση για απογείωση, εκφραζόμενη σε μονάδες των 10 μοιρών, προς την πλησιέστερη δεκάδα μοιρών της μαγνητικής πυξίδας.



Σχήμα Α1-8

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 Α1 — 9), υποδηλώνει, ότι οι στροφές πρέπει να γίνονται προς τα δεξιά πριν την προσγείωση και μετά την απογείωση.



Σχήμα Α1-9

▼B

3.2.7. *Γραφείο αναφορών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας*

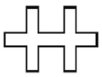
3.2.7.1. Το γράμμα «C» που επιδεικνύεται κατακόρυφα σε μαύρο χρώμα έναντι κίτρινου βάθους (σχήμα A1 — 10), υποδηλώνει την τοποθεσία του γραφείου αναφορών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.



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:

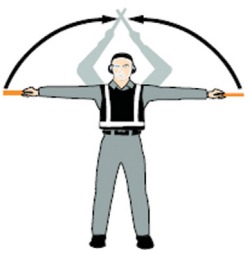
α) για αεροσκάφη σταθερών πτερύγων, στην αριστερή πλευρά του αεροσκάφους, όπου φαίνεται καλύτερα από το χειριστή· και

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

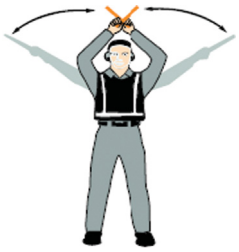
4.1.2. Πριν από τη χρήση των κατωτέρω σημάτων, ο σηματωρός πρέπει να εξακριβώνει, ότι η περιοχή, εντός της οποίας πρόκειται να καθοδηγηθεί αεροσκάφος, είναι ελεύθερη από αντικείμενα, στα οποία το αεροσκάφος, συμμορφούμενο με το SERA.3301 στοιχείο α), θα μπορούσε διαφορετικά να χτυπήσει.

	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. (*) 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.
	2. **Αναγνώριση πύλης** Σηκώστε τους βραχίονες πλήρως εκτεταμένους ίσια επάνω από την κεφαλή με τις ράβδους να δείχνουν προς τα επάνω.

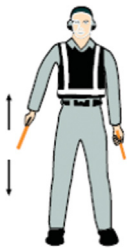
▼B

	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.

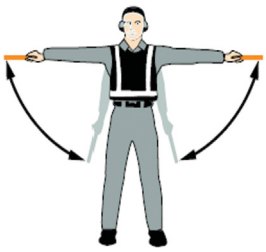
▼B

	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).

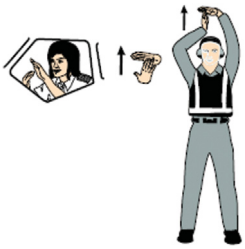
▼B

	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.

▼M2

	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.
	γ) Τοποθέτηση τροχοεμποδιστήρων: βραχίονες εκτεταμένοι, παλάμες προς τα έξω, κίνηση των χεριών προς το σώμα και διασταύρωσή τους μπροστά από το πρόσωπο.
	δ) Αφαίρεση τροχοεμποδιστήρων: χέρια διασταυρωμένα μπροστά από το πρόσωπο, παλάμες προς τα έξω, κίνηση βραχιόνων προς τα έξω.

▼M2

	ε) Έτοιμος για εκκίνηση κινητήρα(-ων): Ύψωση του κατάλληλου αριθμού δακτύλων του ενός χεριού υποδηλώνει τον αριθμό του κινητήρα που πρόκειται να εκκινήσει.

▼B

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

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.

▼B

	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.

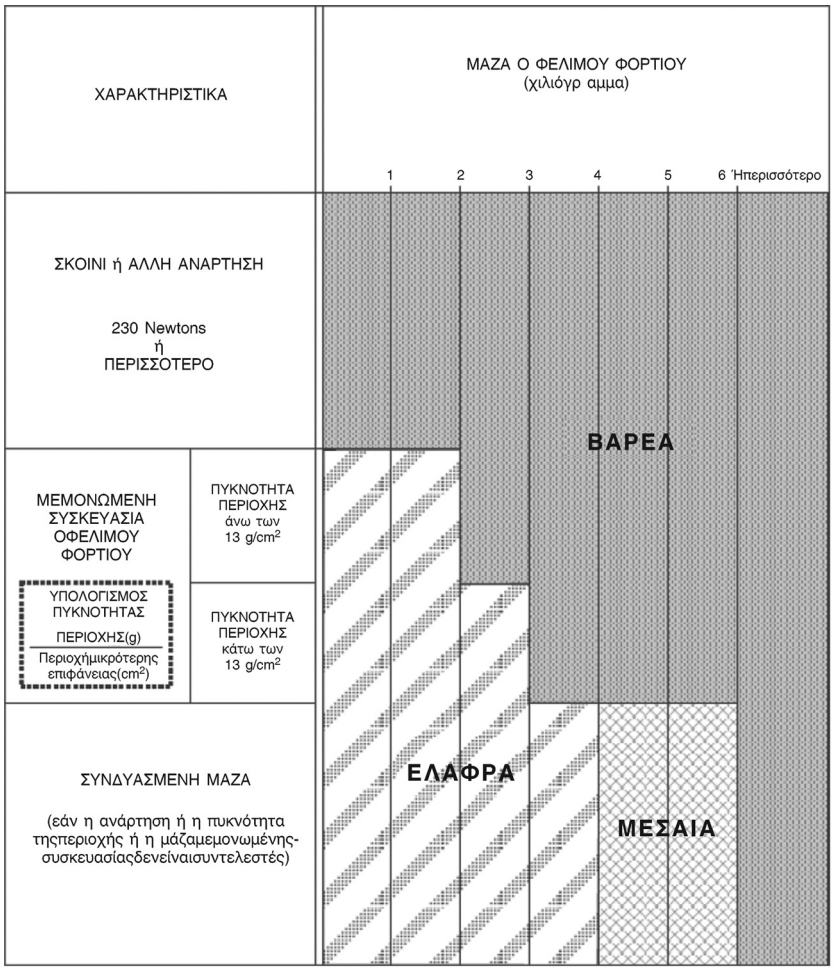
2.4. Το μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο πρέπει να χρησιμοποιείται, σύμφωνα με προϋποθέσεις που καθορίζονται από το κράτος Νηολόγησης και το κράτος(-η) όπου αναμένεται να γίνει υπέρπτηση.

