# Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας

(2000/C 311 E/03)

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

*COM(2000) 121 τελικό — 2000/0069(COD)*

*(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 24 Μαρτίου 2000)*

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80, παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

τη γνώμη της Επιτροπής Περιφερειών,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης,

Εκτιμώντας τα εξής:

(1) Στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 [1] προβλέπονται κοινά πρότυπα ασφαλείας που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού αυτού, όσον αφορά το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και την συντήρηση των αεροσκαφών, καθώς και τα πρόσωπα και τους οργανισμούς που αφορούν οι εργασίες αυτές. Αυτά τα εναρμονισμένα πρότυπα ασφαλείας εφαρμόζονται σε όλα τα αεροσκάφη που εκμεταλλεύονται αερομεταφορείς από την Κοινότητα, ανεξαρτήτως εάν είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος ή σε τρίτη χώρα. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού για τους τομείς που δεν απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ το Συμβούλιο θεσπίζει, με βάση το άρθρο 80 παράγραφος 2 της Συνθήκης, κοινούς τεχνικούς κανόνες και διοικητικές διαδικασίες.

(2) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων [2] προβλέπει στο άρθρο 9 ότι η ανά πάσα στιγμή έκδοση και εγκυρότητα άδειας εκμετάλλευσης προϋποθέτει την κατοχή έγκυρου πιστοποιητικού αερομεταφορέα που αναγράφει τις καλυπτόμενες δραστηριότητες και πληροί τα κριτήρια που καθορίζονται στο σχετικό κανονισμό του Συμβουλίου. Είναι πλέον σκόπιμος ο καθορισμός αυτών των κριτηρίων με τον παρόντα κανονισμό.

(3) Ο Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA) θέσπισε σύνολο εναρμονισμένων κανόνων για τις εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα, που καλούνται JAR-OPS 1. Οι JAR-OPS1 (τροποποιημένη έκδοση 1 της 1ης Μαρτίου 1998) παρέχουν το επίπεδο ασφαλείας που απαιτείται για αυτό το είδος εκμετάλλευσης και, κατά συνέπεια, συνιστούν καλή βάση για κοινοτική νομοθεσία η οποία να καλύπτει την εκμετάλλευση των αεροπλάνων. Το κείμενο αυτό έπρεπε να τροποποιηθεί προκειμένου να συμβιβάζεται με την κοινοτική νομοθεσία και τις κοινοτικές πολιτικές, λαμβάνοντας υπόψη τις πολλαπλές συνέπειες στον οικονομικό και κοινωνικό τομέα. Το αναθεωρημένο αυτό κείμενο διαφέρει από το κείμενο JAR-OPS 1 και, ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατόν να εισαχθεί στην κοινοτική νομοθεσία με απλή αναφορά του τίτλου του στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91. Κατά συνέπεια, πρέπει να προστεθεί στον εν λόγω κανονισμό νέο παράρτημα ΙΙΙ που να περιέχει τις αναγκαίες απαιτήσεις.

(4) Πρέπει να δοθεί στους αερομεταφορείς επαρκής ευελιξία για να αντιμετωπίζουν απρόβλεπτες συνθήκες εκμετάλλευσης, επείγοντος χαρακτήρα ή περιορισμένης διάρκειας, ή για να αποδεικνύουν ότι είναι σε θέση να επιτύχουν ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας με μέσα διαφορετικά απ' ό,τι η εφαρμογή των κοινών κανόνων του παραρτήματος ΙΙΙ. Είναι επίσης απαραίτητο το αυτό είδος ευελιξίας για την εφαρμογή των λοιπών JAR που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91. Πρέπει κατά συνέπεια να εξουσιοδοτηθούν τα κράτη μέλη να χορηγούν εξαιρέσεις από τους κοινούς τεχνικούς κανόνες και τις διοικητικές διαδικασίες. Επειδή αυτές οι εξαιρέσεις είναι ενδεχόμενο, σε ορισμένες περιπτώσεις, να υπονομεύσουν τους κοινούς κανόνες ασφαλείας ή να δημιουργήσουν στρεβλώσεις στην αγορά, είναι επιβεβλημένο να περιορισθεί αυστηρώς το πεδίο εφαρμογής τους και η χορήγηση εξαιρέσεων να υπόκειται στον κατάλληλο έλεγχο από την Κοινότητα.

(5) Οι διατάξεις που αφορούν τη διαδικασία της επιτροπής πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να ληφθεί υπόψη η απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή [3].

(6) Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 1 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο παρών κανονισμός αφορά την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ και το παράρτημα ΙΙΙ, και ιδίως όσον αφορά:

---

([1]) ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1069/1999 (ΕΕ L 130 της 26.5.1999, σ. 16).

([2]) ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

([3]) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

α) τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και τη συντήρηση των αεροσκαφών,

β) τα πρόσωπα και τους οργανισμούς που αφορούν οι εργασίες αυτές.»

2. Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 3*

1. Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 11, οι κοινοί τεχνικοί κανόνες και διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στην Κοινότητα για τους τομείς που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ, είναι οι αντίστοιχοι κώδικες που αναφέρονται στο παράρτημα αυτό και ισχύουν την 1η Ιανουαρίου 1992.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 11, οι κοινοί τεχνικοί κανόνες και διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στην Κοινότητα για τις εμπορικές μεταφορές με αεροπλάνα είναι οι καθοριζόμενοι στο παράρτημα ΙΙΙ.»

3. Το άρθρο 4, παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Για τους τομείς που δεν καλύπτονται από τα παραρτήματα ΙΙ ή ΙΙΙ, το Συμβούλιο θεσπίζει με βάση το άρθρο 80 παράγραφος 2 της Συνθήκης, κοινούς τεχνικούς κανόνες και διοικητικές διαδικασίες. Η Επιτροπή υποβάλει, εφόσον ενδείκνυται και το ταχύτερο δυνατόν, κατάλληλες προτάσεις για τους τομείς αυτούς.»

4. Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 8*

1. Οι διατάξεις των άρθρων 3 έως 7 δεν εμποδίζουν κράτος μέλος να αντιδρά αμέσως όταν προκύπτει πρόβλημα ασφάλειας στο οποίο εμπλέκεται προϊόν αεροναυπηγικής, είτε πρόσωπο ή οργανισμός που υπόκειται στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Στην περίπτωση αυτή το κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη τα μέτρα που έλαβε και τους λόγους για τους οποίους τα έλαβε.

2. Η Επιτροπή αποφασίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, κατά πόσον ανεπάρκεια του επιπέδου ασφαλείας ή κενό που παρουσιάζουν οι κοινοί τεχνικοί κανόνες και διοικητικές διαδικασίες δικαιολογούν τη συνέχιση των μέτρων που λήφθηκαν κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Στην περίπτωση αυτή η Επιτροπή προβαίνει επίσης στις αναγκαίες ενέργειες για να τροποποιηθούν οι σχετικοί κοινοί τεχνικοί κανόνες και διοικητικές διαδικασίες σύμφωνα με το άρθρο 4 ή το άρθρο 11. Εάν τα μέτρα του κράτους μέλους θεωρηθούν μη αιτιολογημένα, το κράτος μέλος πρέπει να ανακαλέσει τα εν λόγω μέτρα.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να χορηγούν εξαιρέσεις από τους τεχνικούς κανόνες και τις διοικητικές διαδικασίες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό σε περίπτωση απρόβλεπτων επειγουσών επιχειρησιακών συνθηκών ή για επιχειρησιακές ανάγκες περιορισμένης διάρκειας. Στις περιπτώσεις αυτές πρέπει το ταχύτερο δυνατόν να ενημερωθούν η Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη σχετικά με τις εξαιρέσεις που χορηγήθηκαν.

4. Η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, δύναται να αποφασίσει ότι οι εξαιρέσεις που χορηγήθηκαν σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου δεν πληρούν τους γενικούς στόχους ασφαλείας του παρόντος κανονισμού, ή οποιαδήποτε άλλη διάταξη της κοινοτικής νομοθεσίας. Στην περίπτωση αυτή το κράτος μέλος οφείλει να ανακαλέσει την εξαίρεση.

5. Όταν οι συνθήκες καθιστούν δυνατόν να επιτευχθεί με άλλα μέσα επίπεδο ασφάλειας ισοδύναμο προς εκείνο που επιτυγχάνεται με την εφαρμογή των κοινών τεχνικών κανόνων και διοικητικών διατάξεων που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα I, II, και III του παρόντος κανονισμού, κράτος μέλος δύναται, χωρίς να δημιουργείται διακριτική μεταχείριση λόγω της ιθαγένειας των αιτούντων και λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης να μην σημειώνεται στρέβλωση του ανταγωνισμού, να χορηγεί έγκριση που να αποκλίνει από αυτές τις διατάξεις. Στις περιπτώσεις αυτές το εν λόγω κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή πριν από τη χορήγηση αυτού του είδους έγκρισης και αναφέρει τους λόγους που τεκμηριώνουν την ανάγκη απόκλισης από τους κοινούς τεχνικούς κανόνες και διοικητικές διαδικασίες, καθώς και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται για την επίτευξη ισοδυνάμου επιπέδου ασφαλείας.

6. Η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, αποφασίζει κατά πόσον έγκριση η οποία έχει προταθεί σύμφωνα με την παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου παρέχει ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας και είναι δυνατό να χορηγηθεί. Στην περίπτωση αυτή η Επιτροπή κοινοποιεί την απόφασή της σε όλα τα κράτη μέλη, τα οποία δικαιούνται επίσης να εφαρμόσουν το εν λόγω μέτρο. Είναι επίσης δυνατόν να τροποποιηθούν οι σχετικές διατάξεις των παραρτημάτων ΙΙ και OPS ώστε να ανταποκρίνονται στο εν λόγω μέτρο.

Σε κάθε περίπτωση εφαρμόζονται για το εν λόγω μέτρο οι διατάξεις του άρθρου 6 παράγραφος 1 και του άρθρου 7.»

5. Το άρθρο 11, παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η Επιτροπή, με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, επιφέρει στους κοινούς τεχνικούς κανόνες και διοικητικές διαδικασίες που παρατίθενται στα παραρτήματα τις τροποποιήσεις που κατέστησαν αναγκαίες λόγω της επιστημονικής και τεχνικής προόδου.»

6. Στο άρθρο 12, οι παράγραφοι 2 και 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ (*) σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3 και το άρθρο 8 της εν λόγω απόφασης.

3. Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ καθορίζεται σε τρεις μήνες.

_____

(*) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.»

7. Το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού προστίθεται ως παράρτημα ΙΙΙ.

*Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα μετά τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

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

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ*

«*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III*

**ΚΟΙΝΟΙ ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

**1. OPS 1: Εμπορικές αερομεταφορές ( Αεροπλάνα)**

**Περιεχόμενα (Γενική παρουσίαση)**


ΤΜΗΜΑ Α — Εφαρμογή

ΤΜΗΜΑ Β — Γενικά

ΤΜΗΜΑ Γ — Πιστοποίηση και επίβλεψη αερομεταφορέα

ΤΜΗΜΑ Δ — Επιχειρησιακές λειτουργίες

ΤΜΗΜΑ Ε — Επιχειρήσεις παντός καιρού

ΤΜΗΜΑ ΣΤ — Γενικά περί επιδόσεων

ΤΜΗΜΑ Ζ — Επιδόσεις κατηγορίας Α

ΤΜΗΜΑ Η — Επιδόσεις κατηγορίας Β

ΤΜΗΜΑ Θ — Επιδόσεις κατηγορίας Γ

ΤΜΗΜΑ Ι — Μάζα και ζυγοστάθμιση

ΤΜΗΜΑ ΙΑ — Όργανα και εξοπλισμός

ΤΜΗΜΑ ΙΒ — Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας

ΤΜΗΜΑ ΙΓ — Συντήρηση αεροπλάνου

ΤΜΗΜΑ ΙΔ — Πλήρωμα πτήσης

ΤΜΗΜΑ ΙΕ — Πλήρωμα θαλάμου επιβατών

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤ — Εγχειρίδια, μητρώα (ημερολόγια) και αρχεία

ΤΜΗΜΑ ΙΗ — Εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

ΤΜΗΜΑ ΙΘ — Ασφάλεια


ΤΜΗΜΑ Α

**ΕΦΑΡΜΟΓΗ**

OPS 1.001

**Εφαρμογή**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.001)

α) Στο Μέρος 1 της OPS καθορίζονται οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται για την πτητική λειτουργία οποιουδήποτε πολιτικού αεροπλάνου με σκοπό την εμπορική αερομεταφορά από οποιονδήποτε αερολιμενικό μεταφορέα, του οποίου η κύρια εγκατάσταση και, εάν υπάρχει, η επίσημη έδρα του, βρίσκεται οε κράτος μέλος, στο εξής καλούμενος αερομεταφορέας. Η OPS 1 δεν ισχύει για αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται σε στρατιωτικές, τελωνειακές και αστυνομικές υπηρεσίες.

β) Οι απαιτήσεις που περιέχονται στο Μέρος 1 της OPS ισχύουν:

1. Για αερομεταφορείς οι οποίοι χρησιμοποιούν αεροπλάνα με μέγιστη μάζα απογείωσης άνω των 10 τόνων ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων 20 ή περισσοτέρων επιβατών, ή μικτούς στόλους αεροπλάνων πάνω και κάτω από αυτή τη διάκριση, το αργότερο έως την . . ., εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

2. Για αερομεταφορείς οι οποίοι χρησιμοποιούν όλα τα λοιπά αεροπλάνα, το αργότερο έως την . . ., εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.001*

***Μεταγενέστερες ημερομηνίες συμμόρφωσης που περιλαμβάνονται στην OPS 1***

Για ορισμένες διατάξεις που περιλαμβάνονται στην OPS 1 προβλέπονται ημερομηνίες συμμόρφωσης οι οποίες είναι μεταγενέστερες σε σχέση με την ημερομηνία εφαρμογής της OPS 1. Οι διατάξεις για τις οποίες ισχύουν τα ανωτέρω και οι συναφείς μεταγενέστερες ημερομηνίες συμμόρφωσης, είναι οι ακόλουθες:

— OPS 1.470, στοιχείο στ) . . .

— OPS 1.652 "Σημειώσεις" . . .

— OPS 1.652 ιγ) . . .

— OPS 1.665, στοιχείο α) σημείο 2) . . .

— OPS 1.668, στοιχείο α) σημείο 1) . . .

— OPS 1.805, στοιχείο α) σημείο 2) . . .

— OPS 1.670, στοιχείο α) σημείο 3) . . .

— OPS 1.685 . . .

— OPS 1.705, στοιχείο α) . . .

— OPS 1.725, στοιχείο α) . . .

— OPS 1.780, στοιχείο α) . . .

— OPS 1.805, στοιχείο α) σημείο 2) . . .

— OPS 1.805, στοιχείο γ) σημείο 2) . . .

ΤΜΗΜΑ Β

**ΓΕΝΙΚΑ**

OPS 1.005

**Γενικά**

α) Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροπλάνο για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς διαφορετικούς από εκείνους που είναι σύμφωνοι προς τις διατάξεις του Μέρους 1 της OPS.

β) Ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με όλες τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας που ισχύουν για αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς.

γ) Κάθε αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τους όρους του πιστοποιητικού πτητικής ικανότητάς του και εντός των εγκεκριμένων περιορισμών που περιέχονται στο δικό του εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου.

OPS 1.010

**Εξαιρέσεις**

Με την επιφύλαξη των κοινών διαδικασιών αναθεώρησης που εφαρμόζονται σχετικά, η Αρχή μπορεί, κατ' εξαίρεση και προσωρινά, να επιτρέψει εξαίρεση της εφαρμογής των διατάξεων του Μέρους 1 της OPS όταν είναι πεπεισμένη ότι τούτο είναι αναγκαίο και με την επιφύλαξη συμμόρφωσης με οποιονδήποτε συμπληρωματικό όρο που αυτή κρίνει απαραίτητο, προκειμένου να εξασφαλίζεται αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας στη συγκεκριμένη περίπτωση.

OPS 1.015

**Οδηγίες επιχειρησιακής εκμετάλλευσης**

α) Με την επιφύλαξη των κοινών διαδικασιών αναθεώρησης που εφαρμόζονται σχετικά, η Αρχή μπορεί, με την έκδοση οδηγίας επιχειρησιακής εκμετάλλευσης, να απαγορεύσει, να περιορίσει ή να θέσει ορισμένους όρους σχετικά με πτητική λειτουργία, προς το συμφέρον ασφαλούς επιχειρησιακής λειτουργίας.

β) Στις οδηγίες επιχειρησιακής εκμετάλλευσης αναφέρονται:

1. Η αιτία έκδοσης

2. η εφαρμογή και η διάρκεια· και

3. οι ενέργειες στις οποίες πρέπει να προβεί(-ούν) ο(οι) αερομεταφορέας(-είς).

γ) Οι οδηγίες επιχειρησιακής εκμετάλλευσης συμπληρώνουν τις διατάξεις του Μέρους 1 της OPS.

OPS 1.020

**Νόμοι, κανονισμοί και διαδικασίες — Ευθύνες αερομεταφορέα**

Ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι:

1. Όλοι οι υπάλληλοι γνωρίζουν ότι πρέπει να συμμορφώνονται με τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών εκείνων στα οποία διενεργούνται οι επιχειρησιακές δραστηριότητες και έχουν σχέση με την εκτέλεση των καθηκόντων τους, και

2. όλα τα μέλη του πληρώματος γνωρίζουν τους νόμους και τους κανονισμούς και είναι εξοικειωμένα με τις διαδικασίες που σχετίζονται με την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

OPS 1.025

**Κοινή γλώσσα**

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος μπορούν να επικοινωνούν σε μια κοινή γλώσσα.

β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το επιχειρησιακό προσωπικό κατανοεί τη γλώσσα στην οποία είναι γραμμένα τα μέρη εκείνα του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης που αναφέρονται στα καθήκοντα και τις ευθύνες τους.

OPS 1.030

**Πίνακες ελάχιστου εξοπλισμού — Υποχρεώσεις αερομεταφορέα**

α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει, για κάθε αεροπλάνο, πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (ΠΕΕ) εγκεκριμένο από την Αρχή. Ο πίνακας αυτός βασίζεται, χωρίς όμως να είναι λιγότερο περιοριστικός, στο σχετικό κύριο πίνακα βασικού εξοπλισμού (ΚΠΒΕ) (εφόσον υπάρχει) που έχει εγκριθεί από την Αρχή.

β) Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιεί επιχειρησιακά αεροπλάνο παρά μόνο σύμφωνα με τον ΚΕΕ, εκτός εάν τούτο επιτρέπεται από την Αρχή. Σε καμία περίπτωση παρόμοια άδεια δεν επιτρέπει επιχειρησιακή χρήση καθ' υπέρβαση των περιορισμών του ΚΠΒΕ.

OPS 1.035

**Σύστημα ποιοτικού ελέγχου**

α) Ο αερομεταφορέας δημιουργεί σύστημα ποιοτικού ελέγχου και διορίζει διευθυντή ποιοτικού ελέγχου για να παρακολουθεί τη συμμόρφωση με τις διαδικασίες που απαιτούνται για να εξασφαλίζονται ασφαλείς πρακτικές λειτουργίας και πτητικά ικανά αεροπλάνα, αλλά και την καταλληλότητα αυτών των διαδικασιών. Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης πρέπει να περιλαμβάνει σύστημα αποστολής παρατηρήσεων με αποδέκτη τον αρμόδιο διευθυντή [βλέπε επίσης OPS 1.175, στοιχείο η)] για την εξασφάλιση των απαραίτητων διορθωτικών ενεργειών.

β) Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου πρέπει να περιλαμβάνει πρόγραμμα διασφάλισης της ποιότητας, το οποίο περιέχει διαδικασίες σχεδιασμένες να εξακριβώνουν ότι όλες οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται σύμφωνα με όλες τις απαιτήσεις, τα πρότυπα και τις διαδικασίες που ισχύουν σχετικά.

γ) Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου και ο διευθυντής ποιοτικού ελέγχου πρέπει να είναι αποδεκτά από την Αρχή.

δ) Η περιγραφή του συστήματος ποιοτικού ελέγχου πρέπει να πραγματοποιείται με τη βοήθεια σχετικής τεκμηρίωσης.

ε) Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του στοιχείου α) ανωτέρω, η Αρχή μπορεί να δεχτεί το διορισμό δύο διευθυντών ποιοτικού ελέγχου, έναν για τις πτητικές λειτουργίες και έναν για τη συντήρηση, με την προϋπόθεση ότι ο αερομεταφορέας έχει συστήσει μονάδα διαχείρισης της ποιότητας προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα ποιοτικού ελέγχου εφαρμόζεται ενιαία σε ολόκληρη την επιχειρησιακή χρήση.

OPS 1.037

**Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης**

Ο αερομεταφορέας καταρτίζει πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης, που μπορεί να ενσωματωθεί στο σύστημα ποιοτικού ελέγχου, το οποίο συμπεριλαμβάνει:

1. Πρόγραμμα με το οποίο επιτυγχάνεται η συνεχής επίγνωση των κινδύνων από όλα τα πρόσωπα που εμπλέκονται σε πτητικές λειτουργίες· και

2. αξιολόγηση των πληροφοριών που σχετίζονται με ατυχήματα και συμβάντα καθώς και διάδοση των συναφών πληροφοριών.

OPS 1.040

**Συμπληρωματικά μέλη πληρώματος**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος που δεν είναι μέλη του απαιτούμενου πληρώματος πτήσης ή θαλάμου επιβατών, έχουν επίσης εκπαιδευτεί και είναι ικανά να εκτελούν τα καθήκοντα που τους αναθέτονται.

OPS 1.050

**Πληροφορίες έρευνας και διάσωσης**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι είναι εύκολη η πρόσβαση από το θάλαμο διακυβερνήσεως αεροσκάφους στις ουσιώδεις πληροφορίες που σχετίζονται με τη σχεδιαζόμενη πτήση και αφορούν στις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης.

OPS 1.055

**Πληροφορίες σχετικά με το φερόμενο εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και διάσωσης**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι υπάρχουν διαθέσιμοι για άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης, κατάλογοι που περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και διάσωσης που φέρουν όλα τα αεροπλάνα του. Οι πληροφορίες περιλαμβάνουν, κατά περίπτωση, τον αριθμό, το χρώμα και τον τύπο των σωσίβιων λέμβων και φωτοβολίδων, λεπτομέρειες σχετικά με τις ιατρικές προμήθειες επείγουσας ανάγκης, τις προμήθειες νερού καθώς και τον τύπο και τις συχνότητες του φορητού εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας επείγουσας ανάγκης.

OPS 1.060

**Αναγκαστική προσθαλάσσωση**

Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροπλάνο με εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων περισσοτέρων των 30 επιβατών σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα, όταν η απόσταση από μέρος της ξηράς, το οποίο είναι κατάλληλο για προσγείωση επείγουσας ανάγκης, είναι μεγαλύτερη από 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης, ή υπερβαίνει τα 400 ναυτικά μίλια, ανάλογα με ποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη, εκτός εάν το αεροπλάνο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις αναγκαστικής προσθαλάσσωσης που καθορίζονται στον κώδικα πτητικής ικανότητας που ισχύει σχετικά.

OPS 1.065

**Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων**

α) Ο αερομεταφορέας δεν μεταφέρει πολεμικά όπλα και πολεμοφόδια αεροπορικώς εκτός εάν έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη.

β) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι τα πολεμικά όπλα και τα πολεμοφόδια:

1. Έχουν αποθηκευτεί στο αεροπλάνο σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης· και

2. στην περίπτωση πυροβόλων όπλων, αυτά δεν είναι οπλισμένα.

εκτός εάν, πριν από την έναρξη της πτήσης, έχει χορηγηθεί έγκριση από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη ότι τα εν λόγω πολεμικά όπλα και πολεμοφόδια μπορούν να μεταφερθούν με συνθήκες που διαφέρουν εν μέρει ή στο σύνολό τους από εκείνες που αναφέρονται στον παρόν στοιχείο.

