2025/133

29.1.2025

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2025/133 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Ιανουαρίου 2025

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες διεξαγόμενες υπό συνθήκες κανόνων πτήσης εξ όψεως με γυροπλάνα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ([1]), και ιδίως το άρθρο 31 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([2]) καθορίζει τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139.

(2) Στην αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης εισέρχονται νέοι τύποι γυροπλάνων μέγιστης μάζας απογείωσης άνω των 600 kg. Τα εν λόγω αεροσκάφη αναμένεται να εκτελούν μόνο μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες κανόνων πτήσης εξ όψεως (VFR). Παρότι τα εν λόγω αεροσκάφη εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, επί του παρόντος δεν περιλαμβάνονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

(3) Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να διασφαλιστεί η ύπαρξη κατάλληλων και ενδεδειγμένων κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφαλή λειτουργία γυροπλάνων, που εξασφαλίζουν την ενιαία εφαρμογή και συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 29 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

(4) Ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας κατάρτισε σχέδιο εκτελεστικής πράξης και το υπέβαλε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τη γνώμη αριθ. 04/2024 ([3]), σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

(5) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 127 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

1) το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, η μνεία «ελικόπτερα» αντικαθίσταται από τη μνεία «στροφειόπτερα»·

([1]) ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

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

([3]) https://www.easa.europa.eu/el/document-library/opinions/opinion-no-042024.

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 8:

«8. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις ακόλουθες πτητικές λειτουργίες που εκτελούνται με γυροπλάνα:

α) εμπορικές πτητικές λειτουργίες, εξαιρουμένων των πτητικών λειτουργιών που καθορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 4α·

β) πτητικές λειτουργίες που εκτελούνται με κανόνες ενόργανης πτήσης.»·

2) στο άρθρο 2, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 15:

«15) "γυροπλάνο": τύπος στροφειοπτέρου το οποίο υποστηρίζεται στην πτήση από τις αντιδράσεις του αέρα σε δύο κατ' ανώτατο όριο στροφεία που περιστρέφονται ελεύθερα σε πλήρως κάθετους άξονες.»·

3) το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4α:

«4α. Οι χειριστές γυροπλάνων που εκτελούν μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες διεξαγόμενες υπό συνθήκες κανόνων πτήσης εξ όψεως χειρίζονται το αεροσκάφος σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος VII.»·

β) στην παράγραφο 5 στοιχείο β), η μνεία «ελικόπτερα» αντικαθίσταται από τη μνεία «στροφειόπτερα»·

4) το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

στην παράγραφο 3 στοιχεία α) και β), η μνεία «ελικόπτερα» αντικαθίσταται από τη μνεία «στροφειόπτερα»·

5) το παράρτημα I (Ορισμοί των όρων που χρησιμοποιούνται στα παραρτήματα II έως IX) και το παράρτημα VII (Μέρος-NCO) τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

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

Εφαρμόζεται από τις 18 Φεβρουαρίου 2026.

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

Βρυξέλλες, 28 Ιανουαρίου 2025.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

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

1. το παράρτημα I (Ορισμοί των όρων που χρησιμοποιούνται στα παραρτήματα II έως IX) τροποποιείται ως εξής:

   α) στον ορισμό 30, μετά τη μνεία «αεροπλάνα», προστίθεται η μνεία «ή γυροπλάνα»·

   β) στον ορισμό 69 στοιχείο α) σημείο ii), η μνεία «ελικοπτέρου» αντικαθίσταται από τη μνεία «στροφειοπτέρου»·

   γ) στον ορισμό 82 στοιχείο β), η μνεία «ελικοπτέρου» αντικαθίσταται από τη μνεία «στροφειοπτέρου»·

2. το παράρτημα VII (Μέρος-NCO) τροποποιείται ως εξής:

   α) η NCO.GEN.115 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

   «**NCO.GEN.115 Τροχοδρόμηση αεροπλάνων ή γυροπλάνων**

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

   α) είναι χειριστής που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα· ή

   β) έχει οριστεί από τον φορέα εκμετάλλευσης και:

   1) έχει εκπαιδευτεί στην τροχοδρόμηση του αεροπλάνου ή του γυροπλάνου·

   2) έχει εκπαιδευτεί στη χρήση ραδιοτηλεφώνου, εφόσον απαιτούνται ραδιοεπικοινωνίες·