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).

▼M2

5.1.3. Οποιεσδήποτε αλλαγές στις πληροφορίες πριν την εκκίνηση, που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με το σημείο 5.1.2 ανωτέρω, πρέπει να προωθούνται στην εμπλεκόμενη μονάδα ATS όχι λιγότερο από 6 ώρες πριν από την υπολογιζόμενη ώρα εκκίνησης, 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.

▼B

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
Α	Μόνο πτήσεις IFR	Όλα τα αεροσκάφη	Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	Δεν εφαρμόζεται	Ναι	Ναι	Ναι
Β	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· ►**M2** 2. Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, πληροφορίες κυκλοφορίας 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
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	►M2 Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, 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.

▼M2

Προσάρτημα 5

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

Α. ΟΔΗΓΙΕΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΙΔΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

	ΣΤΟΙΧΕΙΟ	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ	ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΤΗΛΕΦΩΝΙΑ κατά περίπτωση
	—	Αναγνωριστικό τύπου μηνύματος — ειδική αναφορά πτήσης	[AIREP] SPECIAL
Ενότητα 1	1	Χαρακτηριστικό αναγνώρισης αεροσκάφους	(χαρακτηριστικό αναγνώρισης αεροσκάφους)
	2	Θέση	POSITION *(γεωγραφικό πλάτος και μήκος)* OVER *(σημαντικό σημείο)* ABEAM *(σημαντικό σημείο)* *(σημαντικό σημείο) (διόπτευση) (απόσταση)*
	3	Ώρα	*(ώρα)*
	4	Επίπεδο	FLIGHT LEVEL *(αριθμός)* ή *(αριθμός)* METRES ή FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL *(αριθμός)* ή *(αριθμός)* METRES ή FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL *(αριθμός)* or *(αριθμός)* METRES ή FEET
	5	Επόμενη θέση και υπολογιζόμενη ώρα διέλευσης	*(θέση) (ώρα)*
	6	Επόμενο σημαντικό σημείο	*(θέση)* NEXT
Ενότητα 2	7	Υπολογιζόμενη ώρα άφιξης	*(αεροδρόμιο) (ώρα)*
	8	Αυτονομία	ENDURANCE *(ώρες και λεπτά)*
Ενότητα 3	9	Φαινόμενο που απαντάται ή παρατηρείται και οδηγεί στην έκδοση ειδικής αναφοράς πτήσης: — Μέτριες αναταράξεις — Ισχυρές αναταράξεις — Μέτρια παγοποίηση — Έντονη παγοποίηση — Ισχυρό κύμα όρους — Καταιγίδες χωρίς χαλάζι — Καταιγίδες με χαλάζι — Σφοδρή καταιγίδα σκόνης/αμμοθύελλα — Νέφος ηφαιστειακής τέφρας — Ηφαιστειακή δραστηριότητα προ της έκρηξης ή ηφαιστειακή έκρηξη	 TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION

▼M2

1. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

1.1. **Αναφορές θέσης και ειδικές αναφορές πτήσης**

1.1.1. Η ενότητα 1 του υποδείγματος που καθορίζεται στο σημείο Α είναι υποχρεωτική για τις αναφορές θέσης και τις ειδικές αναφορές πτήσης, τα στοιχεία 5 και 6 όμως επιτρέπεται να παραλειφθούν. Η ενότητα 2 προστίθεται, εν όλω ή εν μέρει, μόνον κατόπιν αιτήματος του φορέα εκμετάλλευσης ή του διορισμένου αντιπροσώπου του ή εφόσον κρίνεται αναγκαίο από τον κυβερνήτη. Η ενότητα 3 περιλαμβάνεται στις ειδικές αναφορές πτήσης.

1.1.2. Ο όρος που οδηγεί στην έκδοση ειδικής αναφοράς πτήσης επιλέγεται από τον κατάλογο που παρατίθεται στη SERA.12005 στοιχείο α).

1.1.3. Στην περίπτωση ειδικών αναφορών πτήσης που περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με ηφαιστειακή δραστηριότητα, συντάσσεται αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας μετά την πτήση με τη χρήση του εντύπου αναφοράς ηφαιστειακής δραστηριότητας (υπόδειγμα VAR) που καθορίζεται στο σημείο Β.