γ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι, πριν ξεκινήσει μια πτήση, ο κυβερνήτης ενημερώνεται για τις λεπτομέρειες και τη θέση πάνω στο σκάφος των πολεμικών όπλων και των πολεμοφοδίων που πρόκειται να μεταφερθούν.

OPS 1.070

**Μεταφορά όπλων και πυρομαχικών που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς**

α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι γνωστοποιείται σε αυτόν οποιαδήποτε μεταφορά όπλων που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς, που πρόκειται να πραγματοποιηθεί.

β) Ο αερομεταφορέας που αποδέχεται τη μεταφορά όπλων που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς διασφαλίζει ότι αυτά:

1. Αποθηκεύονται στο αεροπλάνο σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός εάν η Αρχή αποφασίσει ότι η συμμόρφωση είναι ανέφικτη και δεχτεί ότι μπορούν να εφαρμοσθούν άλλες διαδικασίες· και

2. δεν είναι οπλισμένα, στην περίπτωση πυροβόλων όπλων ή άλλων όπλων που μπορούν να περιέχουν πυρομαχικά.

γ) Πυρομαχικά για όπλα που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς μπορούν να μεταφέρονται σε ελεγμένες αποσκευές επιβατών, με την επιφύλαξη ορισμένων περιορισμών, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες [βλέπε OPS 1.1160, στοιχείο β), σημείο 5), όπως ορίζεται στην OPS 1.1150, στοιχείο α), σημείο 14)].

OPS 1.075

**Μέθοδος μεταφοράς προσώπων**

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κατά τη διάρκεια πτήσης κανένα πρόσωπο δεν βρίσκεται σε μέρος του αεροπλάνου το οποίο δεν είναι μέρος σχεδιασμένο για την εξυπηρέτηση προσώπων, εκτός εάν έχει παραχωρηθεί από τον κυβερνήτη προσωρινή άδεια πρόσβασης σε οποιοδήποτε μέρος του αεροπλάνου:

1. Προκειμένου να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή οποιουδήποτε προσώπου, ζώου ή αγαθών μέσα σε αυτό· ή

2. στο οποίο μεταφέρονται φορτία ή εφόδια, το οποίο έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να επιτρέπει σε ένα πρόσωπο να έχει πρόσβαση σε αυτό ενώ το αεροπλάνο πραγματοποιεί πτήση.

OPS 1.085

**Ευθύνες πληρώματος**

α) Το μέλος του πληρώματος είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση, κατά τον ενδεδειγμένο τρόπο, των καθηκόντων του, τα οποία:

1. σχετίζονται με την ασφάλεια του αεροπλάνου και των επιβαινόντων του· και

2. καθορίζονται στις οδηγίες και τις διαδικασίες που διατυπώνονται στο εγχειρίδιο λειτουργίας.

β) Το μέλος πληρώματος οφείλει:

1. να αναφέρει στον κυβερνήτη κάθε συμβάν το οποίο έθεσε ή μπορούσε, ενδεχομένως, να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια· και

2. να χρησιμοποιεί τα συστήματα αναφοράς συμβάντων του αερομεταφορέα σύμφωνα με την OPS 1.420. Σε όλες τις περιπτώσεις αυτές, αντίγραφο της(των) αναφοράς(ών) πρέπει να διαβιβάζεται στον κυβερνήτη που ενέχεται στη συγκεκριμένη περίπτωση.

γ) Ένα μέλος πληρώματος δεν θα εκτελεί καθήκοντα σε ένα αεροπλάνο:

1. Εφόσον βρίσκεται υπό την επήρεια κάποιου ναρκωτικού που μπορεί να επηρεάσει τις ικανότητές του με τρόπο που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια·

2. μετά από κατάδυση στο πέλαγος, εκτός εάν έχει περάσει εύλογο χρονικό διάστημα·

3. μετά από αιμοδοσία, εκτός εάν έχει περάσει εύλογο χρονικό διάστημα·

4. εάν έχει την παραμικρή αμφιβολία για την ικανότητά του να εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί ή

5. εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι υποφέρει από κόπωση, ή νιώθει ανίκανος για εργασία σε βαθμό που μπορεί να θέτει σε κίνδυνο την πτήση.

δ) Κανένα μέλος πληρώματος δεν επιτρέπεται:

1. Να καταναλώνει οινοπνευματώδη ποτά σε διάστημα μικρότερο των 8 ωρών πριν από την καθορισμένη ώρα παρουσίασης για απασχόληση σε πτήση ή έναρξης επιφυλακής (stand-by)·

2. να αρχίζει περίοδο απασχόλησης σε πτήση με επίπεδο οινοπνεύματος στο αίμα άνω των 0,2 τοις χιλίοις·

3. να καταναλώνει οινοπνευματώδη ποτά κατά την περίοδο απασχόλησης σε πτήση ή ενώ βρίσκεται σε επιφυλακή.

ε) Ο κυβερνήτης:

1. Είναι υπεύθυνος για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροπλάνου και την ασφάλεια των επιβατών του κατά τη διάρκεια της πτήσης·

2. δύναται να δίνει όλες τις εντολές που θεωρεί απαραίτητες προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του αεροπλάνου και των προσώπων ή των πραγμάτων που αυτό μεταφέρει·

3. έχει το δικαίωμα να αποβιβάζει οποιοδήποτε πρόσωπο, ή οποιοδήποτε μέρος του φορτίου, το οποίο, κατά τη γνώμη του, μπορεί να συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβατών του·

4. δεν επιτρέπει τη μεταφορά στο αεροπλάνο προσώπου το οποίο φαίνεται να βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβατών του·

5. έχει το δικαίωμα να αρνηθεί τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση, εάν η μεταφορά τους συνιστά κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβατών του·

6. εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες ενημερώνονται για τη θέση των εξόδων κινδύνου και για τη θέση και τη χρήση του αντίστοιχου εξοπλισμού ασφάλειας και επείγουσας ανάγκης·

7. εξασφαλίζει ότι όλες οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι πίνακες ελέγχου τηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·

8. δεν επιτρέπει σε κανένα μέλος του πληρώματος να εκτελεί οποιαδήποτε δραστηριότητα στη διάρκεια της απογείωσης, της αρχικής ανόδου, της τελικής προσέγγισης και της προσγείωσης, εκτός εάν η εκτέλεση των καθηκόντων αυτών απαιτείται για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου·

9. δεν επιτρέπει:

i) να καθίσταται ανενεργός, να τίθεται εκτός λειτουργίας ή να εξαλείφονται τα δεδομένα του καταγραφέα στοιχείων πτήσεως κατά τη διάρκεια της πτήσης ούτε επιτρέπει να εξαλείφονται τα καταγραμμένα στοιχεία μετά την πτήση στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς·

ii) να απενεργοποιείται ή να εξαλείφονται το δεδομένα αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός εάν πιστεύει ότι τα καταγραμμένα δεδομένα, τα οποία διαφορετικά θα εξαλείφονταν αυτομάτως, πρέπει να διατηρηθούν για τη διερεύνηση συμβάντος ή ατυχήματος, ούτε επιτρέπει τη χειροκίνητη εξάλειψη καταγραμμένων δεδομένων κατά τη διάρκεια ή μετά την πτήση στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς·

10. αποφασίζει εάν αποδεχθεί ή όχι αεροπλάνο με επιχειρησιακής φύσεως δυσλειτουργίες, οι οποίες επιτρέπονται από τον κατάλογο παρέκκλισης από διαμόρφωση ή τον ΠΕΕ· και

11. εξασφαλίζει ότι έχει εκτελεστεί η προ πτήσεως επιθεώρηση.

στ) Ο κυβερνήτης, σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτεί άμεση λήψη απόφασης και δράση, προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει απαραίτητη σύμφωνα με τις περιστάσεις. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες, τις διαδικασίες επιχειρησιακής λειτουργίας και τις μεθόδους προς το συμφέρον της ασφάλειας.

OPS 1.090

**Εξουσία του κυβερνήτη**

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

OPS 1.100

**Άδεια εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης**

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι κανένα άτομο δεν εισέρχεται ή μεταφέρεται μέσα στο θάλαμο διακυβέρνησης, με εξαίρεση μέλος του πληρώματος πτήσης που έχει οριισθεί σε μια πτήση, εκτός εάν το άτομο αυτό:

1) Ασκεί καθήκοντα μέλους πληρώματος·

2) εκπροσωπεί την Αρχή που είναι αρμόδια για την πιστοποίηση, τη χορήγηση άδειας ή την επιθεώρηση, εφόσον τούτο απαιτείται στο πλαίσιο της εκτέλεσης των επίσημων καθηκόντων του· ή

3) είσοδος και η μεταφορά του επιτρέπεται σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

β) Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι:

1) Προς το συμφέρον της ασφάλειας, η είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης δεν προκαλεί διάσπαση της προσοχής και/ή δεν παρεμποδίζει την πτητική λειτουργία· και

2) όλα τα άτομα που μεταφέρονται στο θάλαμο διακυβέρνησης ενημερώνονται σε ό,τι αφορά τις σχετικές διαδικασίες ασφάλειας

γ) Ο κυβερνήτης φέρει την ευθύνη της τελικής απόφασης σχετικά με την είσοδο στο θάλαμο διακυβέρνησης.

OPS 1.105

**Μη εγκεκριμένη μεταφορά**

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα άτομο δεν κρύβεται ούτε κρύβει φορτίο επί του αεροπλάνου.

OPS 1.110

**Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές**

Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπει σε κανένα άτομο να χρησιμοποιεί, και λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα άτομο δεν χρησιμοποιεί επί του αεροπλάνου, φορητή ηλεκτρονική συσκευή που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροπλάνου.

OPS 1.115

**Οινοπνευματώδη ποτά και ναρκωτικά**

Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπει σε κανένα άτομο να επιβιβασθεί ή να παραμείνει, και λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα άτομο δεν εισέρχεται ούτε παραμένει σε αεροπλάνο, εφόσον βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβατών του.

OPS 1.120

**Διακύβευση της ασφάλειας**

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα πρόσωπο δεν ενεργεί απερίσκεπτα ή απρόσεκτα, ούτε παραλείπει να ενεργήσει:

1. κατά τρόπο που θέτει σε κίνδυνο το αεροπλάνο ή οποιοδήποτε πρόσωπο που είναι επιβιβασμένο σε αυτό·

2. κατά τρόπο που να προκαλέσει ή να επιτρέψει σε αεροπλάνο να θέσει σε κίνδυνο οποιοδήποτε πρόσωπο ή περιουσία.

OPS 1.125

**Έγγραφα φερόμενα επί του αεροπλάνου**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κάθε πτήση βρίσκονται επί του αεροπλάνου τα ακόλουθα έγγραφα ή αντίγραφα αυτών:

   1. Πιστοποιητικό νηολόγησης·

   2. Πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας·

   3. Πιστοποιητικό θορύβου (εάν ισχύει)·

   4. Πιστοποιητικό αερομεταφορέα·

   5. Άδεια σταθμού αεροσκάφους· και

   6. Πιστοποιητικό(-ά) ασφάλισης ευθύνης τρίτου μέρους.

β) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης, σε κάθε πτήση, μεταφέρει μία έγκυρη άδεια πληρώματος με κατάλληλη βαθμολογία(ες) για το σκοπό της πτήσης.

OPS 1.130

**Εγχειρίδια που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. Τα ισχύοντα μέρη του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που αναφέρονται στα καθήκοντα του πληρώματος, μεταφέρονται σε κάθε πτήση.

2. τα μέρη εκείνα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που απαιτούνται για τη πραγματοποίηση μιας πτήσης, είναι εύκολα προσιτά στο πλήρωμα πάνω στο αεροπλάνο· και

3. επί του αεροπλάνου βρίσκεται το ισχύον εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου, εκτός εάν η Αρχή έχει αποδεχτεί ότι το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας που καθορίζεται στο Μέρος Β του Παραρτήματος 1, OPS 1.1045 περιέχει συναφείς πληροφορίες για το αεροπλάνο αυτό.

OPS 1.135

**Συμπληρωματικές πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, πέραν από τα έγγραφα και τα εγχειρίδια που καθορίζονται στις OPS 1.125 και OPS 1.130, βρίσκονται σε κάθε πτήση επί του αεροσκάφους οι ακόλουθες πληροφορίες και τα ακόλουθα έντυπα, σχετικά με τον τύπο και την περιοχή πτητικής λειτουργίας:

   1. Το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται από την OPS 1.1060

   2. το τεχνικό μητρώο (ημερολόγιο) αεροπλάνου που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται από την OPS 1.1915, στοιχείο α)

   3. Λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας

   4. Κατάλληλη τεκμηρίωση ενημέρωσης περί αγγελίας NOTAM/AIS

   5. Κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες

   6. Τεκμηρίωση βάρους και ζυγοστάθμισης όπως καθορίζεται στο Τμήμα Ι.

   7. Κοινοποίηση ειδικών κατηγοριών επιβατών όπως προσωπικό ασφαλείας, εάν δεν θεωρείται ως πλήρωμα, ανάπηρα άτομα, μη αποδεκτοί επιβάτες, απελαθέντες και προφυλακισμένα πρόσωπα

   8. Κοινοποίηση ειδικών φορτίων που περιέχουν επικίνδυνα αγαθά συμπεριλαμβανομένων γραπτών πληροφοριών για τον κυβερνήτη, όπως ορίζεται στην OPS 1.1215, στοιχείο δ)

   9. ισχύοντες χάρτες αεροπλοΐας και τοπογραφικοί καθώς και συναφή έγγραφα, όπως ορίζεται στην OPS 1.290, στοιχείο β), σημείο 7

   10. Κάθε άλλη τεκμηρίωση που ενδέχεται να απαιτηθεί από τα κράτη που ενέχονται στη συγκεκριμένη πτήση, όπως ονομαστική κατάσταση φορτίου, ονομαστική κατάσταση επιβατών κλπ· και

   11. Έντυπα για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις υποβολής αναφοράς της Αρχής και του αερομεταφορέα.

β) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει οι πληροφορίες που αναφέρονται λεπτομερώς στο στοιχείο α) ανωτέρω ή σε σημεία αυτού, να παρουσιάζονται και με άλλο τρόπο εκτός από επάνω σε τυπωμένο χαρτί. Ένα αποδεκτό πρότυπο δυνατότητας πρόσβασης, δυνατότητας χρήσης και αξιοπιστίας πρέπει να διασφαλιστεί.

OPS 1.140

**Πληροφορίες που διατηρούνται στο έδαφος**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

Τουλάχιστον κατά τη διάρκεια κάθε πτήσης ή σειράς πτήσεων

i) Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην πτήση και είναι κατάλληλες για το συγκεκριμένο τύπο της πτητικής λειτουργίας, διατηρούνται στο έδαφος· και

   ii) Οι πληροφορίες διατηρούνται έως ότου δημιουργηθούν αντίγραφα στο χώρο στον οποίο θα αποθηκευτούν, σύμφωνα με την OPS 1.1065, ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό,

   iii) Οι ίδιες πληροφορίες μεταφέρονται σε ένα πυρίμαχο δοχείο στο αεροπλάνο.

β) Οι πληροφορίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) ανωτέρω περιλαμβάνουν:

1. Ένα αντίγραφο του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης, όπου ενδείκνυται·

2. Αντίγραφα του αντίστοιχου μέρους (των αντίστοιχων μερών) του τεχνικού ημερολογίου του αεροπλάνου·

3. Συγκεκριμένη τεκμηρίωση αγγελίας (NOTAM) περί διαδρομής εάν συνταχθεί ειδικά από τον αερομεταφορέα

4. Τεκμηρίωση βάρους και ζυγοστάθμισης εάν απαιτείται (παραπομπή στην OPS 1.625) και

5. Κοινοποίηση ειδικών φορτίων.

OPS 1.145

**Εξουσία επιθεώρησης**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε εξουσιοδοτημένο από την Αρχή πρόσωπο, μπορεί ανά πάσα στιγμή να επιβιβαστεί και να πετάξει σε οποιοδήποτε αεροπλάνο λειτουργεί σύμφωνα με πιστοποιητικό αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από την Αρχή αυτή και να εισέλθει και να παραμείνει στο θάλαμος διακυβέρνησης με την προϋπόθεση ότι ο κυβερνήτης μπορεί να αρνηθεί πρόσβαση στο θάλαμο διακυβέρνησης εάν, κατά τη γνώμη του, με αυτό τον τρόπο διακυβεύεται η ασφάλεια του αεροπλάνου.

OPS 1.150

**Παρουσίαση εγγράφων και αρχείων**

α) Ο αερομεταφορέας:

1. Επιτρέπει, σε οποιοδήποτε εξουσιοδοτημένο από την Αρχή πρόσωπο, να έχει πρόσβαση στα έγγραφα και αρχεία εκείνα που αναφέρονται στις πτητικές λειτουργίες ή τη συντήρηση, και

2. εάν ζητηθεί από την Αρχή, παρουσιάζει όλα τα έγγραφα και αρχεία αυτά, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος.

β) Ο κυβερνήτης, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος από τη στιγμή που του ζητηθεί από ένα πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από μία Αρχή, προσκομίζει στο πρόσωπο αυτό τα έγγραφα που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο.

OPS 1.155

**Διατήρηση τεκμηρίωσης**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. Όλα τα πρωτότυπα έγγραφα, ή αντίγραφα αυτών, που πρέπει να διατηρεί, διατηρούνται για το απαιτούμενο διάστημα τήρησης ακόμα κι αν παύσει να είναι ο αερομεταφορέας του αεροπλάνου, και

2. Όποτε ένα μέλος πληρώματος, σχετικά με το οποίο ένας αερομεταφορέας διαθέτει αρχείο καθηκόντων, περιόδου απασχόλησης και ανάπαυσης, γίνεται μέλος πληρώματος για άλλον αερομεταφορέα, αυτό το αρχείο παραχωρείται στον νέο αερομεταφορέα.

OPS 1.160

**Διατήρηση, παρουσίαση και χρήση καταχωρήσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης**

α) *Διατήρηση καταχωρήσεων*

1. Μετά από ένα ατύχημα, ο αερομεταφορέας ενός αεροπλάνου το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης διατηρεί, στο βαθμό που είναι εφικτό, τα πρωτότυπα καταγραμμένα δεδομένα που αναφέρονται στο εν λόγω ατύχημα, όπως τηρούνται από τον καταγραφέα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η ανακριτική αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

2. Πλην προγενέστερης άδειας χορηγηθείσας από την Αρχή, μετά από συμβάν που υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά, ο αερομεταφορέας ενός αεροπλάνου το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης διατηρεί, στο βαθμό που είναι εφικτό, τα πρωτότυπα καταγραμμένα δεδομένα που αναφέρονται στο εν λόγω ατύχημα, όπως τηρούνται από τον καταγραφέα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η ανακριτική αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

3. Επιπλέον, όταν η Αρχή αποφασίσει σχετικά, ο αερομεταφορέας ενός αεροπλάνου το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης διατηρεί τα αρχικά καταγραμμένα δεδομένα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η ανακριτική αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

4. Όταν το αεροπλάνο απαιτείται να φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης, ο αερομεταφορέας του αεροπλάνου αυτού:

i) Αποθηκεύει τις μαγνητοφωνήσεις για την απαιτούμενη κατά OPS 1.715, 1.720 και 1.725 περίοδο πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση ότι, για σκοπούς δοκιμής και συντήρησης καταγραφέων στοιχείων πτήσης, μπορεί να σβηστεί έως και μία ώρα του παλαιότερα καταγραμμένου υλικού τη στιγμή της δοκιμής, και

ii) Τηρεί ένα έγγραφο, το οποίο περιέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται για την ανάκτηση και τη μετατροπή των αποθηκευμένων δεδομένων σε τεχνικές μονάδες.

β) *Παρουσίαση καταχωρήσεων*

Ο αερομεταφορέας αεροπλάνου, το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης, προσκομίζει, εφόσον τούτο το ζητήσει η Αρχή, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος, κάθε καταχώρηση καταγραφέα στοιχείων πτήσης που είναι διαθέσιμη ή έχει διατηρηθεί.

γ) *Χρήση καταχωρήσεων*

1. Οι καταχωρήσεις αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από την έρευνα ενός ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς παρά μόνο με τη συναίνεση όλων των ενδιαφερόμενων μελών πληρώματος.

2. Οι καταχωρήσεις αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από την έρευνα ενός ατυχήματος ή συμβάντος, για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, παρά μόνο όταν τα εν λόγω αρχεία:

i) Χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα μόνο για σκοπούς πτητικής ικανότητας ή συντήρησης, ή

ii) Αποχαρακτηριστούν, ή

iii) Δημοσιεύονται μέσω ασφαλών διαδικασιών.

OPS 1.165

**Μίσθωση**

α) *Ορολογία*

Οι όροι που χρησιμοποιούνται σε αυτή την παράγραφο έχουν την ακόλουθη έννοια:

1. Μίσθωση υπό όρους (Dry lease) *όταν το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του μισθωτή.*

2. Πλήρης εκμίσθωση (Wet lease) όταν το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του εκμισθωτή.

β) *Μίσθωση αεροπλάνων μεταξύ εκμεταλλευόμενων*

1. Πλήρης εκμίσθωση Ο εκμεταλλευόμενος που παρέχει αεροπλάνο και πλήρες πλήρωμα σε άλλον εκμεταλλευόμενο, και διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο Τμήμα Γ, παραμείνει ο εκμεταλλευόμενος του αεροπλάνου.

2. Όλες οι μισθώσεις εκτός από την πλήρη εκμίσθωση

i) Με εξαίρεση των διατάξεων του στοιχείου β), σημείο 1 ανωτέρω, ο αερομεταφορέας που χρησιμοποιεί αεροπλάνο άλλου αερομεταφορέα ή παρέχει αεροπλάνο σε άλλον αερομεταφορέα, πρέπει να λαμβάνει προηγουμένως έγκριση για τη χρησιμοποίησή του από την αντίστοιχη Αρχή του. Κάθε όρος που αποτελεί μέρος της έγκρισης αυτής πρέπει να περιλαμβάνεται στη μισθωτήρια σύμβαση.

ii) Τα στοιχεία εκείνα των μισθωτηρίων συμβάσεων που εγκρίνονται από την Αρχή, πλην των μισθωτηρίων συμβάσεων στις οποίες εμπλέκονται αεροπλάνο και πλήρες πλήρωμα και δεν επιδιώκεται καμία μεταβίβαση αρμοδιοτήτων ή ευθυνών, πρέπει όλα να θεωρούνται, σε σχέση με το μισθωμένο αεροπλάνο, ως τροποποιήσεις του πιστοποιητικού αερομεταφορέα σύμφωνα με το οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθούν οι πτήσεις.

γ) *Μίσθωση αεροπλάνων μεταξύ αερομεταφορέα και οποιουδήποτε άλλου νομικού προσώπου που δεν είναι αερομεταφορέας*

1. Μίσθωση υπό όρους (Dry lease-in)

i) Ο αερομεταφορέας δεν μισθώνει υπό όρους αεροπλάνο από νομικό πρόσωπο άλλο από αερομεταφορέα, εκτός εάν υπάρχει έγκριση της Αρχής. Κάθε όρος που αποτελεί μέρος της έγκρισης αυτής πρέπει να περιλαμβάνεται στη μισθωτήρια σύμβαση.

ii) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, σε σχέση με αεροπλάνα που μισθώνονται υπό όρους, κάθε απόκλιση από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα Τμήματα ΙΑ, ΙΒ, και/ή από τις ισχύουσες πρόσθετες απαιτήσεις πτητικής ικανότητας, κοινοποιείται στην Αρχή και είναι αποδεκτή από την τελευταία.