   3) έχει εκπαιδευτεί στα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά, τους διαδρόμους, τα σήματα και τη γενικότερη σηματοδότηση, τα φώτα, τα σήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και τις οδηγίες, τη φρασεολογία και τις διαδικασίες του αεροδρομίου· και

   4) είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στα πρότυπα λειτουργίας που απαιτούνται για την ασφαλή κίνηση του αεροπλάνου ή του γυροπλάνου στο αεροδρόμιο.»·

   β) ο τίτλος της NCO.OP.120 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

   «**NCO.OP.120 Διαδικασίες μείωσης του θορύβου**»·

   γ) ο τίτλος της NCO.OP.125 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

   «**NCO.OP.125 Εφοδιασμός με καύσιμα/ενέργεια και λιπαντικά**»·

   δ) ο τίτλος της NCO.OP.155 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

   «**NCO.OP.155 Κάπνισμα εντός του αεροσκάφους**»·

   ε) ο τίτλος της NCO.OP.175 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

   «**NCO.OP.175 Συνθήκες απογείωσης**»·

   στ) προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος NCO.OP.207:

   «**NCO.OP.207 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — γυροπλάνα**

   Πριν από την έναρξη προσέγγισης για προσγείωση, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο ή στην επιχειρησιακή τοποθεσία και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση.»·

   ζ) στο τμήμα Δ, ο τίτλος της ενότητας 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

   «**ΕΝΟΤΗΤΑ 2 — ΣΤΡΟΦΕΙΟΠΤΕΡΑ**»·

   η) στην NCO.IDE.H.100 στοιχείο α) σημείο 4 και στοιχείο γ) σημείο 2, η μνεία «ελικόπτερο» αντικαθίσταται από τη μνεία «στροφειόπτερο»·

   θ) η NCO.IDE.H.105 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

   α) το στροφειόπτερο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), εφόσον υπάρχει· ή

β) το στροφειόπτερο υπόκειται σε πτητική άδεια, η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.»·

ι) η NCO.IDE.H.115 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης·

β) φώτα πλοήγησης/θέσης·

γ) φως προσγείωσης·

δ) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του στροφειοπτέρου, ο οποίος παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του στροφειοπτέρου·

ε) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του στροφειοπτέρου, ο οποίος παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών·

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

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

ια) η NCO.IDE.H.120 τροποποιείται ως εξής:

i) στο στοιχείο α), η μνεία «ελικόπτερα» αντικαθίσταται από τη μνεία «στροφειόπτερα»·

ii) στο στοιχείο β), η εισαγωγική περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Στροφειόπτερα που ίπτανται υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) τη νύχτα, ή όταν η ορατότητα είναι κάτω των 1 500 m, ή εφόσον το στροφειόπτερο δεν μπορεί να διατηρηθεί στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς την προσφυγή σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα μέσα, είναι εξοπλισμένο, πέραν όσων ορίζει το στοιχείο α), με:»·

iii) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

ιβ) στην NCO.IDE.H.135, η μνεία «ελικόπτερα» αντικαθίσταται από τη μνεία «στροφειόπτερα»·

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

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

α) Τα στροφειόπτερα είναι εφοδιασμένα με:

1) μια θέση ή μια θέση-κρεβάτι για κάθε επιβαίνοντα ηλικίας 24 μηνών και άνω ή έναν σταθμό για κάθε μέλος του πληρώματος ή επιβαίνον άτομο ειδικού καθήκοντος·

2) μια ζώνη ασφαλείας σε κάθε θέση επιβατών και ζώνες συγκράτησης για κάθε θέση-κρεβάτι και διατάξεις συγκράτησης για κάθε σταθμό·

3) για στροφειόπτερα των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2012, μια ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού για χρήση σε κάθε κάθισμα επιβάτη για κάθε επιβάτη ηλικίας 24 μηνών και άνω·

4) μηχανισμό πρόσδεσης για παιδιά για κάθε επιβαίνοντα ηλικίας κάτω των 24 μηνών· και

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

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

ιδ) στην NCO.IDE.H.145 στοιχείο α), η μνεία «ελικόπτερα» αντικαθίσταται από τη μνεία «στροφειόπτερα»·

ιε) η NCO.IDE.H.155 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«NCO.IDE.H.155 Συμπληρωματικό οξυγόνο — στροφειόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

Τα στροφειόπτερα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και εκτελούν πτήση κατά την οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με την παράγραφο NCO.OP.190 είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.»·

ιστ) στην NCO.IDE.H.160, η εισαγωγική περίοδος του στοιχείου α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Τα στροφειόπτερα, εξαιρουμένων των ελικοπτέρων ELA2, είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός:»·

ιζ) στην NCO.IDE.H.165, η εισαγωγική περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

ιη) η NCO.IDE.170 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

α) Στροφειόπτερα πιστοποιημένα για μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών άνω των έξι είναι εξοπλισμένα με:

1) αυτόματο ELT· και

2) ένα σωστικό ELT [ELT(S)] μέσα σε σωσίβια λέμβο ή σωσίβιο γιλέκο, όταν το στροφειόπτερο ίπταται σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 3 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης.