1.1.4. Οι ειδικές αναφορές πτήσης εκδίδονται το συντομότερο δυνατόν μετά την παρατήρηση φαινομένου που απαιτεί ειδική αναφορά πτήσης.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

2.1. Τα στοιχεία που περιέχονται σε αναφορά πτήσης αναγράφονται στη σειρά με την οποία απαριθμούνται στο υπόδειγμα του εντύπου AIREP SPECIAL.

— ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΟ ΤΥΠΟΥ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ. Αναφέρεται η λέξη «SPECIAL» («ΕΙΔΙΚΟ») για ειδική αναφορά πτήσης.

Ενότητα 1

Στοιχείο 1 — ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ. Αναφέρεται το ραδιοτηλεφωνικό χαρακτηριστικό κλήσης αεροσκάφους όπως προβλέπεται στη SERA.14050.

Στοιχείο 2 — ΘΕΣΗ. Αναφέρεται η θέση εκφραζόμενη σε γεωγραφικό πλάτος [οι μοίρες σε 2 αριθμητικούς χαρακτήρες ή βαθμούς και τα λεπτά σε 4 αριθμητικούς χαρακτήρες, ακολουθούμενα από τη λέξη «North» («Βόρεια») ή «South» («Νότια»)] και γεωγραφικό μήκος [οι μοίρες σε 3 αριθμητικούς χαρακτήρες ή βαθμούς και τα λεπτά σε 5 αριθμητικούς χαρακτήρες, ακολουθούμενα από τη λέξη «East» («Ανατολικά») ή «West» («Δυτικά»)] ή ως σημαντικό σημείο που αναγνωρίζεται βάσει κωδικοποιημένου προσδιοριστή (2 έως 5 χαρακτήρες) ή ως σημαντικό σημείο ακολουθούμενο από τη μαγνητική διόπτευση (3 αριθμητικοί χαρακτήρες) και την απόσταση σε ναυτικά μίλια από το σημείο. Κατά περίπτωση, αναγράφεται η λέξη «ABEAM» («ΣΤΟ ΥΨΟΣ») πριν το σημαντικό σημείο.

Στοιχείο 3 — ΩΡΑ. Αναφέρεται η ώρα εκφραζόμενη σε ώρες και λεπτά της παγκόσμιας συγχρονισμένης ώρας (UTC) (4 αριθμητικοί χαρακτήρες), εκτός εάν απαιτείται αναφορά της ώρας σε λεπτά της ώρας (2 αριθμητικοί χαρακτήρες) βάσει περιφερειακών συμφωνιών αεροναυτιλίας. Η αναφερόμενη ώρα πρέπει να είναι η πραγματική ώρα της θέσης του αεροσκάφους και όχι η ώρα προέλευσης ή μεταβίβασης της αναφοράς. Κατά την έκδοση ειδικής αναφοράς πτήσης, η ώρα εκφράζεται πάντα σε ώρες και λεπτά της παγκόσμιας συγχρονισμένης ώρας (UTC).

Στοιχείο 4 — ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΤΗΣΗΣ Ή ΑΠΟΛΥΤΟ ΥΨΟΣ. Αναφέρεται το επίπεδο πτήσης σε 3 αριθμητικούς χαρακτήρες όταν η ρύθμιση υψομέτρου είναι υπό κανονική πίεση. Αναφέρεται το απόλυτο ύψος εκφραζόμενο σε μέτρα ακολουθούμενο από τη λέξη «METRES» ή σε πόδια ακολουθούμενο από τη λέξη «FEET» όταν η ρύθμιση υψομέτρου είναι QNH. Αναφέρεται η λέξη «CLIMBING» (ακολουθούμενη από το επίπεδο) κατά την άνοδο ή «DESCENDING» (ακολουθούμενη από το επίπεδο) κατά την κάθοδο σε νέο επίπεδο μετά τη διέλευση από το σημαντικό σημείο.

▼M2

Στοιχείο 5 — ΕΠΟΜΕΝΗ ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΖΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ. Αναφέρεται το επόμενο σημείο υποβολής αναφοράς και η υπολογιζόμενη ώρα διέλευσης από το εν λόγω σημείο υποβολής αναφοράς ή αναφέρεται η υπολογιζόμενη θέση του αεροσκάφους εντός της επόμενης ώρας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διαδικασίες αναφοράς θέσης. Χρησιμοποιούνται οι συμβάσεις δεδομένων σχετικά με τη θέση που καθορίζονται στο Στοιχείο 2. Αναφέρεται η υπολογιζόμενη ώρα διέλευσης από την εν λόγω θέση. Αναφέρεται η ώρα εκφραζόμενη σε ώρες και λεπτά της παγκόσμιας συγχρονισμένης ώρας (UTC) (4 αριθμητικοί χαρακτήρες), εκτός εάν απαιτείται αναφορά της ώρας σε λεπτά της ώρας (2 αριθμητικοί χαρακτήρες) βάσει περιφερειακών συμφωνιών αεροναυτιλίας.

Στοιχείο 6 — ΕΠΟΜΕΝΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΟ. Αναφέρεται το επόμενο σημαντικό σημείο μετά την «επόμενη θέση και την υπολογιζόμενη ώρα διέλευσης».