2. Πλήρης μίσθωση (Wet lease-in)

i) Ο αερομεταφορέας δεν μισθώνει πλήρως αεροπλάνο από νομικό πρόσωπο που δεν είναι άλλος αερομεταφορέας, χωρίς την έγκριση της Αρχής.

ii) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, σχετικά με τα αεροπλάνα που μισθώνονται πλήρως:

Α) Τα πρότυπα ασφαλείας του εκμισθωτή, όσον αφορά τη συντήρηση και την πτητική λειτουργία, είναι αντίστοιχα με εκείνα των Απαιτήσεων Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAR).

Β) Ο εκμισθωτής είναι εκμεταλλευόμενος που κατέχει πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από συμβαλλόμενο κράτος της Συμβάσεως του Σικάγο.

Γ) Το αεροπλάνο διαθέτει το καθιερωμένο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα 8 του ΔΟΠΑ (ICAO), και

Δ) Συμμορφώνονται προς κάθε απαίτηση που έχει επιβληθεί από την Αρχή του μισθωτή.

3) Εκμίσθωση υπό όρους (Dry lease-out)

Οποιοσδήποτε αερομεταφορέας μπορεί να εκμισθώνει υπό όρους αεροπλάνο για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς σε οποιονδήποτε αερομεταφορέα κράτους που έχει υπογράψει τη Συνθήκη του Σικάγο, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

Α) Η αρχή έχει εξαιρέσει τον αερομεταφορέα από τις σχετικές διατάξεις του Μέρους 1 της OPS και, μετά την γραπτή αποδοχή από την αλλοδαπή ρυθμιστική αρχή της ευθύνης για την επίβλεψη της συντήρησης και της πτητικής λειτουργίας του(των) αεροπλάνου(-ων), έχει αφαιρέσει το αεροπλάνο από το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του, και

Β) Το αεροπλάνο συντηρείται σύμφωνα με εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης.

4. Πλήρης εκμίσθωση (Wet lease-out)

Ο αερομεταφορέας που παρέχει αεροπλάνο και πλήρες πλήρωμα σε άλλο νομικό πρόσωπο και διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο Τμήμα Γ, παραμείνει ο εκμεταλλευόμενος το αεροπλάνο.

ΤΜΗΜΑ Γ

## ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

OPS 1.175

### Γενικοί κανόνες σχετικά με την πιστοποίηση αερομεταφορέα

*Σημείωση 1:* στο προσάρτημα 1 της παρούσας παραγράφου καθορίζονται τα περιεχόμενα και οι όροι του πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

*Σημείωση 2:* στο Προσάρτημα 2 της παρούσας παραγράφου καθορίζονται οι απαιτήσεις διαχείρισης και οργάνωσης.

α) Η εκμετάλλευση αεροπλάνου από αερομεταφορέα για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς επιτρέπεται μόνο εφόσον διενεργείται σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΠΑ).

β) Ο αιτών χορήγηση ΠΑ, ή τροποποίηση ΠΑ επιτρέπει στην Αρχή να εξετάσει όλες τις πτυχές ασφαλείας της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.

γ) Ο αιτών χορήγηση ΠΑ πρέπει:

1. να μην είναι κάτοχος ΠΑ που έχει εκδοθεί από άλλη αρχή, εκτός εάν αυτό έχει εγκριθεί ρητώς από τις ενδιαφερόμενες αρχές·

2. να διαθέτει τον τόπο της κύριας εγκατάστασής του και, εφόσον υπάρχει, την έδρα της εταιρίας του στο κράτος του οποίου οι αρχές είναι αρμόδιες για την έκδοση του ΠΑ·

3. να πείθει την Αρχή ότι είναι σε θέση να εκτελεί ασφαλείς πτητικές λειτουργίες.

δ) Εάν ο αερομεταφορέας διαθέτει αεροπλάνα τα οποία έχουν καταχωρηθεί στα μητρώα διαφόρων κρατών μελών, πρέπει να διακανονίζονται οι κατάλληλες ρυθμίσεις προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι η επίβλεψη της ασφάλειας πραγματοποιείται κυρίως από την Αρχή που εκδίδει το ΠΑ.

ε) Ο αερομεταφορέας παρέχει στην Αρχή πρόσβαση στις υπηρεσίες και στα αεροπλάνα του και εξασφαλίζει ότι, όσον αφορά τη συντήρηση, χορηγείται πρόσβαση σε οποιαδήποτε συνεργαζόμενο οργανισμό συντήρησης σύμφωνα με τον κανονισμό JAR-145, προκειμένου να διαπιστωθεί η συνεχής συμμόρφωση με την OPS.

στ) Το ΠΑ τροποποιείται, αναστέλλεται ή ανακαλείται εφόσον η Αρχή δεν είναι πλέον πεπεισμένη ως προς τη δυνατότητα του αερομεταφορέα να διατηρεί ασφαλείς πτητικές λειτουργίες.

ζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει διοικητική οργάνωση η οποία επιτρέπει την άσκηση επιχειρησιακού έλεγχου και επίβλεψης σε οιαδήποτε πτήση που εκτελείται σύμφωνα με τους όρους του ΠΑ της.

η) Ο αερομεταφορέας πρέπει να ορίσει υπόλογο διευθυντή αποδεκτό από την Αρχή, ο οποίος είναι εξουσιοδοτημένος από την εταιρεία να εξασφαλίζει τη δυνατότητα χρηματοδότησης και εκτέλεσης όλων των πτητικών λειτουργιών και των δραστηριοτήτων συντήρησης σύμφωνα με το πρότυπο που απαιτείται από την Αρχή.

ι) Ο αερομεταφορέας πρέπει να ορίσει κατόχους θέσεων, αποδεκτούς από την Αρχή, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για:

1. τις πτητικές λειτουργίες·

2. το σύστημα συντήρησης·

3. την εκπαίδευση του πληρώματος, και

4. τις λειτουργίες εδάφους.

ι) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι κάθε πτήση εκτελείται σύμφωνα με τις διατάξεις του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας.

ια) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαμορφώνει κατάλληλες εγκαταστάσεις επίγειας εξυπηρέτησης προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής επίγεια εξυπηρέτηση των πτήσεων του.

ιβ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα αεροπλάνα φέρουν τον απαιτούμενο εξοπλισμό και το απαιτούμενο πλήρωμα για την περιοχή και το είδος της πτητικής λειτουργίας.

ιγ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις συντήρησης, σύμφωνα με το Τμήμα ΙΓ, για όλα τα αεροπλάνα των οποίων η πτητική λειτουργία εκτελείται βάσει των όρων του ΠΑ του.

ιδ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να χορηγεί στην Αρχή αντίγραφο του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας, όπως ορίζεται στο τμήμα ΙΣΤ, συνοδευόμενο από όλες τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις αυτού.

ιε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διατηρεί τις απαιτούμενες για την περιοχή και το είδος της πτητικής λειτουργίας εγκαταστάσεις υποστήριξης πτητικής λειτουργίας, στον τόπο της κύριας επιχειρησιακής του βάσης.

OPS 1.180

**Έκδοση, τροποποίηση και συνεχής ισχύς ΠΑ**

α) Το ΠΑ χορηγείται σε αερομεταφορέα, τροποποιείται, ή παραμένει έγκυρο μόνο εφόσον:

1. τα αεροπλάνα, που εκτελούν πτητική λειτουργία, διαθέτουν τυποποιημένο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα 8 του ICAO από κράτος μέλος.

2. Το σύστημα συντήρησης έχει εγκριθεί από την Αρχή σύμφωνα με το Τμήμα ΙΓ, και

3. ο αερομεταφορέας έχει πείσει την Αρχή ότι διαθέτει την ικανότητα:

i) να συστήνει και να διατηρεί κατάλληλη οργάνωση·

ii) να συγκροτεί και να συντηρεί σύστημα ποιότητας σύμφωνα με την OPS 1.035·

iii) να συμμορφώνεται με τα απαιτούμενα προγράμματα εκπαίδευσης·

iv) να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις συντήρησης, οι οποίες σχετίζονται με το χαρακτήρα και την έκταση των καθορισμένων πτητικών λειτουργιών, συμπεριλαμβανομένων των συναφών σημείων που καθορίζονται στην OPS 1.175, στοιχείο ζ) έως ιε), και

v) να συμμορφώνεται με την OPS 1.175.

β) Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της OPS 1.185, στοιχείο στ), ο αερομεταφορέας πρέπει να γνωστοποιεί στην Αρχή το συντομότερο δυνατό τις ενδεχόμενες αλλαγές στις υποβαλλόμενες πληροφορίες σύμφωνα με το στοιχείο α), ανωτέρω.

γ) Εάν η Αρχή δεν είναι ικανοποιημένη με την τήρηση των απαιτήσεων του στοιχείου α) ανωτέρω, τότε η Αρχή μπορεί να ζητήσει την πραγματοποίηση μίας ή περισσοτέρων πτήσεων επίδειξης, οι οποίες εκτελούνται ως εάν επρόκειτο για πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς.

OPS 1.185

**Διοικητικές απαιτήσεις**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες πληροφορίες περιέχονται στην αρχική αίτηση χορήγησης ΠΑ και, κατά περίπτωση, σε κάθε ενδεχόμενη τροποποίηση ή ανανέωση που ζητείται μέσω αιτήσεως:

1. το επίσημο ονοματεπώνυμο και την εμπορική επωνυμία, τη διεύθυνση και την διεύθυνση αλληλογραφίας του αιτούντος·

2. περιγραφή της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας·

3. περιγραφή της διοικητικής οργάνωσης·

4. το ονοματεπώνυμο του υπόλογου διευθυντή·

5. τα ονοματεπώνυμα των σημαντικότερων κατόχων θέσεων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που φέρουν την ευθύνη για πτητικές λειτουργίες, για το σύστημα συντήρησης, την εκπαίδευση του πληρώματος και τις λειτουργίες εδάφους, συνοδευόμενα από τα προσόντα και την πείρα τους, και

6. το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

β) Σχετικά με το σύστημα συντήρησης του αερομεταφορέα, μόνο οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνονται στην αρχική αίτηση για χορήγηση ΠΑ και, ανάλογα με την περίπτωση, για κάθε τροποποίηση ή ανανέωση που ζητείται με αίτηση, και για κάθε τύπο αεροπλάνου το οποίο πρόκειται να εκτελέσει πτητική λειτουργία:

1. Η έκθεση διαχείρισης συντήρησης·

2. το(τα) πρόγραμμα(τα) συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα·

3. το τεχνικό μητρώο του αεροπλάνου·

4. κατά περίπτωση, η(οι) τεχνική(ες) προδιαγραφή(ές) της(των) σύμβασης(εων) συντήρησης που έχει(ουν) συναφθεί μεταξύ του αερομεταφορέα και οιοδήποτε εγκεκριμένου οργανισμού συντήρησης κατά JAR-145·

5. ο αριθμός των αεροπλάνων.

γ) Η αίτηση για την αρχική έκδοση ΠΑ πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 90 ημέρες πριν από την ημερομηνία της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας το οποίο μπορεί να υποβληθεί σε μεταγενέστερο χρόνο, αλλά οπωσδήποτε εντός των 60 ημερών που προηγούνται της ημερομηνίας της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.

δ) Η αίτηση για τροποποίηση ΠΑ πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες, ή εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, πριν από την ημερομηνία της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.

ε) Η αίτηση για ανανέωση ΠΑ πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες, ή εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, πριν από το τέλος της υφιστάμενης περιόδου ισχύος.

στ) Πλην εξαιρετικών περιστάσεων, η προτεινόμενη αλλαγή του διορισμένου κατόχου θέσης πρέπει να κοινοποιείται στην Αρχή τουλάχιστον 10 ημέρες νωρίτερα.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.175*

***Περιεχόμενο και όροι του πιστοποιητικού αερομεταφορέα***

Στο ΠΑ καθορίζονται:

α) το ονοματεπώνυμο και ο τόπος εγκατάστασης (τόπος της κύριας εγκατάστασής του) του αερομεταφορέα·

β) η ημερομηνία έκδοσης και η περίοδος ισχύος·

γ) η περιγραφή του είδους των εγκεκριμένων πτητικών λειτουργιών·

δ) το(τα) είδος(η) του(των) αεροπλάνου(ων) που διαθέτει έγκριση προς χρήση·

ε) τα στοιχεία καταχώρισης μητρώου του(των) εγκεκριμένου(ων) αεροπλάνου(ων), με εξαίρεση την περίπτωση κατά την οποία οι αερομεταφορείς μπορούν να λάβουν έγκριση για ενημερώνουν την Αρχή μέσω συστήματος σχετικά με τα στοιχεία καταχώρισης μητρώου για αεροπλάνα που εκτελούν πτητικές λειτουργίες στο πλαίσιο του ΠΑ τους·

στ) οι εγκεκριμένες περιοχές πτητικής λειτουργίας·

ζ) οι ειδικοί περιορισμοί, και

η) οι ειδικές εξουσιοδοτήσεις/εγκρίσεις, π.χ.:

— ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙΙ/ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙΙΙ (συμπεριλαμβανομένων των εγκεκριμένων ελάχιστων όρων

— (MNPS) Ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας.

— (ETOPS) Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων

— (RNAV) ναυτιλία περιοχής

— (RVSM) Ελάχιστα μειωμένου καθέτου διαχωρισμού

— μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

*Προσάρτημα 2 στην OPS 1.175*

***Η διαχείριση και η οργάνωση κατόχου ΠΑ***

α) *Γενικά*

1. Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει ορθή και αποτελεσματική δομή διαχείρισης προκειμένου να εξασφαλίζει ασφαλή εκτέλεση πτητικών λειτουργιών. Οι διορισμένοι κάτοχοι θέσεων πρέπει να διαθέτουν αποδεδειγμένες ικανότητες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

2. Στο πλαίσιο του παρόντος προσαρτήματος, ως "ικανότητα" νοείται, κατά περίπτωση, ότι ένα πρόσωπο διαθέτει αποδεκτά από την Αρχή τεχνικά προσόντα και διοικητική πείρα.

β) *Διορισμένοι κάτοχοι θέσεων*

1. Στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας πρέπει να περιέχεται περιγραφή των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων των διορισμένων κατόχων θέσεων, συμπεριλαμβανομένων των ονοματεπωνύμων τους, ενώ πρέπει να κοινοποιείται γραπτώς στην Αρχή ενδεχόμενη σχεδιαζόμενη ή πραγματική αλλαγή σε σχέση με διορισμούς ή καθήκοντα.

2. Ο αερομεταφορέας πρέπει να προβεί σε ρυθμίσεις για να εξασφαλίζεται η συνέχεια της επιτήρησης σε περίπτωση απουσίας των διορισμένων κατόχων θέσεων.

3. Ο αερομεταφορέας πρέπει να πείσει στην Αρχή ότι η διοικητική οργάνωση είναι η κατάλληλη και η πλέον αρμόζουσα για το λειτουργικό δίκτυο και την κλίμακα πτητικής λειτουργίας.

4. Το πρόσωπο που έχει διοριστεί ως κάτοχος θέσης από κάτοχο ΠΑ δεν πρέπει να διορίζεται ως κάτοχος θέσης από κάτοχο οιοδήποτε άλλου ΠΑ, εκτός εάν τούτο είναι αποδεκτό από την Αρχή. Οι διορισμένοι κάτοχοι θέσεων πρέπει να είναι υποχρεωμένοι από τη σύμβασή τους να εργάζονται ικανοποιητικό αριθμό ωρών προκειμένου να καθίσταται εφικτή σε ατομικό επίπεδο η εκπλήρωση των καθηκόντων διαχείρισης που σχετίζονται με το μέγεθος και το πεδίο δράσης του αερομεταφορέα.

5. Εφόσον η Αρχή το εγκρίνει, ένα πρόσωπο μπορεί να καλύπτει περισσότερες από μία θέσεις από τις οριζόμενες.

*Σημείωση:* Οι απαιτήσεις σχετικά με το διορισμό κατόχου θέσης, ο οποίος είναι υπεύθυνος για το σύστημα συντήρησης σύμφωνα με την OPS 1.175, στοιχείο i), σημείο 2), καθορίζονται στην OPS 1.895.

γ) *Επάρκεια και επίβλεψη προσωπικού*

1. Μέλη πληρώματος.

Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσλαμβάνει επαρκές πλήρωμα πτήσης και θαλάμου επιβατών για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία, το οποίο έχει εκπαιδευτεί και ελεγχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των Τμημάτων ΙΔ και ΙΕ, ανάλογα με την περίπτωση.

2. Προσωπικό εδάφους

i) Ο αριθμός του προσωπικού εδάφους εξαρτάται από τη φύση και την κλίμακα των πτητικών λειτουργιών. Ειδικότερα, τα τμήματα επίγειας εξυπηρέτησης, πρέπει να στελεχώνονται με εκπαιδευμένο προσωπικό το οποίο κατανοεί πλήρως τα καθήκοντά του στο πλαίσιο της οργάνωσης.

ii) Ο αερομεταφορέας που συνάπτει συμβάσεις με άλλους οργανισμούς για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών, διατηρεί την ευθύνη για την τήρηση των ορθών προτύπων. Στις περιπτώσεις αυτές, ο κάτοχος θέσης πρέπει να έχει καθήκον να εξασφαλίζει ότι κάθε αντισυμβαλλόμενος, με τον οποίο συνάπτεται σύμβαση, πληροί τα απαιτούμενα πρότυπα.

3. Επίβλεψη

i) Ο αριθμός των εποπτών που διορίζονται εξαρτάται από τη δομή της επιχείρησης του αερομεταφορέα και τον αριθμό του απασχολούμενου προσωπικού. Τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες των εποπτών αυτών πρέπει να καθορίζονται, ενώ κάθε ανάληψη υποχρέωσης σχετικά με πτητικές λειτουργίες πρέπει να ρυθμίζεται κατά τρόπο ώστε να είναι εφικτή η εκπλήρωση των καθηκόντων εποπτείας τους.

ii) Η εποπτεία του συνόλου των μελών πληρώματος πρέπει να ασκείται από πρόσωπα που διαθέτουν επαρκή πείρα και ατομικά προσόντα ώστε να εξασφαλίζεται η επίτευξη των προτύπων που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

δ) *Εγκαταστάσεις στέγασης*

1. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο χώρος εργασίας που διατίθεται σε κάθε βάση πτητικής λειτουργίας επαρκεί για το προσωπικό το οποίο είναι αρμόδιο για την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες του προσωπικού εδάφους, εκείνων που είναι επιφορτισμένοι με το λειτουργικό έλεγχο, την αποθήκευση και την απεικόνιση των βασικών αρχείων, και τον σχεδιασμό πτήσης από πληρώματα.

2. Οι διοικητικές υπηρεσίες πρέπει να είναι σε θέση να διανέμουν, χωρίς καθυστέρηση, επιχειρησιακές οδηγίες και λοιπές πληροφορίες προς όλους τους ενδιαφερόμενους.

ε) *Τεκμηρίωση*

Ο αερομεταφορέας πρέπει να προβαίνει σε ρυθμίσεις για την παραγωγή εγχειριδίων, τροποποιήσεων και λοιπού υλικού τεκμηρίωσης.

ΤΜΗΜΑ Δ

**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ**

OPS 1.195

**Επιχειρησιακός έλεγχος και επίβλεψη**

Ο αερομεταφορέας ασκεί επιχειρησιακό έλεγχο και καταρτίζει και διατηρεί μέθοδο επίβλεψης των πτητικών λειτουργιών που έχουν εγκριθεί από την Αρχή.

OPS 1.200

**Εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας**

Ο αερομεταφορέας παρέχει εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας σύμφωνα με τις διατάξεις του Τμήματος ΙΣΤ προς χρήση και καθοδήγηση του επιχειρησιακού προσωπικού.

OPS 1.205

**Αρμοδιότητες του επιχειρησιακού προσωπικού**

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό που ορίζεται ή εμπλέκεται άμεσα σε επίγειες και πτητικές λειτουργίες λαμβάνει τις σωστές οδηγίες, επιδεικνύει τις ικανότητές του στα συγκεκριμένα καθήκοντά του και γνωρίζει τις ευθύνες του και τη σχέση των εν λόγω καθηκόντων με την επιχειρησιακή λειτουργία στο σύνολό της.

OPS 1.210

**Καθιέρωση διαδικασιών**

α) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες και οδηγίες, για κάθε τύπο αεροπλάνου, οι οποίες περιέχουν τα καθήκοντα του προσωπικού εδάφους και των μελών του πληρώματος για όλους τους τύπους επίγειων και πτητικών λειτουργιών.

β) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει σύστημα πινάκων ελέγχου που χρησιμοποιείται από τα μέλη του πληρώματος για όλες τις φάσεις πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου υπό κανονικές, μη φυσιολογικές συνθήκες και συνθήκες επείγουσας ανάγκης, ανάλογα με την περίπτωση, ώστε να εξασφαλίζεται ότι τηρούνται οι διαδικασίες πτητικής λειτουργίας του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας.

γ) Ο αερομεταφορέας δεν απαιτεί από μέλος του πληρώματος να εκτελεί σε κρίσιμα στάδια της πτήσης άλλες δραστηριότητες από εκείνες που απαιτούνται για την ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία του αεροπλάνου.

OPS 1.215

**Χρησιμοποίηση εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας**

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι οι εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας χρησιμοποιούνται για όλες τις πτήσεις οποτεδήποτε διατίθενται.

OPS 1.220

**Άδεια από τον αερομεταφορέα για τη χρήση αεροδρομίων**

Ο αερομεταφορέας εγκρίνει μόνο τη χρήση αεροδρομίων που είναι κατάλληλα για τον(τους) τύπο(-ους) του(των) αεροπλάνου(-ων) και της(των) σχετικής(-ών) πτητικής(-ών) λειτουργίας(-ιών).

OPS 1.225

**Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου**

α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, τα οποία ορίζονται σύμφωνα με την OPS 1.430, για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλαγής, που έχει εγκριθεί να χρησιμοποιείται σύμφωνα με την OPS 1.220.

β) Τα ελάχιστα αυτά πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους κάθε προσθήκη στις καθορισμένες τιμές που επιβάλλεται από την Αρχή.

γ) Τα ελάχιστα για έναν συγκεκριμένο τύπο διαδικασίας προσέγγισης και προσγείωσης θεωρούνται ότι εφαρμόζονται εάν:

1. Λειτουργεί ο εξοπλισμός εδάφους που παρουσιάζεται στον αντίστοιχο χάρτη, ο οποίος απαιτείται για την προτεινόμενη διαδικασία.

2. Λειτουργούν τα απαιτούμενα για τον τύπο της προσέγγισης συστήματα του αεροπλάνου.

3. Πληρούνται τα απαιτούμενα κριτήρια επίδοσης αεροπλάνου, και

4. Το πλήρωμα διαθέτει τα ανάλογα προσόντα.

OPS 1.230

**Διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης και προσέγγισης**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι χρησιμοποιούνται οι καθιερωμένες από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης και προσέγγισης.

β) Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του στοιχείου α) ανωτέρω, ο κυβερνήτης μπορεί να παρεκκλίνει, κατόπιν αδείας της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, από δημοσιευμένη διαδρομή αναχώρησης ή άφιξης, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα κριτήρια αποφυγής εμποδίων και λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι συνθήκες λειτουργίας. Η τελική προσέγγιση πρέπει να πραγματοποιείται με πτήση εξ όψεως ή σύμφωνα με την καθιερωμένη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης.

γ) Διαφορετικές διαδικασίες από αυτές που πρέπει να χρησιμοποιηθούν σύμφωνα με το εδάφιο α) ανωτέρω, μπορούν να εφαρμοστούν από αερομεταφορέα μόνο με την προϋπόθεση ότι έχουν εγκριθεί, εάν απαιτείται, από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο και είναι αποδεκτές από την Αρχή.