β) Στροφειόπτερα πιστοποιημένα για μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως έξι θέσεων επιβατών είναι εξοπλισμένα με ELT(S) ή ατομικό ραδιοσημαντήρα εντοπισμού (PLB) που φέρει μέλος του πληρώματος ή επιβάτης, ή με αυτόματο ELT.

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

ιθ) η NCO.IDE.H.175 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«NCO.IDE.H.175 Πτήση επάνω από ύδατα

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

1) όταν ίπτανται σε απόσταση αυτοπεριστροφής από την ξηρά εφόσον, σε περίπτωση βλάβης κρίσιμου κινητήρα, το στροφειόπτερο δεν μπορεί να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή

2) όταν ίπτανται επάνω από ύδατα πέραν της απόστασης κατολίσθησης από την ξηρά εφόσον, σε περίπτωση βλάβης κρίσιμου κινητήρα, το γυροπλάνο δεν μπορεί να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή

3) όταν ίπτανται επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης εφόσον, σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα, το στροφειόπτερο δεν είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή

4) όταν απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης βρίσκεται επάνω από ύδατα.

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

γ) Ο κυβερνήτης στροφειοπτέρου που ίπταται επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε πτήση άνω των 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή των 50 NM, όποια είναι η μικρότερη, προσδιορίζει τους κινδύνους διάσωσης των επιβαινόντων του ελικοπτέρου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, με βάση τους οποίους καθορίζει τη διάθεση:

1) εξοπλισμού σηματοδότησης για σήματα κινδύνου·

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

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

δ) Ο κυβερνήτης προσδιορίζει τους κινδύνους επιβίωσης των επιβαινόντων στροφειοπτέρου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, όταν αποφασίζει εάν οι επιβαίνοντες πρέπει να φορέσουν τα σωσίβια γιλέκα που αναφέρονται στο στοιχείο α).»·

κ) στην NCO.IDE.H.180, η μνεία «ελικόπτερα» αντικαθίσταται από τη μνεία «στροφειόπτερα»·

κα) η NCO.IDE.H.185 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**NCO.IDE.H.185 Όλα τα στροφειόπτερα σε πτήσεις επάνω από ύδατα — αναγκαστική προσθαλάσσωση**

Τα στροφειόπτερα που ίπτανται επάνω από ύδατα σε εχθρικό περιβάλλον σε απόσταση άνω των 50 NM από την ξηρά έχουν ένα από τα ακόλουθα:

α) σχεδιαστεί για να προσγειώνονται σε ύδατα σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές πιστοποίησης·

β) πιστοποιηθεί για να εκτελούν αναγκαστική προσθαλάσσωση σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές πιστοποίησης·

γ) εφοδιαστεί με εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης.»·

κβ) η NCO.IDE.H.190 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

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

δ) Όταν απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας, και επιπροσθέτως του συστήματος ενδοεπικοινωνίας του πληρώματος πτήσης σύμφωνα με την NCO.IDE.H.135, τα στροφειόπτερα είναι εξοπλισμένα με διακόπτη μετάδοσης στα χειριστήρια πτήσης για κάθε χειριστή και μέλος του πληρώματος που απαιτείται να τα χρησιμοποιήσει από τη θέση του.»·

κγ) στην NCO.IDE.H.200, η μνεία «ελικόπτερα» αντικαθίσταται από τη μνεία «στροφειόπτερα»·

κε) προστίθεται η ακόλουθη νέα NCO.SPEC.172:

«**NCO.SPEC.172 Κριτήρια επιδόσεων και λειτουργίας — γυροπλάνα**

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

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

β) έχει ενημερώσει όλα τα μέλη του πληρώματος και τα επιβαίνοντα άτομα ειδικού καθήκοντος για τις διαδικασίες που θα εφαρμοστούν σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης.».