Ενότητα 2

Στοιχείο 7 — ΥΠΟΛΟΓΙΖΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΑΦΙΞΗΣ. Αναφέρεται η ονομασία του αεροδρομίου της πρώτης σκοπούμενης προσγείωσης ακολουθούμενη από την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο εν λόγω αεροδρόμιο εκφραζόμενη σε ώρες και λεπτά της παγκόσμιας συγχρονισμένης ώρας (UTC) (4 αριθμητικοί χαρακτήρες).

Στοιχείο 8 — ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ. Αναφέρεται η λέξη «ENDURANCE» («ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ») ακολουθούμενη από την αυτονομία σε καύσιμα εκφραζόμενη σε ώρες και λεπτά (4 αριθμητικοί χαρακτήρες).

Ενότητα 3

Στοιχείο 9 — ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΠΟΥ ΟΔΗΓΕΙ ΣΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΤΗΣΗΣ. Αναφέρεται ένα από τα ακόλουθα φαινόμενα όταν αυτό απαντάται ή παρατηρείται:

— μέτριες αναταράξεις ως «TURBULENCE MODERATE»· και

— ισχυρές αναταράξεις ως «TURBULENCE SEVERE».

Ισχύουν οι ακόλουθες προδιαγραφές:

— Μέτριες — Συνθήκες υπό τις οποίες ενδέχεται να προκληθούν μέτριες αλλαγές στη συμπεριφορά και/ή το απόλυτο ύψος του αεροσκάφους αλλά το αεροσκάφος παραμένει υπό έλεγχο ανά πάσα στιγμή. Συνήθως, μικρές διακυμάνσεις στην ταχύτητα αέρα. Αλλαγές στις ενδείξεις των επιταχυνσιομέτρων από 0,5 g έως 1,0 g στο κέντρο βάρους του αεροσκάφους. Δυσκολία στη βάδιση. Οι επιβάτες αισθάνονται πίεση από τις ζώνες ασφαλείας. Τα ελεύθερα αντικείμενα μετατοπίζονται ανεξέλεγκτα.

— Ισχυρές — Συνθήκες υπό τις οποίες ενδέχεται να προκληθούν απότομες αλλαγές στη συμπεριφορά και/ή το απόλυτο ύψος του αεροσκάφους και το αεροσκάφος ενδέχεται να τεθεί εκτός ελέγχου για σύντομα χρονικά διαστήματα. Συνήθως, μεγάλες διακυμάνσεις στην ταχύτητα αέρα. Αλλαγές στις ενδείξεις των επιταχυνσιομέτρων άνω του 1,0 g στο κέντρο βάρους του αεροσκάφους. Οι επιβάτες νιώθουν έντονη πίεση από τις ζώνες ασφαλείας. Τα ελεύθερα αντικείμενα εκτινάσσονται.

— μέτρια παγοποίηση ως «ICING MODERATE», έντονη παγοποίηση ως «ICING SEVERE»·

Ισχύουν οι ακόλουθες προδιαγραφές:

— Μέτρια — Συνθήκες υπό τις οποίες η αλλαγή πορείας και/ή απόλυτου ύψους μπορεί να θεωρηθεί επιθυμητή.

— Έντονη — Συνθήκες υπό τις οποίες η άμεση αλλαγή πορείας και/ή απόλυτου ύψους θεωρείται απαραίτητη.

▼M2

— ισχυρό κύμα όρους ως «MOUNTAIN WAVE SEVERE»·

Ισχύει η ακόλουθη προδιαγραφή:

— Ισχυρό — Συνθήκες υπό τις οποίες το καθοδικό ρεύμα αέρα είναι 3,0 m/s (600 ft/min) ή απαντώνται περισσότερες και/ή εντονότερες αναταράξεις.

— καταιγίδα χωρίς χαλάζι ως «THUNDERSTORM», καταιγίδα με χαλάζι ως «THUNDERSTORM WITH HAIL»·

Ισχύει η ακόλουθη προδιαγραφή:

Αναφέρονται μόνο οι καταιγίδες που:

— είναι κρυμμένες σε ξηρά αχλή· ή

— είναι ενσωματωμένες σε νέφος· ή

— είναι εκτεταμένες· ή

— σχηματίζουν γραμμή λαίλαπας.

— σφοδρή καταιγίδα σκόνης ως «DUSTSTORM HEAVY» ή σφοδρή αμμοθύελλα ως «SANDSTORM HEAVY»·

— νέφος ηφαιστειακής τέφρας ως «VOLCANIC ASH CLOUD»·

— ηφαιστειακή δραστηριότητα προ έκρηξης ως «PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY» ή ηφαιστειακή έκρηξη ως «VOLCANIC ERUPTION»·

Ισχύει η ακόλουθη προδιαγραφή:

Εν προκειμένω, ως «ηφαιστειακή δραστηριότητα προ έκρηξης» νοείται ασυνήθης και/ή αυξανόμενη ηφαιστειακή δραστηριότητα η οποία θα μπορούσε να προοιωνίζει ηφαιστειακή έκρηξη.