OPS 1.235

**Διαδικασίες μείωσης θορύβου**

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει επιχειρησιακές διαδικασίες για τη μείωση του θορύβου κατά τη διάρκεια ενόργανων πτητικών λειτουργιών σύμφωνα με το Τόμο αριθ. 1 του ICAO PANS OPS (Doc 8168OPS/611).

β) Οι διαδικασίες μείωσης του θορύβου κατά την άνοδο μετά την απογείωση, που καθορίζονται από αερομεταφορέα για οποιοδήποτε είδος αεροπλάνου, πρέπει να είναι οι ίδιες για όλα τα αεροδρόμια.

OPS 1.240

**Διαδρομές και περιοχές επιχειρησιακής λειτουργίας**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται μόνο κατά μήκος των διαδρομών ή εντός των περιοχών εκείνων όπου:

1. Υπάρχουν διευκολύνσεις και υπηρεσίες εδάφους, συμπεριλαμβανομένων των μετεωρολογικών υπηρεσιών, οι οποίες είναι κατάλληλες για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία.

2. Η επίδοση του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί είναι κατάλληλη για τη συμμόρφωση προς τις ελάχιστες απαιτήσεις απόλυτου ύψους πτήσης.

3. Ο εξοπλισμός του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία.

4. Υπάρχουν οι κατάλληλοι αεροναυτιλιακοί και τοπογραφικοί χάρτες (παραπομπή OPS 1.135, στοιχείο α) σημείο 9.

5. Εάν χρησιμοποιούνται δικινητήρια αεροπλάνα, υπάρχουν κατάλληλα αεροδρόμια εντός των περιορισμών χρόνου/απόστασης σύμφωνα με την OPS 1.245.OPS 1.245.

6. Εάν χρησιμοποιούνται μονοκινητήρια αεροπλάνα, υπάρχουν επιφάνειες, οι οποίες επιτρέπουν να πραγματοποιηθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται σύμφωνα με τους περιορισμούς σχετικά με τις διαδρομές ή τις περιοχές πτητικής λειτουργίας, που επιβάλλονται από την Αρχή.

OPS 1.241

**Πτητική λειτουργία σε καθορισμένο εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM)**

Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτητική λειτουργία αεροπλάνου σε καθορισμένα τμήματα του εναέριου χώρου όπου, με βάση τη Συμφωνία περιφερειακής αεροναυτιλίας, ισχύει ελάχιστο κάθετου διαχωρισμού 300 μέτρων 1 000 ποδών), εκτός εάν δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (έγκριση RVSM). (Βλέπε επίσης OPS 1.872).

OPS 1.243

**Λειτουργία σε περιοχές με συγκεκριμένες απαιτήσεις επίδοσης ναυτιλίας**

Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροπλάνο σε καθορισμένες περιοχές, ή σε καθορισμένο τμήμα συγκεκριμένου εναέριου χώρου, με βάση Συμφωνίες περιφερειακής αεροναυτιλίας όπου καθορίζονται ελάχιστες προδιαγραφές επίδοσης ναυτιλίας, εκτός εάν δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (έγκριση κατά MNPS/RNP/RNAV). Βλέπε επίσης OPS 1.865, στοιχείο γ), σημείο 2) και OPS 1.870).

OPS 1.245

**Μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο για δικινητήρια αεροπλάνα χωρίς έγκριση πτήσεων μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)**

α) Εκτός εάν έχει χορηγηθεί ειδική άδεια από την Αρχή σύμφωνα με την OPS 1.246, στοιχείο α) (έγκριση ETOPS), ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί δικινητήριο αεροπλάνο σε διαδρομή που περιέχει σημείο το οποίο βρίσκεται μακρύτερα από κατάλληλο αεροδρόμιο από, στην περίπτωση:

1. Αεροπλάνων με επιδόσεις κατηγορίας Α, είτε με:

   i) Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων 20 ή περισσοτέρων επιβατών, είτε με

   ii) Μέγιστη μάζα απογείωσης 45.360 ή περισσοτέρων κιλών,

   την απόσταση που καλύπτεται σε 60 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο β) κατωτέρω·

2. Αεροπλάνων με επιδόσεις κατηγορίας Β ή Γ:

   i) την απόσταση που καλύπτεται σε 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο β) κατωτέρω· ή

   ii) 300 ναυτικά μίλια,

   όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη.

β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει την ταχύτητα για τον υπολογισμό της μέγιστης απόστασης από κατάλληλο αεροδρόμιο για κάθε τύπο δικινητήριου αεροπλάνου ή παραλλαγή που χρησιμοποιείται, η οποία δεν υπερβαίνει την $V_{MO}$, με βάση την πραγματική ταχύτητα αέρα που μπορεί να διατηρήσει το αεροπλάνο με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, κάτω από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. διεθνής πρότυπη ατμόσφαιρα (ISA)·

2. επίπεδο πτήσης

   i) Για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες σε:

      Α) επίπεδο πτήσης (FL) 170, ή

      Β) στο μέγιστο επίπεδο πτήσης στο οποίο το αεροπλάνο, με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, μπορεί να ανέλθει, και να διατηρήσει, χρησιμοποιώντας τον μικτό βαθμό ανόδου που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου,

      όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη.

   ii) Για ελικοφόρα αεροπλάνα σε:

      Α) επίπεδο πτήσης (FL) 80, ή

      Β) στο μέγιστο επίπεδο πτήσης στο οποίο το αεροπλάνο, με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, μπορεί να ανέλθει, και να διατηρήσει, χρησιμοποιώντας τον μικτό βαθμό ανόδου που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου,

      όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη.

3. Μέγιστη συνεχής ώση ή ισχύς στον κινητήρα που μένει σε λειτουργία.

4. Μάζα αεροπλάνου που δεν είανι μικρότερη από εκείνη που προκύπτει από:

   i) Την απογείωση σε επίπεδο θαλάσσης με τη μέγιστη μάζα απογείωσης και

   ii) την άνοδο με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία στο προσφορότερο ύψος πλεύσης μεγάλης εμβέλειας· και

   iii) ταχύτητα πλεύσης μεγάλης εμβέλειας με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία σε αυτό το απόλυτο ύψος,

   έως ότου ο χρόνος που έχει παρέλθει από την απογείωση είναι ίσος με το ισχύον κατώφλι που καθορίζεται στο στοιχείο α) ανωτέρω.

γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ακόλουθα δεδομένα, που είναι συγκεκριμένα για κάθε τύπο ή παραλλαγή, περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας:

1. Η ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας που καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο β) ανωτέρω, και

2. Η μέγιστη απόσταση από ένα κατάλληλο αεροδρόμιο που καθορίζεται σύμφωνα με τα στοιχεία α) και β) ανωτέρω.

*Σημείωση:* Η ταχύτητα και τα απόλυτα ύψη (επίπεδα πτήσης) που καθορίζονται ανωτέρω πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο για να καθορίζεται η μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο.

OPS 1.246

**Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)**

α) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτητικές λειτουργίες πέρα από την απόσταση κατωφλιού που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.245, εκτός εάν έχει δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (έγκριση ETOPS).

β) Πριν από την εκτέλεση πτήσης ETOPS, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι υπάρχει κατάλληλη εναλλαγή ETOPS κατά την διαδρομή, είτε εντός του εγκεκριμένου χρόνου διαφοροποίησης είτε εντός του χρόνου διαφοροποίησης που έχει ως βάση τη λειτουργική κατάσταση του αεροπλάνου όπως προκύπτει από τον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού, ανάλογα ποιος από τους δύο είναι μικρότερος. [Βλέπε επίσης OPS 1.297, στοιχείο δ)].

OPS 1.250

**Θέσπιση ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης**

α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης και τις μεθόδους με τις οποίες προσδιορίζονται τα απόλυτα ύψη αυτά για όλα τα τμήματα διαδρομών τα οποία πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, που διασφαλίζουν την απαιτούμενη απελευθέρωση εμποδίων λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις των Τμημάτων ΣΤ έως Θ.

β) Η μέθοδος για τη θέσπιση των ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης πρέπει να εγκριθεί από την Αρχή.

γ) Σε περίπτωση που τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης που έχουν καθοριοθεί από τα κράτη από τα οποία διέρχονται τα αεροπλάνα είναι υψηλότερα από εκείνα που έχει καθορίσει ο αερομεταφορέας, ισχύουν οι υψηλότερες τιμές.

δ) Όταν καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης, ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες:

1. Την ακρίβεια με την οποία μπορεί να καθοριστεί η θέση του αεροπλάνου.

2. Τις ενδεχόμενες ανακρίβειες στις ενδείξεις των χρησιμοποιούμενων υψομετρικών οργάνων.

3. Τα χαρακτηριστικά του εδάφους (π.χ. αιφνίδιες αλλαγές στο υψόμετρο) κατά μήκος των διαδρομών ή στις περιοχές όπου πρόκειται να εκτελεσθούν οι πτητικές λειτουργίες.

4. Το ενδεχόμενο αντιμετώπισης δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών (π.χ. σοβαρές αναταράξεις και καθοδικά ρεύματα αέρα)· και

5. Ενδεχόμενες ανακρίβειες σε αεροναυτικούς χάρτες.

ε) Κατά τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο στοιχείο δ) ανωτέρω, πρέπει να δίδεται η δέουσα προσοχή στα εξής:

1. Στις διορθώσεις για αποκλίσεις θερμοκρασίας και πίεσης από πρότυπες τιμές·

2. στις απαιτήσεις της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας· και

3. οποιαδήποτε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης κατά μήκος της προγραμματισμένης διαδρομής.

OPS 1.255

**Πολιτική καυσίμων**

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εφαρμόσει πολιτική καυσίμων με σκοπό το σχεδιασμό της πτήσης και τον εκ νέου σχεδιασμό κατά την πτήση ώστε να εξασφαλίζεται ότι σε κάθε πτήση μεταφέρονται επαρκή καύσιμα για την προγραμματισμένη πτητική λειτουργία και εφεδρικά καύσιμα ώστε να καλύπτονται παρεκκλίσεις από την προγραμματισμένη πτητική λειτουργία.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο σχεδιασμός των πτήσεων βασίζεται μόνο:

1. Στις διαδικασίες και στα δεδομένα που περιέχονται ή απορρέουν από το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας ή από τρέχοντα συγκεκριμένα δεδομένα αεροπλάνου και

2. στις συνθήκες λειτουργίας σύμφωνα με τις οποίες πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση, περιλαμβανομένων:

i) των ρεαλιστικών δεδομένων κατανάλωσης καυσίμων του αεροπλάνου·

ii) των αναμενόμενων μαζών

iii) των αναμενόμενων μετεωρολογικών συνθηκών· και

iv) των διαδικασιών και περιορισμών εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας.

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσεως υπολογισμός των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων που απαιτούνται για μία πτήση περιλαμβάνει:

1. τα καύσιμα τροχοδρόμησης·

2. τα καύσιμα ταξιδιού·

3. τα εφεδρικά καύσιμα που συνίστανται από:

i) τα καύσιμα εκτάκτου ανάγκης·

ii) τα καύσιμα εναλλαγής, εάν απαιτείται εναλλακτικός προορισμός. (Στην περίπτωση αυτή δεν αποκλείεται η επιλογή του αεροδρομίου αναχώρησης ως εναλλακτικού προορισμού)·

iii) τα τελικά εφεδρικά καύσιμα· και

iv) τα συμπληρωματικά καύσιμα, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας (π.χ. ETOPS)· και

4. τα πρόσθετα καύσιμα εάν απαιτηθεί από τον κυβερνήτη.

δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι απαιτούμενες διαδικασίες εκ νέου σχεδιασμού κατά την πτήση για τον υπολογισμό των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων, όταν μία πτήση πρέπει να εκτελεσθεί κατά μήκος διαδρομής ή προς προορισμό διαφορετικό από εκείνον που σχεδιάστηκε αρχικά, περιλαμβάνουν:

1. τα καύσιμα ταξιδιού για το υπόλοιπο της πτήσης·

2. τα εφεδρικά καύσιμα που συνίστανται από:

i) τα καύσιμα εκτάκτου ανάγκης

ii) τα καύσιμα εναλλαγής, εάν απαιτείται εναλλακτικός προορισμός. (Στην περίπτωση αυτή δεν αποκλείεται η επιλογή του αεροδρομίου αναχώρησης ως εναλλακτικού προορισμού)·

iii) τα τελικά εφεδρικά καύσιμα· και

iv) τα συμπληρωματικά καύσιμα, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας (π.χ. ETOPS)· και

3. τα πρόσθετα καύσιμα εάν απαιτηθεί από τον κυβερνήτη.

OPS 1.260

**Μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα**

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τη μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα (ΠΜΚ).

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα ΠΜΚ δεν τοποθετούνται ούτε καταλαμβάνουν θέσεις όπου η παρουσία τους μπορεί:

1. να παρεμποδίζει το πλήρωμα στην εκτέλεση των καθηκόντων του·

2. να εμποδίζει την πρόσβαση σε εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης ή

3. να παρεμποδίζει την εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης του αεροπλάνου.

γ) Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιείται όταν ΠΜΚ πρόκειται να επιβιβασθούν στο αεροπλάνο προς μεταφορά.

OPS 1.265

**Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση**

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του αεροπλάνου και των επιβατών του. Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιείται όταν τα προαναφερόμενα πρόσωπα πρόκειται να επιβιβασθούν στο αεροπλάνο προς μεταφορά.

OPS 1.270

**Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίων**

(Βλέπε Παράρτημα 1 στην OPS 1.270)

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι μεταφέρονται επί του αεροπλάνου και στο θάλαμο επιβατών μόνο εκείνες οι χειραποσκευές που μπορούν να εναποθηκευτούν με τον ενδεδειγμένο και ασφαλή τρόπο.

β) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι όλες οι αποσκευές και το φορτίο επί του αεροπλάνου, που μπορεί να προκαλέσουν τραυματισμό ή ζημιά, ή να φράξουν διαδρόμους και εξόδους εάν μετακινηθούν, τοποθετούνται σε χώρους αποθήκευσης σχεδιασμένους να αποτρέπουν τη μετακίνησή τους.

OPS 1.280

**Θέσεις επιβατών**

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι επιβάτες κάθονται εκεί όπου, σε περίπτωση που απαιτηθεί εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης, μπορούν να εξυπηρετηθούν καλύτερα και δεν εμποδίζουν την εκκένωση του αεροπλάνου.

OPS 1.285

**Ενημέρωση επιβατών**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

α) *Γενικά*

1. Οι επιβάτες ενημερώνονται προφορικά για θέματα ασφαλείας, μέρη ή το σύνολο των οποίων μπορούν να παρουσιαστούν με οπτικοακουστικά μέσα.

2. Οι επιβάτες εφοδιάζονται με κάρτα ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας στην οποία παρέχονται εικονογραφημένες οδηγίες σχετικά με τη λειτουργία του εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και των εξόδων κινδύνου που ενδέχεται να χρησιμοποιηθούν από τους επιβάτες.

β) *Πριν από την απογείωση*

1. Οι επιβάτες ενημερώνονται, εφόσον αρμόζει, σχετικά με τα ακόλουθα θέματα:

i) οι κανονισμοί καπνίσματος·

ii) το πίσω μέρος του καθίσματος πρέπει να βρίσκεται σε όρθια θέση και το τραπεζάκι να είναι κλειστό στη θέση του·

iii) τη θέση των εξόδων κινδύνου·

iv) τη θέση και τη χρήση της σήμανσης ίχνους διαφυγής προσέγγισης δαπέδου·

v) την εναποθήκευση χειραποσκευών·

vi) τους περιορισμούς στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών· και

vii) τη θέση και το περιεχόμενο της κάρτας ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας,

και,

2. στους επιβάτες επιδεικνύονται τα εξής:

i) η χρήση των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου ανοίγματος και πρόσδεσης των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας·

ii) η θέση και η χρήση των συσκευών οξυγόνου, εάν απαιτείται (παραπομπή OPS 1.770 και OPS 1.775). Επίσης, οι επιβάτες πρέπει να ενημερώνονται ότι πρέπει να σβήνουν όλα τα υλικά καπνίσματος όταν χρησιμοποιείται οξυγόνο· και

iii) η θέση και τη χρήση των σωσίβιων γιλέκων, εάν απαιτείται (παραπομπή OPS 1.825).

γ) *Μετά την απογείωση*

Στους επιβάτες υπενθυμίζονται, εφόσον αρμόζει, τα ακόλουθα:

i) οι κανονισμοί καπνίσματος· και

ii) η χρήση των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας.

δ) *Πριν από την προσγείωση*

Στους επιβάτες υπενθυμίζονται, εφόσον αρμόζει, τα ακόλουθα:

i) οι κανονισμοί καπνίσματος·

ii) η χρήση των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας

iii) το πίσω μέρος του καθίσματος πρέπει να βρίσκεται σε όρθια θέση και το τραπεζάκι να είναι κλειστό στη θέση του·

iv) η εναποθήκευση εκ νέου των χειραποσκευών· και

v) οι περιορισμοί στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών.

ε) *Μετά την προσγείωση*

Στους επιβάτες υπενθυμίζονται τα ακόλουθα:

i) οι κανονισμοί καπνίσματος· και

ii) η χρήση των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας.

στ) Σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης στη διάρκεια της πτήσης, οι επιβάτες λαμβάνουν οδηγίες για να προβούν στις κατάλληλες, σύμφωνα με την περίσταση, ενέργειες επείγουσας ανάγκης.

OPS 1.290

**Προετοιμασία πτήσης**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι συντάσσεται επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης για κάθε σχεδιαζόμενη πτήση.

β) Ο κυβερνήτης δεν εκτελεί πτήση εκτός εάν έχει βεβαιωθεί πλήρως ότι:

1. Το αεροπλάνο είναι πτητικά ικανό·

2. η διαμόρφωση του αεροπλάνου είναι σύμφωνη με τον κατάλογο παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση (ΚΠΔ)·

3. διατίθενται τα απαιτούμενα, για την πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί, όργανα και εξοπλισμός σύμφωνα με τις διατάξεις των Τμημάτων ΙΑ και ΙΒ·

4. τα όργανα και ο εξοπλισμός βρίσκονται σε επιχειρησιακή κατάσταση με την επιφύλαξη των όσων ορίζονται στον ΠΕΕ (MEL)·

5. διατίθενται τα απαιτούμενα για την εκτέλεση της πτήσης μέρη του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας·

6. διατίθενται επί του αεροπλάνου τα έγγραφα, οι συμπληρωματικές πληροφορίες και τα έντυπα που αυτό πρέπει να φέρει σύμφωνα με τις διατάξεις των OPS 1.125 και OPS 1.135·

7. διατίθενται τρέχοντες γεωγραφικοί και αεροναυτικοί χάρτες και συναφή έγγραφα ή ισοδύναμα δεδομένα, τα οποία καλύπτουν τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία του αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης κάθε εύλογα αναμενόμενης παρέκκλισης·

8. διατίθενται οι κατάλληλες διευκολύνσεις και υπηρεσίες εδάφους που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση·

9. είναι εφικτή, για τη σχεδιαζόμενη πτήση, η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας όσον αφορά τις απαιτήσεις σχετικά με τα καύσιμα, τα λιπαντικά και το οξυγόνο, τα ελάχιστα απόλυτα ύψη ασφαλείας, τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίων και η διαθεσιμότητα αεροδρομίων εναλλαγής, όπου απαιτείται·

10. το φορτίο έχει κατάλληλα κατανεμηθεί και φυλάσσεται με ασφαλή τρόπο·

11. η μάζα του αεροπλάνου, κατά την έναρξη της τροχοδρόμησης απογείωσης, είναι τέτοια ώστε η πτήση μπορεί να εκτελεσθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των Τμημάτων ΣΤ έως Θ, ανάλογα με την περίπτωση· και

12. είναι εφικτή η συμμόρφωση προς οποιονδήποτε πρόσθετο, σε εκείνους που καλύπτονται από τις διατάξεις των στοιχείων 9 και 11 ανωτέρω, επιχειρησιακό περιορισμό.

OPS 1.295

**Επιλογή αεροδρομίων**

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για την επιλογή αεροδρομίων προορισμού και/ή εναλλαγής, σύμφωνα με την OPS 1.220, κατά το σχεδιασμό πτήσης.

β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει και να καθορίζει στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης αεροδρόμιο εναλλακτικής απογείωσης για την περίπτωση που δεν είναι δυνατή η επιστροφή στο αεροδρόμιο αναχώρησης για μετεωρολογικούς λόγους ή για λόγους επιδόσεων. Το αεροδρόμιο εναλλακτικής απογείωσης πρέπει να βρίσκεται σε απόσταση:

1. Για δικινητήρια αεροπλάνα, είτε:

i) πτήσης μίας ώρας με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου σε κανονικές συνθήκες νηνεμίας με βάση την πραγματική μάζα απογείωσης· ή

ii) πτήσης δύο ωρών ή του εγκεκριμένου χρόνου παρέκκλισης ETOPS, όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη, με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου σε κανονικές συνθήκες νηνεμίας για αεροπλάνα και πληρώματα με άδεια ETOPS ή

2. πτήσης δύο ωρών με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου σε κανονικές συνθήκες νηνεμίας με βάση την πραγματική μάζα απογείωσης για τρικινητήρια ή τετρακινητήρια αεροπλάνα· και

3. εάν το εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου δεν περιέχει ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η ταχύτητα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τον υπολογισμό πρέπει να είναι εκείνη που επιτυγχάνεται με τους υπόλοιπους κινητήρες στη μέγιστη συνεχή ισχύ.

γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει τουλάχιστον έναν εναλλακτικό προορισμό για κάθε πτήση IFR εκτός εάν:

1. Ισχύουν αμφότερα:

i) Η διάρκεια της σχεδιαζόμενης πτήσης από την απογείωση έως την προσγείωση δεν υπερβαίνει τις 6 ώρες· και

ii) στο αεροδρόμιο προορισμού διατίθενται δύο ξεχωριστοί διάδρομοι και οι επικρατούσες μετεωρολογικές συνθήκες είναι τέτοιες ώστε, στο διάστημα μεταξύ 1 ώρα πριν έως 1 ώρα μετά την αναμενόμενη ώρα άφιξης στον προορισμό, η προσέγγιση από το σχετικό ελάχιστο απόλυτο ύψος τομέα και η προσγείωση μπορούν να πραγματοποιηθούν σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης "εξ όψεως" (VMC)·

ή

2. ο προορισμός είναι απομονωμένος και δεν υπάρχει κανένας κατάλληλος εναλλακτικός προορισμός.

δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει δύο εναλλακτικούς προορισμούς όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι:

1. εντός περιόδου που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες πρόκειται να είναι χειρότερες από τα ελάχιστα που ισχύουν βάσει της σχεδίασης ή

2. δεν υπάρχουν διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες.

ε) Ο αερομεταφορέας καθορίζει κάθε απαιτούμενο(-α) αεροδρόμιο(-α) εναλλαγής στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

OPS 1.297

**Ελάχιστα σχεδιασμού για IFR πτήσεις**

α) *Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμια εναλλακτικής απογείωσης*

Ο αερομεταφορέας δεν επιλέγει αεροδρόμιο ως αεροδρόμιο εναλλακτικής απογείωσης εκτός εάν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα προσγείωσης που καθορίζονται σύμφωνα με την OPS 1.225. Η οροφή πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όταν οι μοναδικές διαθέσιμες προσεγγίσεις είναι μη ακριβείς προσεγγίσεις και/ή προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κάθε περιορισμός σχετικά με πτητικές λειτουργίες με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας.

β) *Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμια προορισμού και εναλλακτικού προορισμού*

Ο αερομεταφορέας επιλέγει το αεροδρόμιο προορισμού και/ή το(τα) αεροδρόμιο(-α) εναλλακτικού προορισμού μόνο όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα σχεδιασμού ως εξής:

1. Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμιο προορισμού:

   i) ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.225· και

   ii) για μη ακριβή προσέγγιση ή προσέγγιση στον κύκλο του αεροδρομίου, η οροφή είναι ίδια με ή υπερβαίνει το ελάχιστο ύψος καθόδου· και

2. Ελάχιστα σχεδιασμού για εναλλακτικό(-α) αεροδρόμιο(-α) προορισμού:

Πίνακας 1

Ελάχιστα σχεδιασμού — Αεροδρόμια εναλλαγής κατά τη διαδρομή και προορισμού

| Τύπος προσέγγισης | Ελάχιστα σχεδιασμού |
|---|---|
| Κατηγορία II και III | Κατηγορία I (Σημείωση 1) |
| Κατηγορία I | Μη ακριβής (Σημειώσεις 1 & 2) |
| Μη ακριβείας | Μη ακριβείας (Σημειώσεις 1 & 2) συν 200 πόδια/1 000 μέτρα |
| Κύκλος του αεροδρομίου | Κύκλος του αεροδρομίου |

*Σημείωση 1:* Ορατή απόσταση διαδρόμου.

*Σημείωση 2:* Η οροφή πρέπει να είναι ίδια με ή να υπερβαίνει το ελάχιστο ύψος καθόδου.

γ) *Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή*

Ο αερομεταφορέας δεν επιλέγει αεροδρόμιο ως αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή εκτός εάν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα σχεδιασμού σύμφωνα με τον Πίνακα 1 ανωτέρω.

δ) *Ελάχιστα σχεδιασμού για αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή σύμφωνα με ETOPS*

Ο αερομεταφορέας δεν επιλέγει ένα αεροδρόμιο ως αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή σύμφωνα με ETOPS εκτός εάν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι, στο διάστημα που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα σχεδιασμού σύμφωνα με τον Πίνακα 2 κατωτέρω, και σύμφωνα με την άδεια ETOPS του αερομεταφορέα.

Πίνακας 2

Ελάχιστα σχεδιασμού — ETOPS

| Τύπος προσέγγισης | Ελάχιστα σχεδιασμού | |
|---|---|---|
| (Ορατότητα διαδρόμου/Απαιτούμενη ορατότητα & ισχύουσα οροφή) | | |
| | Αεροδρόμιο με | |
| | τουλάχιστον 2 χωριστές διαδικασίες προσέγγισης που βασίζονται σε 2 χωριστά βοηθήματα που εξυπηρετούν 2 χωριστούς διαδρόμους (βλέπε επίσης IEM OPS 1.295, στοιχείο γ), σημεία i, ii) | τουλάχιστον 2 χωριστές διαδικασίες προσέγγισης που βασίζονται σε 2 χωριστά βοηθήματα που εξυπηρετούν 1 διάδρομο ή, τουλάχιστον 1 διαδικασία προσέγγισης που βασίζεται σε 1 βοήθημα που εξυπηρετεί 1 διάδρομο |
| Προσέγγιση ακριβείας Κατηγορίας II, III (Σύστημα ενόργανης προσέγγισης (ILS), Σύστημα προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS) | Προσέγγιση ακριβείας Κατηγορίας I | Ελάχιστα για προσέγγιση μη ακριβείας |
| Προσέγγιση ακριβείας Κατηγορίας II (Σύστημα ενόργανης προσέγγισης (ILS), Σύστημα προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS) | Ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας | Ελάχιστα κύκλου του αεροδρομίου ή εάν δεν είναι διαθέσιμα, ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας συν 200 πόδια/1 000 μέτρα |
| Προσέγγιση μη ακριβείας | Το χαμηλότερο από τα ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας συν 200 πόδια/1 000 μέτρα ή τα ελάχιστα κύκλου του αεροδρομίου | Το υψηλότερο από τα ελάχιστα κύκλου του αεροδρομίου ή τα ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας συν 200 πόδια/1 000 μέτρα |
| Προσέγγιση κύκλου του αεροδρομίου | Ελάχιστα κύκλου του αεροδρομίου | |

OPS 1.300

**Υποβολή σχεδίου πτήσης υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι καμία πτήση δεν εκτελείται εκτός εάν έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσης υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας, ή δεν έχουν κατατεθεί επαρκείς πληροφορίες που επιτρέπουν την ενεργοποίηση των υπηρεσιών συναγερμού εάν χρειαστεί.

OPS 1.305

**Ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.305)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κανένα αεροπλάνο δεν ανεφοδιάζεται, ούτε αφαιρούνται από αυτό, με αεροπορικά καύσιμα (Avgas) ή αεροπορικά καύσιμα ευρέος κλάσματος (wide-cut) (π.χ. Jet-B ή ισοδύναμα) ή μείγμα, ενδεχομένως, των ειδών αυτών καυσίμου που ενδέχεται να εμφανιστεί, όταν επιβιβάζονται, έχουν επιβιβασθεί ή αποβιβάζονται επιβάτες. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, πρέπει να λαμβάνονται οι απαραίτητες προφυλάξεις και το αεροπλάνο πρέπει να είναι κατάλληλα επανδρωμένο με ειδικευμένο προσωπικό έτοιμο να αρχίσει και να καθοδηγήσει εκκένωση του αεροπλάνου με τα πιο πρακτικά και πρόσφορα διαθέσιμα μέσα.

OPS 1.307

**Ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμου τύπου "wide-cut"**

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τον ανεφοδιασμό/αφαίρεση καυσίμου τύπου wide-cut (π.χ. Jet B ή ισοδύναμο), εάν αυτό είναι απαραίτητο.

OPS 1.310

**Μέλη πληρώματος σε σταθμούς**

α) *Μέλη πληρώματος πτήσης*

1. Στη διάρκεια απογείωσης και προσγείωσης κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης, πρέπει να βρίσκεται στη θέση του.

2. Σε όλες τις άλλες φάσεις της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμος διακυβέρνησης, παραμένει στη θέση του εκτός εάν η απουσία του είναι απαραίτητη για την εκτέλεση των καθηκόντων του σε σχέση με την πτητική λειτουργία, ή για φυσιολογικές ανάγκες, με την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον ένας χειριστής, με τα κατάλληλα προσόντα, παραμένει συνέχεια στα χειριστήρια του αεροπλάνου.

β) *Μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών*

Σε όλους τους θαλάμους του αεροπλάνου που καταλαμβάνονται από επιβάτες, τα απαιτούμενα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους στη διάρκεια της απογείωσης και της προσγείωσης, καθώς και οποτεδήποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη για λόγους ασφαλείας.

OPS 1.315

**Βοηθητικά μέσα για εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης**

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι πριν την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση, καθώς και όποτε κρίνεται ασφαλές και εφικτό, είναι οπλισμένο ένα βοηθητικό μέσο για εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης, το οποίο τίθεται σε λειτουργία αυτόματα.

OPS 1.320

**Καθίσματα, ζώνες και ιμάντες ασφαλείας**

α) *Μέλη πληρώματος*

1. Στη διάρκεια απογείωσης και προσγείωσης, καθώς και όποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη για λόγους ασφάλειας, κάθε μέλος πληρώματος ασφαλίζεται κατάλληλα με όλες τις ζώνες και τους ιμάντες ασφαλείας που διατίθενται.

2. Κατά τη διάρκεια των άλλων φάσεων της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης είναι προσδεμένο με τη ζώνη ασφαλείας του ενώ βρίσκεται στη θέση του.

β) *Επιβάτες*

1. Πριν από την απογείωση και την προσγείωση, και κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης, καθώς και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι κάθε επιβάτης του αεροσκάφους είναι καθισμένος σε κάθισμα ή σε θέση-κρεβάτι προσδεμένος κατάλληλα με τη ζώνη, ή, όπου διατίθεται, τον ιμάντα ασφαλείας του.

2. Ο αερομεταφορέας προβλέπει και ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι η πολλαπλή κατοχή θέσεων του αεροπλάνου μπορεί να επιτραπεί μόνο σε συγκεκριμένα καθίσματα και πραγματοποιείται μόνο για έναν ενήλικα και ένα βρέφος/νήπιο που ασφαλίζονται κατάλληλα με πρόσθετη κυκλική ζώνη ή άλλη διάταξη συγκράτησης.

OPS 1.325

**Εξασφάλιση θαλάμου επιβατών και χώρου(-ων) μαγειρείου (-ων)**

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι πριν την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση δεν υπάρχουν εμπόδια στις εξόδους και στους διαδρόμους διαφυγής.

β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι πριν την απογείωση και την προσγείωση, και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, όλος ο εξοπλισμός και οι αποσκευές έχουν ασφαλιστεί κατάλληλα.

OPS 1.330

**Δυνατότητα πρόσβασης στον εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης**

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι ο σχετικός εξοπλισμός επείγουσας ανάγκης παραμένει εύκολα προσιτός για άμεση χρήση.

OPS 1.335

**Κάπνισμα μέσα στο αεροπλάνο**

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο που είναι επιβιβασμένο στο αεροπλάνο δεν επιτρέπεται να καπνίζει:

1. Όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφάλειας·

2. ενώ το αεροπλάνο βρίσκεται στο έδαφος εκτός εάν επιτραπεί ειδικά σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·

3. έξω από καθορισμένες περιοχές καπνίσματος, στο διάδρομο (στους διαδρόμους) και στην τουαλέτα (στις τουαλέτες)·

4. σε διαμερίσματα φορτίου και/ή άλλους χώρους όπου μεταφέρονται φορτία τα οποία δεν είναι αποθηκευμένα σε πυρίμαχα δοχεία ούτε καλύπτονται από καραβόπανο ανθεκτικό στις φλόγες· και

5. στους χώρους εκείνους του θαλάμου όπου παρέχεται οξυγόνο.

OPS 1.340

**Μετεωρολογικές συνθήκες**

α) Σε πτήση IFR, ο κυβερνήτης:

1. Δεν αρχίζει την απογείωση· ούτε

2. συνεχίζει πέρα από το σημείο από το οποίο ισχύει αναθεωρημένο σχέδιο πτήσης στην περίπτωση εκ νέου σχεδιασμού κατά την πτήση,

εκτός εάν είναι διαθέσιμες πληροφορίες οι οποίες δείχνουν ότι οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο προορισμού και/ή στο(στα) απαιτούμενο(-α) εναλλακτικό(-ά) αεροδρόμιο(-α) προορισμού που καθορίζονται στην OPS 1.295, είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα σχεδιασμού, που καθορίζονται στην OPS 1.297.

β) Σε πτήση IFR ο κυβερνήτης δεν συνεχίζει πέρα από:

1. Το αποφασιστικό σημείο, όταν χρησιμοποιείται η διαδικασία αποφασιστικού σημείου· ή

2. το προκαθορισμένο σημείο, όταν χρησιμοποιείται η διαδικασία του προκαθορισμένου σημείου,

εκτός εάν είναι διαθέσιμες πληροφορίες που δηλώνουν ότι οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο προορισμού και/ή στο(στα) απαιτούμενο(-α) εναλλακτικό(-ά) αεροδρόμιο(-α) προορισμού που καθορίζονται στην OPS 1.295, είναι ίσες ή ανώτερες από τα ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, που καθορίζονται στην OPS 1.225.

γ) Σε πτήση με όργανα (IFR), ο κυβερνήτης δεν συνεχίζει την πτήση προς το αεροδρόμιο του προγραμματισμένου προορισμού εκτός εάν οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι, κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης, οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, ή σε ένα τουλάχιστον εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, είναι ίσες ή ανώτερες από τα βάσει σχεδίου ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.

δ) Σε πτήση με κανόνες πτήσεως εξ όψεως (VFR), ο κυβερνήτης δεν αρχίζει την απογείωση εκτός εάν τα πλέον πρόσφατα δελτία ή ο συνδυασμός πλέον πρόσφατων δελτίων και προγνώσεων καιρού, δείχνουν ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής ή σε εκείνο το τμήμα της διαδρομής στο οποίο η πτήση πρέπει να πραγματοποιηθεί με κανόνες πτήσεως εξ όψεως, είναι τέτοιες, στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, ώστε να καθίσταται εφικτή η συμμόρφωση προς τους κανόνες αυτούς.

OPS 1.345

**Πάγος και άλλα είδη ρύπανσης**

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται όταν είναι απαραίτητες επιθεωρήσεις αποπάγωσης και αντιπάγωσης καθώς και συναφείς επιθεωρήσεις του αεροπλάνου (των αεροπλάνων).

β) Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει την απογείωση εκτός εάν οι εξωτερικές επιφάνειες δεν φέρουν κανένα κατάλοιπο που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς την επίδοση και/ή τη δυνατότητα ελέγχου του αεροπλάνου με εξαίρεση όσα επιτρέπονται στο εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου.

γ) Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει πτήση εφόσον είναι γνωστό ή αναμένεται ότι θα επικρατήσουν συνθήκες παγοποίησης εκτός εάν το αεροπλάνο είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει παρόμοιες συνθήκες.

OPS 1.350

**Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά**

Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει πτήση εκτός εάν έχει βεβαιωθεί ότι το αεροπλάνο είναι εφοδιασμένο τουλάχιστον με την ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών που έχει υπολογισθεί ότι απαιτείται για να ολοκληρώσει με ασφάλεια την πτήση, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες επιχειρησιακές συνθήκες.

OPS 1.355

**Συνθήκες απογείωσης**

Πριν αρχίσει την απογείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζει ασφαλή απογείωση και αναχώρηση.

OPS 1.360

**Εφαρμογή ελαχίστων απογείωσης**

Πριν αρχίσει την απογείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι η ορατότητα διαδρόμου ή η ορατότητα προς την κατεύθυνση της απογείωσης του αεροπλάνου είναι ίση ή μεγαλύτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο.

OPS 1.365

**Ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης**

Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης δεν πετά κάτω από τα καθορισμένα ελάχιστα απόλυτα ύψη εκτός εάν αυτό απαιτείται για την απογείωση ή την προσγείωση.

OPS 1.370

**Εικονικές μη φυσιολογικές καταστάσεις στην πτήση**

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι στη διάρκεια πτήσεων εμπορικών αερομεταφορών δεν προσομοιώνονται μη φυσιολογικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή του συνόλου των διαδικασιών για μη φυσιολογικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και την προσομοίωση μετεωρολογικών συνθηκών με όργανα (IMC) με τεχνητά μέσα

OPS 1.375

**Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στην (OPS 1.375)

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

β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι η εναπομένουσα ποσότητα του χρησιμοποιήσιμου καυσίμου στη διάρκεια της πτήσης δεν είναι μικρότερη από την απαιτούμενη ποσότητα καύσιμου μέχρι το αεροδρόμιο στο οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση, με διατήρηση του τελικού εφεδρικού καυσίμου.

γ) Ο κυβερνήτης κηρύσσει κατάσταση έκτακτης ανάγκης όταν η τρέχουσα ποσότητα χρησιμοποιήσιμου καυσίμου με την οποία είναι εφοδιασμένο το αεροπλάνο είναι μικρότερη από το τελικό εφεδρικό καύσιμο.

OPS 1.385

**Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου**

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

OPS 1.390

**Κοσμική ακτινοβολία**

α) *Ενεργός παρακολούθηση*

1. Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτητική λειτουργία με αεροπλάνο σε ύψος μεγαλύτερο από 15 000 μέτρα (49 000 πόδια), εκτός εάν ο εξοπλισμός που καθορίζεται στην OPS 1.680 βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας, και

2. ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης αρχίζει κάθοδο αμέσως μόλις είναι εφικτό όταν γίνει υπέρβαση των οριακών τιμών που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

β) *Παθητική παρακολούθηση*

Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη την έκθεση στην κοσμική ακτινοβολία, κατά την πτήση, του πληρώματος πτήσης και του πληρώματος θαλάμου και οφείλει να λαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα για εκείνα τα μέλη του πληρώματος που εκτίθενται στην ακτινοβολία αυτή για περισσότερο από 1 mSv ετησίως:

1. να προβαίνει σε εκτίμηση της έκθεσής τους·

2. να ρυθμίζει τα ωράρια εργασίας τους, όπου αυτό είναι εφικτό, ώστε η έκθεσή τους να διατηρείται κάτω από 6 mSv ετησίως·

3. να τα ενημερώνει σχετικά με τους κινδύνους για την υγεία τους που εγκυμονεί η ενδεχόμενη έκθεσής τους·

4. να εξασφαλίζει ότι τα ωράρια εργασίας των θηλέων μελών του πληρώματος, από τη στιγμή που ανακοινώσουν στον αερομεταφορέα ότι είναι έγκυες, διατηρούν την ισοδύναμη δόση ακτινοβολίας που δέχεται το έμβρυο στο κατώτερο δυνατό επίπεδο που είναι εφικτό να επιτευχθεί και, σε κάθε περίπτωση, να εξασφαλίζει ότι η δόση αυτή δεν υπερβαίνει το 1 mSv για το υπόλοιπο διάστημα της εγκυμοσύνης·

5. να εξασφαλίζει ότι όπου η έκθεση θεωρείται ότι ενδέχεται να υπερβεί τα 6 mSv ετησίως, τηρούνται αρχεία για κάθε ενδιαφερόμενο μέλος πληρώματος πτήσης ή θαλάμου και ότι εφαρμόζεται κατάλληλος ιατρικός έλεγχος.

OPS 1.395

**Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους**

Όταν ανιχνευθεί υπερβολική προσέγγιση στο έδαφος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης, εξασφαλίζει ότι πραγματοποιούνται αμέσως διορθωτικές ενέργειες για να εδραιωθούν ασφαλείς συνθήκες πτήσης.

OPS 1.400

**Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης**

Πριν αρχίσει προσέγγιση στο έδαφος, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση, λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

OPS 1.405

**Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης**

α) Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης μπορεί να αρχίσει ενόργανη προσέγγιση ανεξάρτητα από την αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα, όμως η προσέγγιση δεν πρέπει να συνεχιστεί πέρα από τον εξωτερικό ραδιοφάρο, ή αντίστοιχη θέση, εάν η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι μικρότερη από τα ισχύοντα ελάχιστα.

β) Όποτε δεν είναι διαθέσιμη ορατότητα διαδρόμου, ο κυβερνήτης μπορεί να εξάγει τιμή ορατότητας διαδρόμου, μετατρέποντας την αναφερόμενη ορατότητα σύμφωνα με τις διατάξεις του στοιχείου η) του Προσαρτήματος 1 στην OPS 1.430.

γ) Εάν, μετά τον εξωτερικό ραδιοφάρο ή αντίστοιχη θέση σύμφωνα με το στοιχείο α) ανωτέρω, η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι κατώτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο, ο κυβερνήτης μπορεί να συνεχίσει την προσέγγιση στο αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος ή ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος.

δ) Όταν δεν υπάρχει εξωτερικός ραδιοφάρος ή αντίστοιχη θέση, ο κυβερνήτης λαμβάνει την απόφαση να συνεχίσει ή να εγκαταλείψει την προσέγγιση πριν κατέβει κάτω από τα 1 000 πόδια πάνω από το αεροδρόμιο 1 000 στο τμήμα τελικής προσέγγισης.

ε) Ο χειριστής μπορεί να συνεχίσει την προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος ή ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος και η προσγείωση μπορεί να ολοκληρωθεί με την προϋπόθεση ότι το απαιτούμενο σημείο αναφοράς οπτικής επαφής έχει οριστεί και διατηρείται στο αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος ή ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος.

OPS 1.410

**Επιχειρησιακές διαδικασίες — ύψος διασταύρωσης του κατωφλίου**

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει επιχειρησιακές διαδικασίες σχεδιασμένες ώστε να εξασφαλίζεται ότι το αεροπλάνο που χρησιμοποιείται για ακριβείς προσεγγίσεις διασταυρώνει το κατώφλι κατά ένα ασφαλές περιθώριο, όταν το αεροπλάνο βρίσκεται σε διαμόρφωση και απόλυτο ύψος προσγείωσης.

OPS 1.415

**Μητρώο καταγραφής πτήσης**

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι συμπληρώνεται το μητρώο ταξιδιού.

OPS 1.420

**Αναφορά συμβάντων**

α) *Συμβάντα πτήσης*

1. Ο αερομεταφορέας ή ο κυβερνήτης του αεροπλάνου αναφέρει στην Αρχή κάθε συμβάν που έθεσε σε κίνδυνο ή μπορούσε ενδεχομένως να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία πτήσης.

2. Οι αναφορές υποβάλλονται εντός 72 ωρών από το περιστατικό, εκτός εάν αυτό παρεμποδίζεται από εξαιρετικές συνθήκες.

β) *Τεχνικά ελαττώματα και υπέρβαση τεχνικών περιορισμών*

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι όλα τα τεχνικά ελαττώματα και οι υπερβάσεις των τεχνικών περιορισμών που συνέβησαν ενώ ήταν υπεύθυνος για την πτήση, καταγράφονται στο τεχνικό μητρώο του αεροπλάνου.

γ) *Συμβάντα εναέριας κυκλοφορίας*

Ο κυβερνήτης υποβάλλει αναφορά συμβάντων εναέριας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το PANS RAC του ICAO, οποτεδήποτε ένα αεροπλάνο που βρίσκεται σε πτήση κινδυνεύσει από:

1. Παρ' ολίγο σύγκρουση με κάποιο άλλο ιπτάμενο μέσο· ή

2. πλημμελείς διαδικασίες εναέριας κυκλοφορίας ή έλλειψη συμμόρφωσης με τις ισχύουσες διαδικασίες από τις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή από το πλήρωμα πτήσης· ή

3. ανεπάρκεια των εξυπηρετήσεων της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

δ) *Κίνδυνοι λόγω πτηνών και προσκρούσεις πτηνών*

1. Ο κυβερνήτης ενημερώνει αμέσως τον κατάλληλο σταθμό εδάφους όποτε αντιλαμβάνεται ενδεχόμενο κίνδυνο από πτηνά.

2. Ο κυβερνήτης υποβάλλει γραπτή αναφορά για προσκρούσεις πτηνών μετά την προσγείωση κάθε φορά που αεροπλάνο για το οποίο είναι υπεύθυνος, υφίσταται προσκρούσεις πτηνών.

ε) *Έκτακτη ανάγκη κατά την πτήση με επικίνδυνα εμπορεύματα επί του αεροπλάνου*

Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης κατά την πτήση, ο κυβερνήτης ενημερώνει, εφόσον το επιτρέπει η κατάσταση, την κατάλληλη μονάδα της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με την ύπαρξη επί του αεροπλάνου οποιωνδήποτε επικίνδυνων εμπορευμάτων.

στ) *Παράνομη παρέμβαση*

Μετά από πράξη παράνομης παρέμβασης επί του αεροπλάνου, ο κυβερνήτης υποβάλλει αναφορά, το ταχύτερο δυνατό, στην τοπική Αρχή και/ή στην Αρχή.

ζ) *Παρατυπίες επίγειων και ναυτιλιακών διευκολύνσεων και επικίνδυνες συνθήκες*

Ο κυβερνήτης ειδοποιεί τον κατάλληλο σταθμό εδάφους το ταχύτερο δυνατό, οποτεδήποτε παρουσιάζεται ενδεχομένως επικίνδυνη κατάσταση, όπως:

1. Παρατυπία σε επίγεια ή ναυτιλιακή εξυπηρέτηση· ή

2. μετεωρολογικό φαινόμενο· ή

3. σύννεφο από τέφρα ηφαιστείου· ή

4. υψηλό επίπεδο ακτινοβολίας,

κατά τη διάρκεια της πτήσης.

OPS 1.425

**Αναφορά ατυχημάτων**

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι η πλησιέστερη κατάλληλη αρχή ειδοποιείται με τα ταχύτερα διαθέσιμα μέσα για κάθε ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται το αεροπλάνο, το οποίο προκαλεί σοβαρό τραυματισμό (όπως ορίζεται στο Παράρτημα 13 του ICAO) ή θάνατο κάποιου προσώπου ή σημαντική ζημιά στο αεροπλάνο ή σε πράγματα.