2.2. Οι πληροφορίες που καταγράφονται στο έντυπο αναφοράς ηφαιστειακής δραστηριότητας (Υπόδειγμα VAR) δεν προορίζονται για μεταβίβαση μέσω ραδιοτηλεφωνίας αλλά, κατά την άφιξη σε αεροδρόμιο, παραδίδεται χωρίς καθυστέρηση από τον φορέα εκμετάλλευσης ή από μέλος του πληρώματος πτήσης στη μετεωρολογική υπηρεσία του αεροδρομίου. Εάν δεν είναι εύκολη η πρόσβαση σε αυτήν την υπηρεσία, το συμπληρωμένο έντυπο παραδίδεται σύμφωνα με τις τοπικές συμφωνίες των παρόχων μετεωρολογικών υπηρεσιών και υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους.

3. ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΜΕ ΦΩΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Όταν οι μονάδες ATS λαμβάνουν ειδικές αναφορές πτήσης, προωθούν τις εν λόγω αναφορές πτήσης χωρίς καθυστέρηση στο συνεργαζόμενο κέντρο μετεωρολογικής επαγρύπνησης (MWO). Για να διασφαλιστεί η ενσωμάτωση των αναφορών πτήσης στα επίγεια αυτοματοποιημένα συστήματα, τα στοιχεία των εν λόγω αναφορών μεταβιβάζονται σύμφωνα με τις συμβάσεις δεδομένων που καθορίζονται κατωτέρω και με τη σειρά που προβλέπεται.

— ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ. Καταγράφεται ο καλούμενος σταθμός και, εφόσον χρειάζεται, η απαιτούμενη αναμετάδοση.

— ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΟ ΤΥΠΟΥ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ. Καταγράφεται η συντομογραφία «ARS» για ειδική αναφορά πτήσης.

— ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ. Καταγράφεται το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του αεροσκάφους σύμφωνα με τις συμβάσεις δεδομένων σχετικά με το σχέδιο πτήσης που καθορίζονται στο Στοιχείο 7 χωρίς κενό μεταξύ του αναγνωριστικού κωδικού του φορέα εκμετάλλευσης και του αριθμού νηολογίου του αεροσκάφους ή του διακριτικού αριθμού πτήσης, εφόσον χρησιμοποιείται.

▼M2

Ενότητα 1

Στοιχείο 0 — ΘΕΣΗ. Καταγράφεται η θέση εκφραζόμενη σε γεωγραφικό πλάτος (οι μοίρες σε 2 αριθμητικούς χαρακτήρες ή βαθμούς και τα λεπτά σε 4 αριθμητικούς χαρακτήρες, ακολουθούμενα χωρίς κενό από το γράμμα N ή S) και γεωγραφικό μήκος (οι μοίρες σε 3 αριθμητικούς χαρακτήρες ή βαθμούς και τα λεπτά σε 5 αριθμητικούς χαρακτήρες, ακολουθούμενα χωρίς κενό από το γράμμα E ή W) ή ως σημαντικό σημείο που αναγνωρίζεται βάσει κωδικοποιημένου προσδιοριστή (2 έως 5 χαρακτήρες) ή ως σημαντικό σημείο ακολουθούμενο από τη μαγνητική διόπτευση (3 αριθμητικοί χαρακτήρες) και την απόσταση σε ναυτικά μίλια (3 αριθμητικοί χαρακτήρες) από το σημείο. Κατά περίπτωση, αναγράφεται η λέξη «ABEAM» («ΣΤΟ ΥΨΟΣ») πριν το σημαντικό σημείο.

Στοιχείο 1 — ΩΡΑ. Καταγράφεται η ώρα εκφραζόμενη σε ώρες και λεπτά της παγκόσμιας συγχρονισμένης ώρας (UTC) (4 αριθμητικοί χαρακτήρες)

Στοιχείο 2 — ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΤΗΣΗΣ Ή ΑΠΟΛΥΤΟ ΥΨΟΣ. Καταγράφεται το γράμμα «F» ακολουθούμενο από 3 αριθμητικούς χαρακτήρες (π.χ. «F310») όταν αναφέρεται επίπεδο πτήσης. Καταγράφεται το απόλυτο ύψος εκφραζόμενο σε μέτρα ακολουθούμενο από το γράμμα «M» ή σε πόδια ακολουθούμενο από το γράμμα «F» όταν αναφέρεται απόλυτο ύψος. Καταγράφεται η συντομογραφία «ASC» (επίπεδο) κατά την άνοδο ή «DES» (επίπεδο) κατά την κάθοδο.

Ενότητα 2

Στοιχείο 9 — ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΠΟΥ ΟΔΗΓΕΙ ΣΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΤΗΣΗΣ. Καταγράφεται το αναφερόμενο φαινόμενο ως εξής:

— μέτριες αναταράξεις ως «TURB MOD»·

— ισχυρές αναταράξεις ως «TURB SEV»·

— μέτρια παγοποίηση ως «ICE MOD»·

— έντονη παγοποίηση ως «ICE MOD»·

— ισχυρό κύμα όρους ως «MTW SEV»·

— καταιγίδα χωρίς χαλάζι ως «TS»·

— καταιγίδα με χαλάζι ως «TSGR»·

— σφοδρή καταιγίδα σκόνης ή αμμοθύελλα ως «HVY SS»·

— νέφος ηφαιστειακής τέφρας ως «VA CLD»·

— ηφαιστειακή δραστηριότητα προ της έκρηξης ή ηφαιστειακή έκρηξη ως «VA»·

— χαλάζι ως «GR»·

— σωρειτομελανίες ως «CB».