β) Ο κυβερνήτης υποβάλλει αναφορά στην Αρχή για κάθε ατύχημα επί του αεροπλάνου, το οποίο καταλήγει σε σοβαρό τραυματισμό ή στο θάνατο προσώπου που επιβαίνει στο αεροπλάνο, στο διάστημα που αυτός ήταν υπεύθυνος για την πτήση.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.270*

***Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίων***

Οι διαδικασίες που καθιερώνει ο αερομεταφορέας προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι χειραποσκευές και τα φορτία εναποθηκεύονται κατάλληλα και με ασφάλεια, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα ακόλουθα:

1. Κάθε αντικείμενο που μεταφέρεται στο θάλαμο πρέπει να αποθηκεύεται αποκλειστικά σε θέση που μπορεί να το συγκρατήσει·

2. δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση των περιορισμών βάρους που είναι τοιχοκολλημένοι ή βρίσκονται παραπλεύρως στους χώρους εναποθήκευσης·

3. οι χώροι εναποθήκευσης κάτω από τα καθίσματα μπορούν να χρησιμοποιούνται μόνο εάν το κάθισμα δεν είναι εξοπλισμένο με ράβδο συγκράτησης και οι αποσκευές έχουν τέτοιο μέγεθος που μπορούν να συγκρατηθούν επαρκώς από τον εξοπλισμό αυτό.

4. δεν πρέπει να εναποθηκεύονται εμπορεύματα σε τουαλέτες ή έναντι διαχωριστικών που δεν μπορούν να συγκρατήσουν εμπορεύματα από μετακινήσεις προς τα εμπρός, πλαγίως ή προς τα πάνω και εάν τα διαχωριστικά δεν έχουν τοιχοκολλημένη ανακοίνωση που προσδιορίζει το μέγιστο βάρος που μπορεί να τοποθετηθεί εκεί·

5. οι αποσκευές και τα φορτία που τοποθετούνται σε ερμάρια δεν πρέπει να έχουν μέγεθος τέτοιο που να εμποδίζουν το ασφαλές κλείσιμο των θυρών με μάνδαλο·

6. οι αποσκευές και τα φορτία δεν πρέπει να τοποθετούνται σε μέρη όπου μπορούν να εμποδίζουν την πρόσβαση σε εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης· και

7. πριν από την απογείωση, την προσγείωση, και όποτε ο κυβερνήτης ανάβει τις φωτεινές ενδείξεις πρόσδεσης των ζωνών ασφαλείας στα καθίσματα (ή διαφορετικά δώσει παρόμοια εντολή), πρέπει να εκτελούνται, οι κατάλληλοι ενδεχομένως για τη συγκεκριμένη φάση της πτήσης, έλεγχοι για να εξασφαλίζεται ότι οι αποσκευές εναποθηκεύονται σε μέρος όπου δεν μπορούν να εμποδίζουν την εκκένωση του αεροσκάφους ή δεν προκαλούν τραυματισμό από πτώση (ή άλλη μετακίνηση)

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.305*

***Ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται***

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει επιχειρησιακές διαδικασίες για τον ανεφοδιασμό/αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται, ώστε να εξασφαλίζεται ότι λαμβάνονται οι ακόλουθες προφυλάξεις:

1. Ένα εξουσιοδοτημένο πρόσωπο πρέπει να παραμένει σε μία καθορισμένη θέση κατά τη διάρκεια λειτουργιών ανεφοδιασμού με καύσιμα με επιβάτες στο αεροπλάνο. Το εξουσιοδοτημένο αυτό πρόσωπο πρέπει να είναι ικανό να χειριστεί διαδικασίες επείγουσας ανάγκης όσον αφορά την πυροπροστασία και την πυρόσβεση, το χειρισμό επικοινωνιών καθώς και την έναρξη και την καθοδήγηση εκκένωσης·

2. το πλήρωμα, το προσωπικό και οι επιβάτες πρέπει να προειδοποιούνται ότι θα πραγματοποιηθεί ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων·

3. Οι ενδείξεις "Δέστε τις ζώνες ασφαλείας" ("Fasten Seat Belts") πρέπει να είναι σβηστές·

4. Οι ενδείξεις "ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ ΤΟ ΚΑΠΝΙΣΜΑ" ("NO SMOKING") πρέπει να είναι αναμμένες, μαζί με τον εσωτερικό φωτισμό, ώστε να είναι δυνατός ο εντοπισμός των εξόδων κινδύνου·

5. πρέπει να δοθούν οδηγίες στους επιβάτες να λύσουν τις ζώνες των καθισμάτων τους και να μην καπνίζουν·

6. επί του αεροπλάνου πρέπει να βρίσκεται επαρκές προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, το οποίο θα βρίσκεται σε κατάσταση ετοιμότητας για άμεση εκκένωση επείγουσας ανάγκης·

7. εάν ανιχνευθεί η παρουσία ατμών καυσίμου στο εσωτερικό του αεροπλάνου, ή δημιουργηθεί οποιοσδήποτε άλλος κίνδυνος κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού/αφαίρεσης καυσίμων, ο ανεφοδιασμός καυσίμων πρέπει να σταματά αμέσως·

8. χώρος του εδάφους κάτω από τις εξόδους που προορίζονται για εκκένωση επείγουσας ανάγκης και οι περιοχές ανάπτυξης ολισθητήρα πρέπει να διατηρούνται καθαροί· και

9. πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για ασφαλή και γρήγορη εκκένωση.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.375*

***Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση***

α) *Έλεγχοι καυσίμου κατά την πτήση*

1. Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι σε τακτά διαστήματα διεξάγονται έλεγχοι των καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης. Τα εναπομένοντα καύσιμα πρέπει να καταγράφονται και να αξιολογούνται προκειμένου:

i) να συγκρίνεται η πραγματική κατανάλωση με την προγραμματισμένη κατανάλωση·

ii) να ελέγχεται ότι τα εναπομένοντα καύσιμα αρκούν για την ολοκλήρωση της πτήσης· και

iii) να υπολογίζονται τα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν κατά την άφιξη στον προορισμό.

2. Τα σχετικά δεδομένα καυσίμου πρέπει να καταγράφονται.

β) *Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση*

Εάν, ως επακόλουθο ελέγχου των καυσίμων στη διάρκεια της πτήσης, τα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν κατά την άφιξη στον προορισμό είναι λιγότερα από τα απαιτούμενα καύσιμα εναλλαγής συν τα τελικά εφεδρικά καύσιμα, ο κυβερνήτης πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις συνθήκες κυκλοφορίας και λειτουργίας που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, κατά μήκος της διαδρομής διαφοροποίησης προς αεροδρόμιο εναλλαγής και στο εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, όταν αποφασίζει να κατευθυνθεί στο αεροδρόμιο προορισμού ή να παρεκκλίνει από την πορεία του, έτσι ώστε να προσγειωθεί τουλάχιστον με τα τελικά εφεδρικά καύσιμα.

γ) Εάν, ως επακόλουθο ελέγχου των καυσίμων στη διάρκεια της πτήσης, σε πτήση προς ένα απομονωμένο αεροδρόμιο προορισμού, τα καύσιμα που αναμένεται να έχουν εναπομείνει στο σημείο της τελευταίας πιθανής παρέκκλισης είναι λιγότερα από το άθροισμα:

1. των καυσίμων για παρέκκλιση προς αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή σύμφωνα με την OPS 1.297, στοιχείο γ)·

2. των εφεδρικών καυσίμων· και

3. των τελικών εφεδρικών καυσίμων,

ο κυβερνήτης πρέπει:

i) είτε να παρεκκλίνει· είτε

ii) να συνεχίσει την πορεία προς τον προορισμό, με την προϋπόθεση ότι στο αεροδρόμιο προορισμού είναι διαθέσιμοι δύο ξεχωριστοί διάδρομοι και ότι οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο προορισμού ανταποκρίνονται προς εκείνες που καθορίζονται στην OPS 1.297, στοιχείο β), σημείο 1.

ΤΜΗΜΑ Ε

**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΚΑΙΡΟΥ**

OPS 1.430

**Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — Γενικά**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.430)

α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει, για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί, επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, τα οποία δεν είναι χαμηλότερα από τις τιμές που ορίζονται στο Προσάρτημα 1. Η μέθοδος καθορισμού των εν λόγων ελαχίστων πρέπει να είναι αποδεκτή από την Αρχή. Τα ελάχιστα αυτά δεν είναι χαμηλότερα από εκείνα που μπορεί να καθορισθούν για παρόμοια αεροδρόμια από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο, εκτός εάν έχουν ειδικά εγκριθεί από το κράτος.

*Σημείωση:* Η ανωτέρω παράγραφος δεν εμποδίζει τον υπολογισμό ελαχίστων κατά την πτήση για ένα μη προγραμματισμένο αεροδρόμιο εναλλαγής, εάν πραγματοποιείται σύμφωνα με αποδεκτή μέθοδο.

β) Κατά τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου τα οποία ισχύουν σε κάθε συγκεκριμένη λειτουργία, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει πλήρως υπόψη:

1. τον τύπο, την επίδοση και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου·

2. τη σύνθεση του πληρώματος πτήσης, τις ικανότητες και την πείρα τους·

3. τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων που μπορεί να επιλεγούν για χρήση·

4. την επάρκεια και επίδοση των διαθέσιμων βοηθημάτων εξ όψεως προσέγγισης αεροδρομίου και βοηθημάτων εδάφους μη οπτικής επαφής·

5. τον εξοπλισμό που φέρει το αεροπλάνο για σκοπούς ναυτιλίας και/ή ελέγχου του ίχνους πτήσης, ανάλογα με την περίπτωση, στη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της επίπλευσης, της προσγείωσης, της τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση και της αποτυχημένης προσέγγισης·

6. τα εμπόδια στις περιοχές προσέγγισης, αποτυχημένης προσέγγισης και ανόδου που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και τα απαραίτητα περιθώρια αποφυγής εμποδίων·

7. το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης· και

8. τα μέσα για τον καθορισμό και την αναφορά μετεωρολογικών συνθηκών.

γ) Οι κατηγορίες αεροπλάνου που αναφέρονται στο παρόν Τμήμα πρέπει να προσδιορίζονται σύμφωνα με τη μέθοδο που ορίζεται στο Προσάρτημα 2 στην OPS 1.430, στοιχείο γ)

OPS 1.435

**Ορολογία**

Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο παρόν Τμήμα και δεν προσδιορίζονται στις JAR-1, έχουν την ακόλουθη έννοια:

1. Κύκλος αεροδρομίου: Η φάση οπτικής επαφής στο πλαίσιο ενόργανης προσέγγισης για να τεθεί το αεροσκάφος σε θέση προσγείωσης σε διάδρομο που δεν βρίσκεται σε κατάλληλη θέση για κατ' ευθείαν προσέγγιση.

2. Διαδικασίες χαμηλής ορατότητας: Οι διαδικασίες που εφαρμόζονται σε ένα αεροδρόμιο προκειμένου να εξασφαλίζονται ασφαλείς λειτουργίες στη διάρκεια προσεγγίσεων αεροπλάνων κατηγορίας II και III και απογειώσεων χαμηλής ορατότητας.

3. Απογείωση με χαμηλή ορατότητα: Απογείωση όπου η ορατότητα διαδρόμου είναι μικρότερη από 400 μέτρα.

4. Σύστημα ελέγχου πτήσης: Σύστημα το οποίο περιλαμβάνει σύστημα αυτόματης προσγείωσης και/ή υβριδικό σύστημα προσγείωσης.

5. Σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία: Σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία είναι εκείνο στο οποίο, σε περίπτωση βλάβης, δεν δημιουργείται κάποια κατάσταση μεταβολής της ισορροπίας ή απόκλιση από το ίχνος πτήσης ή στάση, αλλά η προσγείωση δεν ολοκληρώνεται αυτόματα. Στην περίπτωση αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, ο χειριστής αναλαμβάνει τον έλεγχο του αεροπλάνου μετά από βλάβη.

6. Σύστημα ελέγχου πτήσης που λειτουργεί υπό αστοχία: Σύστημα ελέγχου πτήσης που λειτουργεί υπό αστοχία είναι εκείνο στο οποίο, σε περίπτωση βλάβης κάτω από το ύψος επιφυλακής, η προσέγγιση, η επίπλευση και η προσγείωση μπορούν να ολοκληρωθούν αυτόματα. Σε περίπτωση βλάβης, το αυτόματο σύστημα προσγείωσης λειτουργεί ως σύστημα με παθητική λειτουργία υπό αστοχία.

7. Υβριδικό σύστημα προσγείωσης που λειτουργεί υπό αστοχία: Σύστημα που αποτελείται από πρωτεύον σύστημα αυτόματης προσγείωσης που λειτουργεί υπό αστοχία και δευτερεύον ανεξάρτητο σύστημα καθοδήγησης που επιτρέπει στο χειριστή να ολοκληρώσει την προσγείωση χειροκίνητα μετά από βλάβη στο πρωτεύον σύστημα.

*Σημείωση:* Ένα τυπικό δευτερεύον ανεξάρτητο σύστημα καθοδήγησης αποτελείται από επιλεγμένη απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη που παρέχει καθοδήγηση, που συνήθως παίρνει τη μορφή πληροφορίας εντολής, αλλά μπορεί εναλλακτικά να αποτελεί πληροφορία σχετικά με την κατάσταση (ή την παρέκκλιση).

8. Προσέγγιση με παρατήρηση εδάφους: Προσέγγιση κατά την οποία μέρος ή ολόκληρη η διαδικασία προσέγγισης με όργανα δεν ολοκληρώνεται και η προσέγγιση εκτελείται με αναφορά οπτικής επαφής με το έδαφος.

OPS 1.440

**Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα — Γενικοί κανόνες πτητικής λειτουργίας**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.440)

α) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί καμία πτητική λειτουργία κατηγορίας II και III, εκτός εάν:

1. Κάθε συγκεκριμένο αεροπλάνο έχει λάβει πιστοποίηση για πτητικές λειτουργίες με αποφασιστικό σχετικό ύψος μικρότερο από 200 πόδια, ή κανένα αποφασιστικό σχετικό ύψος, και είναι εξοπλισμένο κατά JAR-AWO ή φέρει ισοδύναμο εξοπλισμό αποδεκτό από την Αρχή.

2. Έχει εισαχθεί και διατηρείται κατάλληλο σύστημα που καταγράφει επιτυχείς και ανεπιτυχείς προσεγγίσεις και/ή αυτόματες προσγειώσεις ώστε να παρακολουθείται η γενική ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

3. Οι πτητικές λειτουργίες είναι εγκεκριμένες από την Αρχή.

4. Το πλήρωμα πτήσης αποτελείται τουλάχιστον από 2 χειριστές, και

5. Το αποφασιστικό σχετικό ύψος καθορίζεται με ραδιοϋψόμετρο.

β) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί απογειώσεις χαμηλής ορατότητας με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 150 μέτρα (αεροπλάνα κατηγορίας Α, Β και Γ) ή 200 μέτρα (αεροπλάνα κατηγορίας Δ) εκτός εάν έχουν εγκριθεί από την Αρχή.

OPS 1.445

**Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σχετικά με το αεροδρόμιο**

α) Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροδρόμιο για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III εκτός εάν το αεροδρόμιο έχει εγκριθεί για πτητικές λειτουργίες αυτού του είδους από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

β) Ο αερομεταφορέας επιβεβαιώνεται ότι έχουν θεσπιστεί διαδικασίες χαμηλής ορατότητας, και ότι εφαρμόζονται στα αεροδρόμια εκείνα όπου πρόκειται να εκτελούνται πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας.

OPS 1.450

**Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα — εκπαίδευση και προσόντα**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.450)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, πριν από την εκτέλεση απογείωσης με χαμηλή ορατότητα και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II και III:

1. Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης:

i) Πληροί τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και ελέγχου που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1 περιλαμβανομένης της εκπαίδευσης με προσομοιωτή σε πτητική λειτουργία έως τις προσήκουσες, στην έγκριση κατηγορίας II/III του αερομεταφορέα, οριακές τιμές ορατότητας διαδρόμου και αποφασιστικού σχετικού ύψους, και

ii) διαθέτει τα προσόντα που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1.

2. Η εκπαίδευση και ο έλεγχος πραγματοποιούνται σύμφωνα με λεπτομερές πρόγραμμα μαθημάτων που έχει εγκριθεί από την Αρχή και περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Η εκπαίδευση αυτή είναι συμπληρωματική εκείνης που καθορίζεται στο Τμήμα ΙΔ, και

3. Τα προσόντα του πληρώματος πτήσης είναι συγκεκριμένα για τη λειτουργία και τον τύπο του αεροπλάνου.

OPS 1.455

**Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα επιχειρησιακές διαδικασίες**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.455)

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες και οδηγίες προς χρήση για απογείωση με χαμηλή ορατότητα και πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II και III. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και περιέχουν τα καθήκοντα των μελών πληρώματος πτήσης στη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης, επίπλευσης, προσγείωσης, τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και αποτυχημένης προσέγγισης, ανάλογα με την περίπτωση.

β) Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

1. Πριν αρχίσει απογείωση με χαμηλή ορατότητα ή προσέγγιση κατηγορίας II ή III, είναι ικανοποιητική η κατάσταση των διευκολύνσεων οπτικής και μη οπτικής επαφής.

2. Πριν αρχίσει απογείωση με χαμηλή ορατότητα ή προσέγγιση κατηγορίας II ή III, εφαρμόζονται οι κατάλληλες διαδικασίες χαμηλής ορατότητας, σύμφωνα με τις πληροφορίες που λαμβάνονται από τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, και

3. Πριν αρχίσει απογείωση με χαμηλή ορατότητα, με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 150 μέτρα (αεροπλάνα κατηγορίας Α, Β και Γ), ή 200 μέτρα (αεροπλάνα κατηγορίας Δ), ή προσέγγιση κατηγορίας II ή III, τα μέλη του πληρώματος πτήσης διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα.

OPS 1.460

**Λειτουργία με χαμηλή ορατότητα — ελάχιστος εξοπλισμός**

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας περιλαμβάνει τον ελάχιστο εξοπλισμό που πρέπει να βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας κατά την έναρξη απογείωσης με χαμηλή ορατότητα ή προσέγγισης κατηγορίας II ή III, σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου ή άλλο εγκεκριμένο έγγραφο.

β) Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι η κατάσταση του αεροπλάνου και των σχετικών εναέριων συστημάτων είναι κατάλληλη για τη συγκεκριμένη πτητική λειτουργία που πρόκειται να εκτελεστεί.

OPS 1.465

**Ελάχιστα πτητικής λειτουργίας για πτήσεις εξ όψεως (VFR)**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.465)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. Οι πτήσεις εξ όψεως (VFR) διεξάγονται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως και σύμφωνα με τον πίνακα στο Προσάρτημα 1 στην OPS 1.465
2. Δεν αρχίζουν ειδικές πτήσεις εξ όψεως όταν η ορατότητα είναι μικρότερη από 3 χλμ και δεν εκτελούνται διαφορετικά όταν η ορατότητα είναι μικρότερη από 1,5 χλμ.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.430*

***Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου***

α) *Ελάχιστα Απογείωσης*

1. Γενικά

i) Τα ελάχιστα απογείωσης που καθιερώνονται από τον αερομεταφορέα πρέπει να εκφράζονται ως όρια ορατότητας ή ορατότητας διαδρόμου, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί και τα χαρακτηριστικά του αεροπλάνου. Όποτε υπάρχει συγκεκριμένη ανάγκη να γίνουν αντιληπτά και να αποφευχθούν εμπόδια στην αναχώρηση και/ή για αναγκαστική προσγείωση, πρέπει να καθορίζονται συμπληρωματικοί όροι (π.χ. οροφή).

ii) Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει απογείωση εκτός εάν οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα για την προσγείωση στο αεροδρόμιο εκείνο εκτός εάν είναι διαθέσιμο κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλακτικής απογείωσης.

iii) Όταν η αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα είναι μικρότερη από εκείνη που απαιτείται για απογείωση και η ορατότητα διαδρόμου δεν αναφέρεται, η απογείωση μπορεί να αρχίσει μόνο εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα κατά μήκος του διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή μεγαλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.

iv) Όταν δεν υπάρχει αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα ή ορατότητα διαδρόμου, η απογείωση μπορεί να αρχίσει μόνο εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα κατά μήκος του διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή μεγαλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.

2. Αναφορά οπτικής επαφής

Τα ελάχιστα απογείωσης πρέπει να επιλέγονται ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής καθοδήγηση για τον έλεγχο του αεροπλάνου σε περίπτωση τόσο διακοπείσας απογείωσης σε δυσμενείς συνθήκες όσο και συνεχιζόμενης απογείωσης μετά από αστοχία της κρίσιμης μονάδας ισχύος.

3. Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα

i) Για πολυκινητήρια αεροπλάνα, των οποίων η επίδοση είναι τέτοια ώστε, σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιαδήποτε σημείο κατά τη διάρκεια της απογείωσης, το αεροπλάνο μπορεί είτε να σταματήσει είτε να συνεχίσει την απογείωση έως σχετικό ύψος 1 500 ποδών πάνω από το αεροδρόμιο ενώ αποφεύγει τα εμπόδια κατά τα απαιτούμενα περιθώρια, τα ελάχιστα απογείωσης που καθορίζονται από έναν αερομεταφορέα πρέπει να εκφράζονται ως τιμές ορατότητας διαδρόμου/ορατότητας που δεν είναι χαμηλότερες από εκείνες που ορίζονται στον πίνακα 1 κατωτέρω, με εξαίρεση τις διατάξεις της παραγράφου 4) κατωτέρω:

Πίνακς 1

Ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα για απογείωση

| Ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα απογείωσης | |
|---|---|
| Διευκολύνσεις | Ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα (Σημείωση 3) |
| Μηδέν (μόνο ημέρα) | 500 μέτρα |
| Φωτισμός άκρων διαδρόμου και/ή σήμανση κεντρικής γραμμής (άξονα) | 250/300 μέτρα (Σημειώσεις 1 & 2) |
| Φωτισμός άκρων διαδρόμου και κεντρικής γραμμής (άξονα) | 200/250 μέτρα (Σημείωση 1) |
| Φωτισμός άκρων διαδρόμου και κεντρικής γραμμής (άξονα) και πολλαπλή πληροφορία ορατότητας διαδρόμου | 150/200 μέτρα (Σημειώσεις 1 & 4) |

*Σημείωση 1:* Οι υψηλότερες τιμές ισχύουν για αεροπλάνα κατηγορίας Δ.

*Σημείωση 2:* Για νυχτερινές επιχειρήσεις απαιτούνται τουλάχιστον φώτα άκρων και τέλους διαδρόμου.

*Σημείωση 3:* Η αναφερόμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου/ορατότητας που είναι αντιπροσωπευτική του αρχικού τμήματος της διαδρομής απογείωσης μπορεί να αντικατασταθεί με εκτίμηση του πιλότου.

*Σημείωση 4:* Η απαιτούμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου πρέπει να επιτευχθεί για όλα τα σχετικά σημεία αναφοράς ορατότητας διαδρόμου, με την εξαίρεση που αναφέρεται στη Σημείωση 3 ανωτέρω.

ii) Για πολυκινητήρια αεροπλάνα των οποίων η επίδοση είναι τέτοια ώστε δεν μπορούν να συμμορφωθούν με τους όρους επίδοσης του στοιχείου α), σημείο 3), i) σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος, ενδέχεται να είναι αναγκαίο να επαναπροσγειωθούν αμέσως και να έχουν ορατή επαφή και να αποφύγουν τα εμπόδια στην περιοχή της απογείωσης. Αεροπλάνα αυτού του είδους μπορούν να εκτελούν πτητική λειτουργία σύμφωνα με τα ακόλουθα ελάχιστα απογείωσης με την προϋπόθεση ότι μπορούν να συμμορφώνονται με τα ισχύοντα κριτήρια αποφυγής εμποδίων, υποθέτοντας βλάβη του κινητήρα στο καθορισμένο σχετικό ύψος. Τα ελάχιστα απογείωσης που καθιερώνονται από τον αερομεταφορέα πρέπει να βασίζονται στο σχετικό ύψος από το οποίο μπορεί να καταρτίζεται το καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας. Τα χρησιμοποιούμενα ελάχιστα ορατότητας διαδρόμου δεν μπορούν να είναι χαμηλότερα από τις τιμές που ορίζονται στον Πίνακα 1 ανωτέρω ή στον Πίνακα 2 κατωτέρω.

Πίνακας 2

Υποτιθέμενο σχετικό ύψος με βλάβη (κράτηση) κινητήρα πάνω από τον διάδρομο σε σχέση με ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα

| Ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα απογείωσης — ίχνος πτήσης | |
|---|---|
| Υποτιθέμενο σχετικό ύψος με βλάβη (κράτηση) κινητήρα πάνω από τον διάδρομο απογείωσης | Ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα (Σημείωση 2) |
| < 50 πόδια | 200 μέτρα |
| 51-100 πόδια | 300 μέτρα |
| 101-150 πόδια | 400 μέτρα |
| 151-200 πόδια | 500 μέτρα |
| 201-300 πόδια | 1 000 μέτρα |
| > 300 πόδια | 1 500 μέτρα (Σημείωση 1) |

*Σημείωση 1:* 1 500 μέτρα ισχύουν επίσης εάν δεν μπορεί να προκύψει ίχνος πτήσης θετικής απογείωσης.

*Σημείωση 2:* Η αναφερόμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου/ορατότητας που είναι αντιπροσωπευτική του αρχικού τμήματος της διαδρομής απογείωσης μπορεί να αντικατασταθεί με εκτίμηση του πιλότου.

iii) Όταν δεν υπάρχει αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου ή μετεωρολογική ορατότητα, ο κυβερνήτης δεν αρχίζει απογείωση εκτός εάν μπορεί να καθορίσει ότι οι πραγματικές συνθήκες πληρούν τα ισχύοντα ελάχιστα απογείωσης.

4. Εξαιρέσεις από τις διατάξεις του στοιχείου α), σημείο 3), i), ανωτέρω:

i) Με την επιφύλαξη της έγκρισης της Αρχής, και με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι απαιτήσεις των παραγράφων Α) έως Ε) κατωτέρω, ο αερομεταφορέας μπορεί να μειώσει τα ελάχιστα απογείωσης σε ορατότητα διαδρόμου 125 μέτρα (αεροπλάνα κατηγορίας Α, Β και Γ) ή 150 μέτρα (αεροπλάνα κατηγορίας Δ) όταν:

Α) ισχύουν διαδικασίες με χαμηλή ορατότητα·

Β) λειτουργεί φωτισμός κεντρικής γραμμής (άξονα) υψηλής έντασης τοποθετημένα ανά 15 μ. ή λιγότερο και φώτα άκρων υψηλής έντασης τοποθετημένα ανά 60 μ. ή λιγότερο·

Γ) τα μέλη πληρώματος πτήσης έχουν ολοκληρώσει με ικανοποιητικό τρόπο εκπαίδευση σε προσομοιωτή που έχει εγκριθεί για τη διαδικασία αυτή·

Δ) υφίσταται οπτικό τμήμα 90 μέτρων από το θάλαμο διακυβέρνησης στην αρχή της διαδρομής απογείωσης· και

Ε) η απαιτούμενη τιμή ορατότητας διαδρόμου έχει επιτευχθεί για όλα τα σχετικά σημεία αναφοράς ορατότητας διαδρόμου.

ii) Με την επιφύλαξη της έγκρισης της Αρχής, ο αερομεταφορέας αεροπλάνου που χρησιμοποιεί εγκεκριμένο σύστημα πλευρικής καθοδήγησης για απογείωση μπορεί να μειώσει τα ελάχιστα απογείωσης σε ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 125 μέτρα (αεροπλάνα κατηγορίας Α, Β και Γ) ή 150 μέτρα (αεροπλάνα κατηγορίας Δ), αλλά όχι χαμηλότερη από 75 μέτρα, με την προϋπόθεση ότι διατίθενται διευκολύνσεις και προστασία διαδρόμου ισοδύναμου επιπέδου προς τους χειρισμούς προσγείωσης κατηγορίας ΙΙΙ.

β) *Προσέγγιση μη ακριβείας*

1. Ελάχιστα συστήματος

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ελάχιστα συστήματος για διαδικασίες προσέγγισης μη ακριβείας, οι οποίες βασίζονται στη χρησιμοποίηση ενόργανης προσγείωσης (ILS) χωρίς ίχνος καθόδου (μόνο ραδιοφάρος ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης (LLZ), πανκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR), μη κατευθυντικού ραδιοφάρου (NDB), προσέγγισης με ραντάρ επιτήρησης (SRA)και πολύ υψηλής συχνότητας σταθμού εύρεσης κατεύθυνσης (VDF), δεν είναι χαμηλότερα από τις τιμές ελάχιστου ύψους καθόδου (MDH) που ορίζονται στον Πίνακα 3 κατωτέρω.

Πίνακας 3

Ελάχιστα συστήματος για βοηθήματα προσέγγισης μη ακριβείας

| Ελάχιστα συστήματος | |
|---|---|
| Διευκόλυνση | Το πλέον χαμηλό ΕΥΚ |
| ILS (κανένα ίχνος καθόδου — LLZ) | 250 πόδια ή ποδών (γενική) |
| προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε ½ ναυτ. μίλι) | 250 πόδια ή ποδών (γενική) |
| προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 1 ναυτ. μίλι) | 300 πόδια ή ποδών (γενική) |
| προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 2 ναυτ. μίλι) | 350 πόδια ή ποδών (γενική) |
| VOR | 300 πόδια ή ποδών (γενική) |
| VOR/DME | 250 πόδια ή ποδών (γενική) |
| NDB | 300 πόδια ή ποδών (γενική) |
| VDF (QDM & QGH) | 300 πόδια ή ποδών (γενική) |

2. Ελάχιστο ύψος καθόδου

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το ελάχιστο ύψος καθόδου για προσέγγιση μη ακριβείας δεν είναι χαμηλότερο από:

i) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων/όριο αποφυγής εμποδίων για την κατηγορία του αεροπλάνου· ή

ii) το ελάχιστο του συστήματος.

3. Αναφορά οπτικής επαφής

Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος/αποφασιστικό σχετικό ύψος εκτός εάν μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες αναφορές οπτικής επαφής για τον προβλεπόμενο διάδρομο είναι ευδιάκριτη και αναγνωρίσιμη από το χειριστή:

i) στοιχεία του συστήματος φωτισμού προσέγγισης·

ii) το κατώφλι·

iii) οι σημάνσεις κατωφλίου·

iv) τα φώτα κατωφλιού·

v) τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου·

vi) ενδείκτης οπτικού ίχνους καθόδου·

vii) η ζώνη επαφής τροχών α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση ή οι σημάνσεις ζώνης επαφής τροχών α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση·

viii) τα φώτα ζώνης επαφής τροχών α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση·

ix) τα φώτα άκρων διαδρόμου· ή

x) άλλες αναφορές οπτικής επαφής αποδεκτές από την Αρχή.

4. Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου

Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για προσεγγίσεις μη ακριβείας είναι:

Πίνακας 4α

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση μη ακριβείας — πλήρεις διευκολύνσεις

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση μη ακριβείας — πλήρεις διευκολύνσεις (Σημειώσεις 1, 5, 6 και 7)

| ΕΥΚ | Ορατότητα διαδρόμου/κατηγορία αεροπλάνου | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Α | Β | Γ | Δ |
| 250-299 πόδια | 800 μέτρα | 800 μέτρα | 800 μέτρα | 1 200 μέτρα |
| 300-449 πόδια | 900 μέτρα | 1 000 μέτρα | 1 000 μέτρα | 1 400 μέτρα |
| 450-649 πόδια | 1 000 μέτρα | 1 200 μέτρα | 1 200 μέτρα | 1 600 μέτρα |
| 650 πόδια και άνω | 1 200 μέτρα | 1 400 μέτρα | 1 400 μέτρα | 1 800 μέτρα |

Πίνακας 4β

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση μη ακριβείας — ενδιάμεσες διευκολύνσεις

Ελάχιστα για προσέγγιση μη ακριβείας — ενδιάμεσες διευκολύνσεις (Σημειώσεις 2, 5, 6 και 7)

| ΕΥΚ | Ορατότητα διαδρόμου/κατηγορία αεροπλάνου | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Α | Β | Γ | Δ |
| 250-299 πόδια | 1 000 μέτρα | 1 100 μέτρα | 1 200 μέτρα | 1 400 μέτρα |
| 300-449 πόδια | 1 200 μέτρα | 1 300 μέτρα | 1 400 μέτρα | 1 600 μέτρα |
| 450-649 πόδια | 1 400 μέτρα | 1 500 μέτρα | 1 600 μέτρα | 1 800 μέτρα |
| 650 όδια και άνω | 1 500 μέτρα | 1 500 μέτρα | 1 800 μέτρα | 2 000 μέτρα |

Πίνακας 4γ

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση μη ακριβείας — βασικές διευκολύνσεις

Ελάχιστα για προσέγγιση μη ακριβείας — βασικές διευκολύνσεις Σημειώσεις 3, 5, 6 και 7)

| ΕΥΚ | Ορατότητα διαδρόμου/κατηγορία αεροπλάνου | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Α | Β | Γ | Δ |
| 250-299 πόδια | 1 200 μέτρα | 1 300 μέτρα | 1 400 μέτρα | 1 600 μέτρα |
| 300-449 πόδια | 1 300 μέτρα | 1 400 μέτρα | 1 600 μέτρα | 1 800 μέτρα |
| 450-649 πόδια | 1 500 μέτρα | 1 500 μέτρα | 1 800 μέτρα | 2 000 μέτρα |
| 650 πόδια και άνω | 1 500 μέτρα | 1 500 μέτρα | 2 000 μέτρα | 2 000 μέτρα |

Πίνακας 4δ

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση μη ακριβείας — μηδενικές διευκολύνσεις φώτων προσέγγισης

Ελάχιστα για προσέγγιση μη ακριβείας — μηδενικές διευκολύνσεις φώτων προσέγγισης (Σημειώσεις 4, 5, 6 και 7)

| ΕΥΚ | Ορατότητα διαδρόμου/κατηγορία αεροπλάνου | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Α | Β | Γ | Δ |
| 250-299 πόδια | 1 000 μέτρα | 1 500 μέτρα | 1 600 μέτρα | 1 800 μέτρα |
| 300-449 πόδια | 1 500 μέτρα | 1 500 μέτρα | 1 800 μέτρα | 2 000 μέτρα |
| 450-649 πόδια | 1 500 μέτρα | 1 500 μέτρα | 2 000 μέτρα | 2 000 μέτρα |
| 650 πόδια και άνω | 1 500 μέτρα | 1 500 μέτρα | 2 000 μέτρα | 2 000 μέτρα |

*Σημείωση 1:* Οι πλήρεις διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου 720 μέτρα ή περισσότερο πάνω από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιού και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

*Σημείωση 2:* Οι ενδιάμεσες διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου 420-719 μέτρα πάνω από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιού και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

*Σημείωση 3:* Οι βασικές διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, <420 μέτρα πάνω από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, οποιοδήποτε μήκος από τα φώτα προσέγγιση χαμηλής έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιού και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

*Σημείωση 4:* Οι μηδενικές διευκολύνσεις φώτων προσέγγισης περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιού, φώτα τέλους διαδρόμου ή καθόλου φώτα.

*Σημείωση 5:* Οι πίνακες ισχύουν μόνο για συμβατικές προσεγγίσεις με ονομαστικό ίχνος καθόδου έως και 4°. Μεγαλύτερες γωνίες ίχνους καθόδου απαιτούν συνήθως η καθοδήγηση οπτικού ίχνους καθόδου (π.χ. PAPI) να είναι επίσης ορατή στο ελάχιστο ύψος καθόδου.

*Σημείωση 6:* Οι ανωτέρω αριθμοί είναι είτε η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου είτε η μετεωρολογική ορατότητα που μετατρέπεται σε ορατότητα διαδρόμου σύμφωνα με τις διατάξεις του στοιχείου η) κατωτέρω.

*Σημείωση 7:* Το ΕΥΚ που αναφέρεται στον Πίνακα 4α, 4β, 4γ και 4δ αφορά στον αρχικό υπολογισμό του ΕΥΚ. Όταν επιλέγεται η συσχετιζόμενη ορατότητα διαδρόμου, δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η στρογγυλοποίηση στα πλησιέστερα δέκα πόδια, η οποία μπορεί να έχει πραγματοποιηθεί για επιχειρησιακούς σκοπούς, π.χ. μετατροπή σε ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος.

5. Νυχτερινές επιχειρήσεις

Για νυχτερινές επιχειρήσεις, πρέπει να είναι αναμμένα τουλάχιστον τα φώτα άκρων διαδρόμου, κατωφλιού και τέλους διαδρόμου.

γ) *Προσέγγιση ακριβείας — πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I*

1. Γενικά

Πτητική λειτουργία κατηγορίας I είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρησιμοποίηση ILS, MLS ή PAR με αποφασιστικό σχετικό ύψος όχι μικρότερο από 200 πόδια και ορατότητα διαδρόμου όχι μικρότερη από 550 μέτρα.

2. Αποφασιστικό σχετικό ύψος

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσέγγιση ακριβείας κατηγορίας I, δεν είναι μικρότερο από:

i) Το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου (ΕΠΑ), εάν αναφέρεται·

ii) το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής·

iii) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων/όριο αποφυγής εμποδίων για την κατηγορία του αεροπλάνου· ή

iv) 200 πόδια ή ποδών (γενική) πόδια.

3. Αναφορά οπτικής επαφής

Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος της κατηγορίας I, που καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο γ), σημείο 2) ανωτέρω, εκτός εάν μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες αναφορές οπτικής επαφής για τον προβλεπόμενο διάδρομο είναι ευδιάκριτη και αναγνωρίσιμη από το χειριστή:

i) στοιχεία του συστήματος φωτισμού προσέγγισης·

ii) το κατώφλι·

iii) οι σημάνσεις κατωφλίου·

iv) τα φώτα κατωφλιού·

v) τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου·

vi) ο ενδείκτης οπτικού ίχνους καθόδου·

vii) η ζώνη επαφής τροχών α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση ή οι σημάνσεις ζώνης επαφής τροχών α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση·

viii) τα φώτα ζώνης επαφής τροχών α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση· ή

ix) ο φωτισμός άκρων διαδρόμου.

4. Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου

Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I είναι:

Πίνακας 5

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση κατηγορίας I σε σχέση με τις διευκολύνσεις και το αποφασιστικό σχετικό ύψος

Ελάχιστα κατηγορίας I

| Αποφασιστικό σχετικό ύψος (Σημείωση 7) | Διευκολύνσεις/ορατότητα διαδρόμου (Σημείωση 5) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Πλήρεις (Σημειώσεις 1 και 6) | Ενδιάμεσες (Σημειώσεις 2 και 6) | Βασικές (Σημειώσεις 3 και 6) | Μηδέν (Σημειώσεις 4 και 6) |
| 200 πόδια ή ποδών (γενική) | 550 μέτρα | 700 μέτρα | 800 μέτρα | 1 000 μέτρα |
| 201-250 πόδια ή ποδών (γενική) πόδια | 600 μέτρα | 700 μέτρα | 800 μέτρα | 1 000 μέτρα |
| 251-300 πόδια | 650 μέτρα | 800 μέτρα | 900 μέτρα | 1 200 μέτρα |
| 301 πόδια ή ποδών (γενική) πόδια και πάνω | 800 μέτρα | 900 μέτρα | 1 000 μέτρα | 1 200 μέτρα |

*Σημείωση 1:* Οι πλήρεις διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου 720 μέτρα ή περισσότερο πάνω από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιού και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

*Σημείωση 2:* Οι ενδιάμεσες διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου 420-719 μέτρα πάνω από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιού και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

*Σημείωση 3:* Οι βασικές διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, < 420 μέτρα πάνω από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, οποιοδήποτε μήκος από τα φώτα προσέγγιση χαμηλής έντασης, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιού και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

*Σημείωση 4:* Οι μηδενικές διευκολύνσεις φώτων προσέγγισης περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλιού, φώτα τέλους διαδρόμου ή καθόλου φώτα.

*Σημείωση 5:* Οι ανωτέρω αριθμοί είναι είτε η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου είτε η μετεωρολογική ορατότητα που μετατρέπεται σε ορατότητα διαδρόμου σύμφωνα με τις διατάξεις του στοιχείου η) κατωτέρω.

*Σημείωση 6:* Ο πίνακας ισχύει μόνο για συμβατικές προσεγγίσεις με γωνία ίχνους καθόδου έως και 4°.

*Σημείωση 7:* Το αποφασιστικό σχετικό ύψος (ΑΣΥ) που ορίζεται στον Πίνακα 5 αναφέρεται στον αρχικό υπολογισμό του ΑΣΥ. Όταν επιλέγεται η συσχετιζόμενη ορατότητα διαδρόμου, δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η στρογγυλοποίηση στα πλησιέστερα δέκα πόδια, η οποία μπορεί να έχει πραγματοποιηθεί για επιχειρησιακούς σκοπούς (π.χ. μετατροπή σε αποφασιστικό απόλυτο ύψος).

5. Πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος

Για πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος, ο αερομεταφορέας πρέπει να υπολογίζει την ελάχιστη ορατότητα διαδρόμου για όλες τις προσεγγίσεις σύμφωνα με την OPS 1.430 και το παρόν Προσάρτημα. Ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 800 μέτρα δεν επιτρέπεται εκτός εάν χρησιμοποιείται κατάλληλος αυτόματος πιλότος σε συνδυασμό με σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή σύστημα προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS), περίπτωση κατά την οποία ισχύουν τα συνήθη ελάχιστα. Το αποφασιστικό σχετικό ύψος που εφαρμόζεται δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 1,25 X το ελάχιστο σχετικό ύψος χρήσης για τον αυτόματο πιλότο.

6. Νυχτερινές επιχειρήσεις

Για νυχτερινές επιχειρήσεις, πρέπει να είναι αναμμένα τουλάχιστον τα φώτα άκρων διαδρόμου, κατωφλιού και τέλους διαδρόμου.

δ) *Προσέγγιση ακριβείας — πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II*

1. Γενικά

Πτητική λειτουργία κατηγορίας II είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με τη χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS) με:

i) αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω από 200 πόδια αλλά όχι μικρότερο από 100 πόδια· και

ii) ορατότητα διαδρόμου τουλάχιστον 300 μέτρα.

2. Αποφασιστικό σχετικό ύψος

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος για πτητική λειτουργία κατηγορίας II δεν είναι μικρότερο από:

i) το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που προσδιορίζεται στο ΕΠΑ, εάν αναφέρεται·

ii) το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής·

iii) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων/όριο αποφυγής εμποδίων για την κατηγορία του αεροπλάνου·

iv) το αποφασιστικό σχετικό ύψος στο οποίο το πλήρωμα πτήσης είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελεί πτητική λειτουργία· ή

v) 100 πόδια.

3. Αναφορά οπτικής επαφής

Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος κατηγορίας II, που καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο δ), σημείο 2) ανωτέρω, εκτός εάν επιτυγχάνεται, και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τμήμα από 3 τουλάχιστον διαδοχικά φώτα που είναι φώτα της κεντρικής γραμμής (του άξονα) προσέγγισης, ή φώτα ζώνης επαφής τροχών α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση, ή φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) διαδρόμου, ή φώτα τέλους διαδρόμου, ή συνδυασμός αυτών. Η αναφορά οπτικής επαφής αυτή πρέπει να περιλαμβάνει πλευρικό στοιχείο των διευκολύνσεων εδάφους, δηλαδή οριζόντια δοκό φωτισμού προσέγγισης ή το κατώφλι προσγείωσης ή συστοιχία φώτων ζώνης επαφής τροχών α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση.

4. Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου

Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II είναι:

Πίνακας 6

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση κατηγορίας II σε σχέση με το ΑΣΥ

Ελάχιστα κατηγορίας II

| Αποφασιστικό σχετικό ύψος | Αυτόματη σύζευξη κάτω από το ΑΣΥ (Βλέπε Σημείωση 1) | |
|---|---|---|
| | Ορατότητα διαδρόμου/ αεροπλάνο κατηγορίας Α, Β & Γ | Ορατότητα διαδρόμου/ αεροπλάνο κατηγορίας Δ |
| 100 πόδια-120 πόδια | 300 μέτρα | 300 μέτρα (Σημείωση 2)/350 μέτρα |
| 121 πόδια-140 πόδια | 400 μέτρα | 400 μέτρα |
| 141 πόδια και πάνω | 450 μέτρα | 450 μέτρα |

*Σημείωση 1:* Η αναφορά στην «αυτόματη σύζευξη κάτω από το ΑΣΥ» στον παρόντα πίνακα σημαίνει συνεχή χρήση του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης σε σχετικό ύψος που δεν είναι μεγαλύτερο από το 80% του ισχύοντος ΑΣΥ. Συνεπώς, οι απαιτήσεις πτητικής ικανότητας μπορούν, μέσω του ελάχιστου σχετικού ύψους εμπλοκής για το αυτόματο σύστημα ελέγχου πτήσης, να επηρεάσουν το ΑΣΥ που πρέπει να χρησιμοποιηθεί.

*Σημείωση 2:* Τα 300 μέτρα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για αεροπλάνο κατηγορίας Δ που πραγματοποιεί αυτόματη προσγείωση.

ε) *Προσέγγιση ακριβείας — πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III*

1. Γενικά

Οι πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III υποδιαιρούνται ως εξής:

i) Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III Α

Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS) με:

A) αποφασιστικό σχετικό ύψος μικρότερο από 100 πόδια· και

B) ορατότητα διαδρόμου τουλάχιστον 200 μέτρα.

ii) Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III Β

Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS) με:

A) αποφασιστικό σχετικό ύψος μικρότερο από 50 πόδια, ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος· και

B) ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 200 μέτρα, αλλά όχι μικρότερη από 75 μέτρα.

2. Αποφασιστικό σχετικό ύψος

Για πτητικές λειτουργίες στις οποίες χρησιμοποιείται αποφασιστικό σχετικό ύψος, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος δεν είναι μικρότερο από:

i) το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που προσδιορίζεται στο ΕΠΑ, εάν αναφέρεται·

ii) το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής· ή

iii) το αποφασιστικό σχετικό ύψος στο οποίο το πλήρωμα πτήσης είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελεί πτητική λειτουργία.

3. Πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος

Πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος μπορούν να εκτελούνται μόνο εάν:

i) το ΕΠΑ επιτρέπει πτητική λειτουργία χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος·

ii) το βοήθημα προσέγγισης και οι εξυπηρετήσεις αεροδρομίου μπορούν να υποστηρίξουν πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος·

και

iii) ο αερομεταφορέας διαθέτει έγκριση για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος.

*Σημείωση:* Στην περίπτωση διαδρόμου κατηγορίας III, μπορεί να θεωρηθεί ότι δύνανται να υποστηριχθούν πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος εκτός εάν υφίστανται ειδικοί περιορισμοί που είναι δημοσιευμένοι στο εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών ή περιέχονται σε αγγελία (NOTAM).