ΩΡΑ ΔΙΑΒΙΒΑΣΗΣ. Καταγράφεται μόνο αφού διαβιβασθεί η ενότητα 3.

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

4.1. **Αναφορά διατμηματικού ανέμου**

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

▼**M2**

4.1.2. Όταν αναφέρονται ή προβλέπονται αλλά δεν απαντώνται συνθήκες διατμηματικού ανέμου κατά τις φάσεις ανόδου και προσέγγισης της πτήσης, ο κυβερνήτης ενημερώνει την αρμόδια μονάδα ATS το συντομότερο δυνατόν, εκτός εάν ο κυβερνήτης γνωρίζει ότι η αρμόδια μονάδα ATS έχει ήδη ενημερωθεί από προηγούμενο αεροσκάφος.

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

4.2.1. Κατά την άφιξη πτήσης σε αεροδρόμιο, η συμπληρωμένη αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας παραδίδεται χωρίς καθυστέρηση από τον 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 των παρόχων μετεωρολογικών υπηρεσιών και υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους.

4.2.2. Η συμπληρωμένη αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας που λαμβάνεται από μετεωρολογική υπηρεσία αεροδρομίου 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.

▼M2

Β. ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΟΥ ΕΝΤΥΠΟΥ ΗΦΑΙΣΤΕΙΑΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ (ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ VAR)

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ VAR: χρησιμοποιείται για την υποβολή αναφορών

ΑΝΑΦΟΡΑ ΗΦΑΙΣΤΕΙΑΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Οι αναφορές πτήσης είναι κρίσιμης σημασίας για την αξιολόγηση των κινδύνων που ενέχει το νέφος ηφαιστειακής τέφρας για τις πτητικές λειτουργίες αεροσκάφους.

ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ:			ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ Α/ΦΟΥΣ: (όπως αναγράφεται στο σχέδιο πτήσης)		
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ:					
ΑΝΑΧ. ΑΠΟ:	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	ΩΡΑ UTC:	ΑΦΙΞΗ ΣΕ:	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	ΩΡΑ UTC:
ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ			AIREP SPECIAL		
Τα Στοιχεία 1-8 αναφέρονται αμέσως στη μονάδα ATS με την οποία είστε σε επαφή.					
1) ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ			2) ΘΕΣΗ		
3) ΩΡΑ			4) ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΤΗΣΗΣ Ή ΑΠΟΛΥΤΟ ΥΨΟΣ		
5) ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΗΚΕ ΗΦΙΑΣΤΕΙΑΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΣΤΑ (Θέση ή διόπτευση, υπολογιζόμενο ύψος του νέφους τέφρας και απόσταση από το αεροσκάφος)					
6) ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ ΑΕΡΑ			7) ΑΝΕΜΟΣ ΣΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΣΗΜΕΙΟ		
8) ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΝΙΧΝΕΥΘΗΚΕ SO_2 ναι ☐ όχι ☐ Απαντήθηκε τέφρα ναι ☐ όχι ☐			Άλλο _____ (σύντομη περιγραφή δραστηριότητας ιδίως κατακόρυφη και πλευρική έκταση του νέφους τέφρας και, εφόσον είναι εφικτό, οριζόντια κίνηση, ρυθμός επέκτασης, κλπ.)		
Μετά την προσγείωση, συμπληρώνετε τα στοιχεία 9-16 και στη συνέχεια στέλνετε το έντυπο με φαξ στο: (Ο αριθμός φαξ παρέχεται από τη μετεωρολογική αρχή σύμφωνα με τις τοπικές συμφωνίες της μετεωρολογικής αρχής και του ενδιαφερόμενου φορέα εκμετάλλευσης.)					
9) ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΝΕΦΟΥΣ ΤΕΦΡΑΣ	☐ α) Ισχνό		☐ β) Μετρίως πυκνό		☐ γ) Πολύ πυκνό
10) ΧΡΩΜΑ ΝΕΦΟΥΣ ΤΕΦΡΑΣ	☐ α) Λευκό		☐ β) Ανοιχτό γκρι		☐ γ) Σκούρο γκρι
	☐ δ) Μαύρο		☐ ε) Άλλο _____		
11) ΕΚΡΗΞΗ	☐ α) συνεχής		☐ β) διαλείπουσα		☐ γ) μη ορατή
12) ΘΕΣΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	☐ α) Κορυφή		☐ β) Πλευρική		☐ γ) Μεμονωμένη
	☐ δ) Πολλαπλή		☐ ε) Δεν παρατηρήθηκε		
13) ΑΛΛΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΚΡΗΞΗΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΗΚΑΝ	☐ α) Κεραυνός		☐ β) Λάμψη		☐ γ) Μεγάλοι λίθοι
	☐ δ) Εναπόθεση τέφρας		☐ ε) Νέφος μανιτάρι		☐ στ) Όλα
14) ΕΠΙΠΤΩΣΙΣ ΣΤΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ	☐ α) Επικοινωνία		☐ β) Συστήματα πλοήγησης		☐ γ) Κινητήρες
	☐ δ) Σύστημα pitot στατικής πίεσης		☐ ε) Ανεμοθώρακας		☐ στ) Παράθυρα
15) ΑΛΛΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	☐ α) Αναταράξεις		☐ β) Πτεροθύσανος		☐ γ) Άλλοι καπνοί
16) ΑΛΛΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ (Οποιαδήποτε άλλη πληροφορία θεωρείται χρήσιμη.)					

▼B

Συμπλήρωμα στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

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

▼M2

Παράρτημα 2 του ΔΟΠΑ

Διαφορές μεταξύ του παρόντος κανονισμού και των διεθνών προτύπων του παραρτήματος 2 της σύμβασης διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, όπως έχει τροποποιηθεί.

▼B

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.*»

▼M2

Διαφορά Α2-04	
Παράρτημα 2 του ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 3 3.3.1.2.	Το 3.3.1.2 του παραρτήματος 2 του ΔΟΠΑ αντικαθίσταται από τη SERA.4001 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012. Οι διαφορές μεταξύ του εν λόγω προτύπου του ΔΟΠΑ και του εν λόγω 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 του 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>»,*

▼M2

	— Όσον αφορά τις προγραμματισμένες πτήσεις VFR και IFR που εκτελούνται τη νύχτα, προστίθεται η εξής απαίτηση στη SERA.4001 στοιχείο β) σημείο 6) του εν λόγω ενωσιακού κανονισμού: «6) *κάθε προγραμματισμένης νυκτερινής πτήσης, εάν αναχωρεί από περιοχή κοντά σε αεροδρόμιο.*»

▼B

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.*»

▼M2

_____	

▼B

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.

▼M2

Παράρτημα 3 του ΔΟΠΑ

Διαφορές μεταξύ του παρόντος κανονισμού και των διεθνών προτύπων του παραρτήματος 3 της σύμβασης διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, όπως έχει τροποποιηθεί.

Διαφορά Α3-01	
Παράρτημα 3 του ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 5	Νέα διάταξη. Στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 η SERA.12005 ορίζει: β) Οι αρμόδιες αρχές ορίζουν, κατά περίπτωση, άλλες συνθήκες που αναφέρονται από όλα τα αεροσκάφη όταν αυτές απαντώνται ή παρατηρούνται.

Παράρτημα 10 του ΔΟΠΑ

Διαφορές μεταξύ του παρόντος κανονισμού και των διεθνών προτύπων του παραρτήματος 10 της σύμβασης διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, όπως έχει τροποποιηθεί.

Διαφορά Α10-01	
Παράρτημα 10 του ΔΟΠΑ Τόμος ΙΙ Κεφάλαιο 5 5.2.1.4.1	Το παράρτημα 10 του ΔΟΠΑ τόμος ΙΙ κεφάλαιο 5.2.1.4.1 μεταφέρεται στη SERA.14035 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 με ορισμένες διαφορές. Οι διαφορές μεταξύ του εν λόγω προτύπου του ΔΟΠΑ και του εν λόγω ενωσιακού κανονισμού είναι οι εξής: SERA.14035 Μεταβίβαση αριθμών στη ραδιοτηλεφωνία α) Μεταβίβαση αριθμών 1) Όλοι οι αριθμοί που χρησιμοποιούνται κατά τη μετάδοση του χαρακτηριστικού κλήσης αεροσκάφους, της πορείας, του διαδρόμου, της κατεύθυνσης και ταχύτητας ανέμου μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά. i) Τα επίπεδα πτήσης μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, εκτός από την περίπτωση επιπέδων πτήσης σε ακέραιες εκατοντάδες. ii) Η ρύθμιση υψομέτρου μεταβιβάζεται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, εκτός από την περίπτωση ρύθμισης 1 000 hPa, η οποία μεταβιβάζεται με τη φράση «ONE THOUSAND». iii) Όλοι οι αριθμοί που χρησιμοποιούνται κατά τη μεταβίβαση κωδικών αποκριτή μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία, εφόσον οι κωδικοί αποκριτή περιλαμβάνουν μόνο ακέραιες χιλιάδες, οι πληροφορίες μεταβιβάζονται με εκφώνηση του ψηφίου του αριθμού των χιλιάδων ο οποίος ακολουθείται από τη λέξη «THOUSAND». 2) Όλοι οι αριθμοί που χρησιμοποιούνται κατά τη μετάδοση άλλων πληροφοριών εκτός αυτών που περιγράφονται στο στοιχείο α) σημείο 1) μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία όλοι οι αριθμοί που περιέχουν ακέραιες εκατοντάδες και ακέραιες χιλιάδες μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου του αριθμού των εκατοντάδων ή των χιλιάδων ο οποίος ακολουθείται από τη λέξη «HUNDRED» ή «THOUSAND», ανάλογα με την περίπτωση. Οι συνδυασμοί χιλιάδων και ακέραιων εκατοντάδων μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου του αριθμού των χιλιάδων ο οποίος ακολουθείται από τη λέξη «THOUSAND», η οποία ακολουθείται από τον αριθμό των εκατοντάδων που ακολουθείται από τη λέξη «HUNDRED».

▼M2

	3) Εφόσον χρειάζεται να αποσαφηνιστεί ο αριθμός που μεταβιβάζεται ως ακέραιες εκατοντάδες και/ή ακέραιες χιλιάδες, ο αριθμός μεταβιβάζεται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά. 4) Κατά την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη σχετική διόπτευση αντικειμένου ή με εμπλεκόμενη κυκλοφορία εκφραζόμενων ως προς το 12ωρο ωρολόγιο, οι πληροφορίες μεταδίδονται με εκφώνηση των ψηφίων από κοινού, για παράδειγμα «TEN O'CLOCK» ή «ELEVEN O'CLOCK». 5) Οι αριθμοί που περιέχουν υποδιαστολή μεταβιβάζονται όπως προβλέπεται στο στοιχείο α) σημείο 1) και η υποδιαστολή τίθεται στην κατάλληλη θέση και αποδίδεται με τη λέξη «DECIMAL». 6) Και τα έξι ψηφία του αριθμητικού προσδιοριστή χρησιμοποιούνται για την ταυτοποίηση του διαύλου εκπομπής στις επικοινωνίες ραδιοτηλεφωνίας σε πολύ υψηλή συχνότητα (VHF), εκτός από την περίπτωση κατά την οποία τόσο το πέμπτο όσο και το έκτο ψηφίο είναι μηδέν, οπότε χρησιμοποιούνται μόνο τα τέσσερα πρώτα ψηφία.
Διαφορά A10-02	
Παράρτημα 10 του ΔΟΠΑ Τόμος II Κεφάλαιο 5 5.2.1.7.3.2.3	Το παράρτημα 10 του ΔΟΠΑ τόμος II κεφάλαιο 5.2.1.7.3.2.3 μεταφέρεται στη SERA.14055 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 με μια διαφορά. Η διαφορά μεταξύ του εν λόγω προτύπου του ΔΟΠΑ και του εν λόγω κανονισμού της ΕΕ είναι η εξής: SERA.14055 Διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας β) 2) Για τη διαδικασία απάντησης στις προαναφερθείσες κλήσεις, χρησιμοποιείται το χαρακτηριστικό κλήσης του καλούντος σταθμού, ακολουθούμενο από το χαρακτηριστικό κλήσης του απαντώντος σταθμού, το οποίο θεωρείται ως πρόσκληση για να αρχίσει η μεταβίβαση του καλούντος σταθμού. Για τις μεταβιβάσεις επικοινωνίας εντός μονάδας ATS, το χαρακτηριστικό κλήσης της μονάδας ATS είναι δυνατόν να παραλείπεται, εφόσον το επιτρέπει η αρμόδια αρχή.

▼M2

Παράρτημα 11 του ΔΟΠΑ

Διαφορές μεταξύ του παρόντος κανονισμού και των διεθνών προτύπων του παραρτήματος 11 της σύμβασης διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, όπως έχει τροποποιηθεί.

▼B

Διαφορά A11-01	
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 A11-02	
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 A11-03	
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 A και B· 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 A11-04	
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.

▼M2

Διαφορά Α11-06	
Παράρτημα 11 του ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 3	Νέα διάταξη. Στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 η SERA.5010 ορίζει: **SERA.5010 Ειδικές πτήσεις VFR σε ζώνες ελέγχου** Οι ειδικές πτήσεις VFR εντός ζώνης ελέγχου επιτρέπονται με βάση εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Εξαιρουμένων των ειδικών περιπτώσεων που επιτρέπει η αρμόδια αρχή για ελικόπτερα όπως, μεταξύ άλλων, ιατρικές πτήσεις, επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης και πυρόσβεσης, ισχύουν οι ακόλουθες επιπρόσθετες προϋποθέσεις: α) οι εν λόγω πτήσεις μπορούν να εκτελούνται μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας, εκτός εάν επιτρέπεται διαφορετικά από την αρμόδια αρχή· ~~α)~~ β) για τον χειριστή: 1) εκτός των νεφών και με ορατότητα της επιφάνειας· 2) η ορατότητα πτήσης είναι τουλάχιστον 1 500 m ή, για ελικόπτερα, τουλάχιστον 800 m· 3) πτήση 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

▼M2

	γ) Μονάδα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας δεν εκδίδει ειδική εξουσιοδότηση VFR σε αεροσκάφος για να απογειωθεί ή να προσγειωθεί σε αεροδρόμιο εντός ζώνης ελέγχου, ούτε για να εισέλθει στη ζώνη κυκλοφορίας αεροδρομίου ή στον κύκλο κυκλοφορίας αεροδρομίου όταν οι αναφερόμενες μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο είναι χαμηλότερες των κάτωθι ελαχίστων: ~~β) από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας:~~ ~~1) μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας, εκτός εάν άλλως επιτρέπεται από την αρμόδια αρχή·~~ ~~2)~~ 1) ορατότητα εδάφους τουλάχιστον 1 500 m ή, για ελικόπτερα, τουλάχιστον 800 m· 2) η οροφή είναι κάτω των 180 m (600 ft).

▼B

Διαφορά Α3-07	
Παράρτημα 3 της ΔΟΠΑ	Νέα διάταξη. Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 το SERA.12005 ορίζει:
Κεφάλαιο 5	β) Οι αρμόδιες αρχές ορίζουν, κατά περίπτωση, τις άλλες συνθήκες που αναφέρονται από όλα τα αεροσκάφη όταν απαντώνται ή παρατηρούνται.