4. Αναφορά οπτικής επαφής

i) Σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIΑ, ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος κατηγορίας II, που καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο ε), σημείο 2) ανωτέρω, εκτός εάν επιτυγχάνεται, και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τμήμα από 3 τουλάχιστον διαδοχικά φώτα που είναι φώτα της κεντρικής γραμμής (του άξονα) προσέγγισης, ή φώτα ζώνης επαφής τροχών α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση, ή φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) διαδρόμου, ή φώτα τέλους διαδρόμου, ή συνδυασμός αυτών.

ii) Σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIΒ με αποφασιστικό σχετικό ύψος, ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, που καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο ε), σημείο 2) ανωτέρω, εκτός εάν επιτυγχάνεται, και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τουλάχιστον ένα από τα φώτα της κεντρικής γραμμής (του κεντρικού άξονα).

iii) Σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, δεν υπάρχει απαίτηση για οπτική επαφή με τον διάδρομο πριν από το σημείο επαφής των τροχών του α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση.

5. Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου

Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III είναι:

Πίνακας 7

Ορατότητα διαδρόμου για προσέγγιση κατηγορίας III σε σχέση με συστήματα ελέγχου πτήσης και ΑΣΥ

| Ελάχιστα κατηγορίας III | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Σύστημα ελέγχου πτήσης/ορατότητα διαδρόμου (σε μέτρα) | | | |
| Προσέγγιση κατηγορίας | Αποφασιστικό σχετικό ύψος (σε πόδια) | Με παθητική λειτουργία υπό αστοχία | Που λειτουργεί υπό αστοχία | | |
| | | | Χωρίς σύστημα τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση | Με σύστημα καθοδήγησης ή ελέγχου τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση | |
| | | | | Με παθητική λειτουργία υπό αστοχία | Που λειτουργεί υπό αστοχία |
| III A | Μικρότερη από 100 πόδια | 200 μέτρα χλμ (Σημείωση 1) | 200 μέτρα | 200 μέτρα | 200 μέτρα |
| III B | Μικρότερη από 50 πόδια ή ποδών (γενική) πόδια | Μη εγκεκριμένα | Μη εγκεκριμένα | 125 μέτρα | 75 μέτρα |
| III B | Χωρίς ΑΣΥ | Μη εγκεκριμένα | Μη εγκεκριμένα | Μη εγκεκριμένη | 75 μέτρα |

*Σημείωση 1:* Σε περίπτωση πτητικών λειτουργιών με πραγματικές τιμές ορατότητας διαδρόμου μικρότερες από 300 μέτρα, θεωρείται ότι πραγματοποιείται εκ νέου κύκλος σε περίπτωση βλάβης του αυτόματου πιλότου στο ΑΣΥ ή κάτω από αυτό.

στ) *Κύκλος του αεροδρομίου*

1. Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για κύκλο αεροδρομίου είναι:

Πίνακας 8

Ορατότητα και ΕΥΚ για κύκλο αεροδρομίου σε σχέση με την κατηγορία αεροπλάνου

| | Κατηγορία αεροπλάνου | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Α | Β | Γ | Δ |
| ΕΥΚ | 400 πόδια ή ποδών (γενική) | 500 πόδια ή ποδών (γενική) | 600 πόδια ή ποδών (γενική) | 700 πόδια ή ποδών (γενική) |
| Ελάχιστη μετεωρολογική ορατότητα | 1 500 μέτρα | 1 600 μέτρα | 2 400 μέτρα | 3 600 μέτρα |

2. Ο κύκλος αεροδρομίου με καθορισμένα ίχνη είναι αποδεκτή διαδικασία στο πλαίσιο των διατάξεων της παρούσης παραγράφου.

ζ) *Προσέγγιση με παρατήρηση εδάφους*

Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 800 μέτρα για προσέγγιση με παρατήρηση εδάφους.

η) *Μετατροπή αναφερόμενης μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου*

1. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η μετατροπή της μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου δεν χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των ελαχίστων απογείωσης, των ελαχίστων κατηγορίας II ή III ή όταν είναι διαθέσιμη αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου.

2. Κατά τη μετατροπή μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου σε όλες τις άλλες περιπτώσεις εκτός εκείνων που αναφέρονται στο στοιχείο η), σημείο 1) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι χρησιμοποιείται ο ακόλουθος πίνακας:

Πίνακας 9

Μετατροπή ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου

| Στοιχεία φωτισμού σε λειτουργία | Ορατότητα διαδρόμου= αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα Ορατότητα x | |
|---|---|---|
| | Ημέρα | Νύχτα |
| Φώτα προσέγγισης και φωτισμός διαδρόμου υψηλής έντασης | 1,5 | 2,0 |
| Κάθε είδους εγκατάσταση φωτισμού πλην της ανωτέρω | 1,0 | 1,5 |
| Χωρίς φωτισμό | 1,0 | Δεν ισχύει |

*Προσάρτημα 2 στην OPS 1.430 στοιχείο γ)*

***Κατηγορίες αεροπλάνου επιχειρήσεις παντός καιρού***

α) *Ταξινόμηση αεροπλάνων*

Τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για την ταξινόμηση των αεροπλάνων κατά κατηγορίες είναι η ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα στο κατώφλι $V_{AT}$), οποία είναι ίση με την ταχύτητα απώλειας στήριξης $V_{SO}$) πολλαπλασιασμένη επί 1,3 ή $V_{S1G}$) επί 1,23 στη διαμόρφωση προσγείωσης με τη μέγιστη πιστοποιημένη μάζα προσγείωσης. Εάν είναι διαθέσιμες τόσο η $V_{SO}$ όσο και η $V_{S1G}$ χρησιμοποιείται η υψηλότερη εξαγόμενη $V_{AT}$. Οι κατηγορίες αεροπλάνου που αντιστοιχούν σε τιμές $V_{AT}$ αναφέρονται στον πίνακα που ακολουθεί:

| Κατηγορία αεροπλάνου | $V_{AT}$ |
|---|---|
| Α | Μικρότερη από 91 κόμβοι |
| Β | Από 91 έως 120 κόμβοι |
| Γ | Από 121 έως 140 κόμβοι |
| Δ | Από 141 έως 165 κόμβοι |
| Ε | Από 166 έως 210 κόμβοι |

Η διαμόρφωση προσγείωσης που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη πρέπει να καθορίζεται από τον αερομεταφορέα ή από τον κατασκευαστή του αεροπλάνου.

β) *Μόνιμη αλλαγή κατηγορίας (μέγιστη μάζα προσγείωσης)*

1. Ο αερομεταφορέας μπορεί να επιβάλλει σταθερή, μικρότερη, μάζα προσγείωσης, και να χρησιμοποιήσει τη μάζα αυτή για να καθορίσει τη $V_{AT}$ εάν εγκριθεί από την Αρχή.

2. Η κατηγορία που ορίζεται για κάθε αεροπλάνο είναι μια σταθερή τιμή και συνεπώς ανεξάρτητη από τις μεταβαλλόμενες συνθήκες των καθημερινών πτητικών λειτουργιών.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.440*

***Πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα γενικοί επιχειρησιακοί κανόνες***

α) *Γενικά*

Οι ακόλουθες διαδικασίες ισχύουν για την εισαγωγή και έγκριση πτητικών λειτουργιών με χαμηλή ορατότητα.

β) *Λειτουργική επίδειξη εναέριων συστημάτων*

Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην ακόλουθη παράγραφο γ) όταν εισάγει έναν τύπο αεροπλάνου, που είναι νέος στα κράτη μέλη, σε πτητική λειτουργία κατηγορίας II ή III.

*Σημείωση:* Για τύπους αεροπλάνων που ήδη χρησιμοποιούνται για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III σε άλλο κράτος μέλος, ισχύουν αντιθέτως οι απαιτήσεις του αποδεικτικού προγράμματος της παραγράφου στ).

1. Επιχειρησιακή αξιοπιστία

Το ποσοστό επιτυχίας των κατηγοριών II και III δεν πρέπει να είναι μικρότερο από εκείνο που απαιτείται κατά JAR-AWO.

2. Κριτήρια επιτυχημένης προσέγγισης

Μία προσέγγιση θεωρείται επιτυχημένη εάν:

i) Τα κριτήρια είναι εκείνα των JAR-AWO ή ισοδύναμα·

ii) Δεν παρατηρείται καμία αστοχία σε σχετικό σύστημα του αεροπλάνου.

γ) *Συλλογή δεδομένων στη διάρκεια επίδειξης εναέριων συστημάτων — γενικά*

1. Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει σύστημα αναφοράς ώστε να μπορούν να πραγματοποιούνται έλεγχοι και περιοδικές επιθεωρήσεις στο διάστημα επιχειρησιακής αξιολόγησης πριν ο αερομεταφορέας λάβει άδεια για τη εκτέλεση πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή III. Το σύστημα αναφοράς πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις επιτυχημένες και αποτυχημένες προσεγγίσεις, με τα αίτια της αποτυχίας, και να περιλαμβάνει αρχείο αστοχιών των παρελκόμενων του συστήματος. Το σύστημα αυτό αναφοράς πρέπει να βασίζεται σε αναφορές του πληρώματος πτήσης και σε αυτόματες καταχωρήσεις, όπως καθορίζεται στις ακόλουθες παραγράφους δ) και ε).

2. Οι καταχωρήσεις των προσεγγίσεων μπορούν να πραγματοποιούνται στη διάρκεια κανονικών πτήσεων γραμμής ή στη διάρκεια άλλων πτήσεων που εκτελούνται από τον αερομεταφορέα.

δ) *Συλλογή δεδομένων στη διάρκεια επίδειξης εναέριων συστημάτων πτητικές λειτουργίες με ΑΣΥ όχι μικρότερο από 50 πόδια*

1. Για πτητικές λειτουργίες με ΑΣΥ όχι μικρότερο από 50 πόδια, τα δεδομένα πρέπει να καταγράφονται και να αξιολογούνται από τον αερομεταφορέα και να αξιολογούνται από την Αρχή, όταν είναι απαραίτητο.

2. Είναι αρκετό να καταγράφονται τα ακόλουθα δεδομένα από το πλήρωμα πτήσης:

i) αεροδρόμιο και διάδρομος που χρησιμοποιούνται·

ii) καιρικές συνθήκες·

iii) χρόνος·

iv) αιτία της βλάβης που είχε ως αποτέλεσμα άστοχη προσέγγιση·

v) καταλληλότητα του ελέγχου ταχύτητας·

vi) την αντιστάθμιση κατά την ώρα απενεργοποίησης του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης·

vii) τη συμβατότητα του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης, του οργάνου που δείχνει την πορεία και ανεπεξέργαστων δεδομένων·

viii) την ένδειξη της θέσης του αεροπλάνου σε σχέση με τον κεντρικό άξονα του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) όταν κατεβαίνει δια μέσου του ύψους των 30 μέτρων (100 ποδών)· και

ix) τη θέση επαφής των τροχών του α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση.

3. Ο αριθμός προσεγγίσεων, όπως έχει εγκριθεί από την Αρχή, που πραγματοποιήθηκαν στη διάρκεια της αρχικής αξιολόγησης πρέπει να αρκεί για να αποδεικνύεται ότι η επίδοση του συστήματος σε πραγματική πτητική λειτουργία εναέριας γραμμής είναι τέτοια ώστε να προκύπτει 90% εμπιστοσύνη και 95% επιτυχία προσέγγισης.

ε) *Συλλογή δεδομένων στη διάρκεια επίδειξης συστημάτων πτητικές λειτουργίες με ΑΣΥ μικρότερο από 50 πόδια ή χωρίς ΑΣΥ*

1. Για λειτουργίες με ΑΣΥ μικρότερο από 50 πόδια ή χωρίς ΑΣΥ, ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης, ή άλλος εξοπλισμός που δίνει τις κατάλληλες πληροφορίες, πρέπει να χρησιμοποιείται επιπροσθέτως στις αναφορές του πληρώματος πτήσης για να επιβεβαιώνεται ότι το σύστημα έχει την ίδια απόδοση όπως έχει σχεδιαστεί σε πραγματική πτητική λειτουργία εναέριας γραμμής. Είναι απαραίτητα τα ακόλουθα δεδομένα:

i) η κατανομή των παρεκκλίσεων του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) στα 30 μέτρα (100 πόδια), στη θέση επαφής των τροχών του α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση και, ανάλογα με την περίπτωση, στην αποσύνδεση του συστήματος ελέγχου τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και οι μέγιστες τιμές των παρεκκλίσεων μεταξύ αυτών των σημείων· και

ii) ο βαθμός βύθισης τη στιγμή της επαφής των τροχών α/φους στο έδαφος κατά την προσγείωση.

2. Κάθε ανωμαλία κατά την προσγείωση πρέπει να διερευνάται πλήρως χρησιμοποιώντας όλα τα διαθέσιμα δεδομένα για τον προσδιορισμό της αιτίας της.

στ) *Απόδειξη κατά τη λειτουργία*

*Σημείωση:* Ο αερομεταφορέας που πληροί τις απαιτήσεις του στοιχείου β) ανωτέρω, θεωρείται ότι έχει εκπληρώσει τις απαιτήσεις απόδειξης κατά τη διάρκεια της λειτουργίας που περιέχονται στην παρούσα παράγραφο.

1. Το σύστημα πρέπει να επιδεικνύει αξιοπιστία και επίδοση σε λειτουργίες γραμμής που είναι σύμφωνες προς το γενικό επιχειρησιακό σχεδιασμό. Πρέπει να πραγματοποιηθεί επαρκής αριθμός επιτυχημένων προσγειώσεων, όπως καθορίζεται από την Αρχή, σε λειτουργίες γραμμής, συμπεριλαμβανομένων εκπαιδευτικών πτήσεων, χρησιμοποιώντας το σύστημα αυτόματης προσγείωσης και τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση που είναι εγκατεστημένα σε κάθε τύπο αεροπλάνου.

2. Η επίδειξη πρέπει να πραγματοποιηθεί με τη χρησιμοποίηση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) κατηγορίας II ή III. Ωστόσο, εάν ο αερομεταφορέας επιλέξει αυτή τη μέθοδο, οι επιδείξεις μπορούν να γίνονται με άλλες διευκολύνσεις συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) εάν καταγράφονται επαρκή δεδομένα για να καθορίζεται η αιτία της μη ικανοποιητικής επίδοσης.

3. Εάν ο αερομεταφορέας έχει διαφορετικές παραλλαγές του ίδιου τύπου αεροπλάνου που χρησιμοποιεί τα ίδια βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης πτήσης, ή διαφορετικά βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης πτήσης για τον ίδιο τύπο αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας αποδεικνύει ότι οι παραλλαγές συμμορφώνονται με τα κριτήρια επίδοσης του βασικού συστήματος, όμως δεν χρειάζεται να πραγματοποιεί πλήρη επιχειρησιακή επίδειξη για κάθε παραλλαγή.

4. Όταν ένας αερομεταφορέας εισάγει έναν τύπο αεροπλάνου που έχει ήδη εγκριθεί από την Αρχή κάποιου κράτους μέλους για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II και/ή III, μπορεί να εγκριθεί μειωμένο πρόγραμμα απόδειξης.

ζ) *Συνεχής παρακολούθηση*

1. Μετά την απόκτηση της αρχικής άδειας, οι πτητικές λειτουργίες πρέπει να παρακολουθούνται συνεχώς από τον αερομεταφορέα για να ανιχνεύεται οποιαδήποτε ανεπιθύμητη τάση πριν αυτή καταστεί επικίνδυνη. Για το σκοπό αυτό μπορούν να χρησιμοποιούνται αναφορές του πληρώματος πτήσης.

2. Οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να διατηρούνται για διάστημα 12 μηνών:

   i) Ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων, ανά τύπο αεροπλάνου, στις οποίες χρησιμοποιήθηκε εναέριος εξοπλισμός κατηγορίας II ή III για να πραγματοποιηθούν ικανοποιητικές, πραγματικές ή για άσκηση, προσεγγίσεις βάσει των ισχυόντων ελάχιστων της κατηγορίας II ή III· και

   ii) Αναφορές ανεπιτυχών προσεγγίσεων και/ή αυτόματων προσγειώσεων, ανά αεροδρόμιο και νηολόγηση αεροπλάνου, στις ακόλουθες κατηγορίες:

      Α) ελαττώματα εξοπλισμού πτήσης·

      Β) δυσκολίες επίγειας διευκόλυνσης·

      Γ) αποτυχημένες προσεγγίσεις λόγω οδηγιών της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας· ή

      Δ) άλλες αιτίες.

3. Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει διαδικασία για την παρακολούθηση της επίδοσης του συστήματος αυτόματης προσγείωσης κάθε αεροπλάνου.

η) *Μεταβατικοί περίοδοι*

1. Αερομεταφορείς χωρίς καμία προηγούμενη εμπειρία στην κατηγορία II ή III

   i) Ο αερομεταφορέας χωρίς προηγούμενη εμπειρία πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή III μπορεί να λάβει άδεια για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή IIIA, αφού αποκτήσει ελάχιστη πείρα 6 μηνών σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I στο συγκεκριμένο τύπο του αεροπλάνου.

   ii) Αφού συμπληρώσει 6 μήνες πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή IIIA στο συγκεκριμένο τύπο του αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας μπορεί να λάβει άδεια για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIB. Όταν χορηγεί παρόμοια έγκριση, η Αρχή μπορεί να επιβάλλει, για μία πρόσθετη περίοδο, υψηλότερα ελάχιστα από τα χαμηλότερα που ισχύουν. Η αύξηση των ελαχίστων αναφέρεται συνήθως μόνο στην ορατότητα διαδρόμου και/ή σε περιορισμό σε σχέση με πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος και η αύξηση που επιλέγεται δεν πρέπει να απαιτεί οποιαδήποτε μεταβολή στις επιχειρησιακές διαδικασίες.

2. Αερομεταφορείς με προηγούμενη πείρα κατηγορίας II ή III

   Ο αερομεταφορέας με προηγούμενη πείρα κατηγορίας II ή III, μπορεί να λάβει άδεια για μειωμένη μεταβατική περίοδο κατόπιν αίτησης στην Αρχή.

   i) Διατήρηση του εξοπλισμού κατηγορίας II και III και απογείωσης με χαμηλή ορατότητα.

   Οι οδηγίες συντήρησης για τα συστήματα καθοδήγησης που φέρει το αεροσκάφος πρέπει να καθορίζονται από τον αερομεταφορέα, σε συνεργασία με τον κατασκευαστή, και να περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα που καθορίζεται στην OPS 1.910, το οποίο πρέπει να εγκριθεί από την Αρχή.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.450*

***Πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα — εκπαίδευση & προσόντα***

α) *Γενικά*

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα εκπαιδευτικά προγράμματα των μελών πληρώματος πτήσης για πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα περιλαμβάνουν δομημένα μαθήματα εκπαίδευσης στο έδαφος, με προσομοιωτές και/ή σε πτήσεις. Ο αερομεταφορέας μπορεί να συντομεύσει το περιεχόμενο των μαθημάτων όπως καθορίζεται στις ακόλουθες παραγράφους 2) και 3), με την προϋπόθεση ότι το περιεχόμενο του συντομευμένου τμήματος είναι αποδεκτό από την Αρχή.

1. Τα μέλη του πληρώματος πτήσης που δεν διαθέτουν πείρα στην κατηγορία II ή III πρέπει να ολοκληρώσουν το πλήρες εκπαιδευτικό πρόγραμμα που καθορίζεται στα ακόλουθα στοιχεία β), γ) και δ).

2. Τα μέλη του πληρώματος πτήσης με πείρα στην κατηγορία II ή την κατηγορία III με άλλον αερομεταφορέα, μπορούν να ακολουθούν συντετμημένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα στο έδαφος.

3. Τα μέλη του πληρώματος πτήσης με πείρα στην κατηγορία II ή την κατηγορία III με τον αερομεταφορέα, μπορούν να ακολουθούν συντετμημένη σειρά μαθημάτων στο έδαφος, με προσομοιωτές και/ή σε πτήσεις. Η συντετμημένη σειρά μαθημάτων πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις απαιτήσεις του στοιχείου δ) σημείο 1, του στοιχείου δ) σημείο 2, i) ή του στοιχείου δ) σημείο 2, ii), ανάλογα με την περίπτωση, και του στοιχείου δ, σημείο 3, i).

β) *Εκπαίδευση στο έδαφος*

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αρχικό τμήμα εκπαίδευσης στο έδαφος για πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα, καλύπτει τουλάχιστον:

1. τα χαρακτηριστικά και τους περιορισμούς του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) και/ή του συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS)·

2. τα χαρακτηριστικά των βοηθημάτων εξ όψεως προσέγγισης·

3. τα χαρακτηριστικά ομίχλης·

4. τις δυνατότητες και τους περιορισμούς λειτουργίας του συγκεκριμένου εναέριου συστήματος·

5. τις επιπτώσεις υετού, της συσσώρευσης πάγου, της χαμηλού επιπέδου διάτμησης αέρα και των αναταράξεων·

6. την επίδραση συγκεκριμένων δυσλειτουργιών του αεροπλάνου·

7. τη χρήση και τους περιορισμούς συστημάτων εκτίμησης της ορατότητας διαδρόμου·

8. τις αρχές των απαιτήσεων αποφυγής εμποδίων·

9. την αναγνώριση και τις ενέργειες που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση βλάβης του εξοπλισμού εδάφους·

10. τις διαδικασίες και τις προφυλάξεις που πρέπει να τηρούνται όσον αφορά την κίνηση στο έδαφος κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών όταν η ορατότητα διαδρόμου είναι 400 μέτρα ή μικρότερη και κάθε συμπληρωματική διαδικασία που απαιτείται για την απογείωση σε συνθήκες κάτω από 150 μέτρα (200 μέτρα για αεροπλάνα κατηγορίας Δ)·

11. τη σπουδαιότητα των αποφασιστικών σχετικών υψών που βασίζονται σε ραδιοϋψόμετρα και την επίπτωση της μορφολογίας του εδάφους στην περιοχή προσέγγισης στις ενδείξεις του ραδιοϋψομέτρου και στα συστήματα αυτόματης προσέγγισης/προσγείωσης·

12. τη σημασία και τη σπουδαιότητα του ύψους επιφυλακής, εάν ισχύει, και τις ενέργειες στην περίπτωση βλάβης πάνω και κάτω από το ύψος επιφυλακής·

13. τις απαιτήσεις σχετικά με τα προσόντα που πρέπει να διαθέτουν οι χειριστές για να αποκτήσουν και να διατηρήσουν άδεια για την εκτέλεση απογειώσεων με χαμηλή ορατότητα και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή III και

14. τη σπουδαιότητα του ορθού τρόπου καθίσματος και θέσης των οφθαλμών.

γ) *Εκπαίδευση με προσομοιωτή και/ή εκπαίδευση εν πτήσει*

1. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση με προσομοιωτή και/ή εν πτήσει για πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα περιλαμβάνει:

   i) ελέγχους ικανοποιητικής λειτουργίας του εξοπλισμού, τόσο στο έδαφος όσο και κατά την πτήση·

   ii) την επίδραση στα ελάχιστα από τις αλλαγές στην κατάσταση των εγκαταστάσεων εδάφους·

   iii) την παρακολούθηση των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης και των πινάκων αγγελιών κατάστασης αυτόματης προσγείωσης, με έμφαση στις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν στην περίπτωση βλάβης των εν λόγω συστημάτων·

   iv) τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν στην περίπτωση βλάβης σε κινητήρες, ηλεκτρικά συστήματα, υδραυλικά συστήματα ή συστήματα ελέγχου πτήσης·

   v) την επίπτωση γνωστών επιχειρησιακών δυσλειτουργιών και τη χρήση πινάκων ελάχιστου εξοπλισμού·

   vi) τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που απορρέουν από την πιστοποίηση πτητικής ικανότητας· και

   vii) την καθοδήγηση στις οπτικές υποδείξεις που απαιτούνται στο αποφασιστικό σχετικό ύψος μαζί με τις πληροφορίες για τη μέγιστη επιτρεπόμενη παρέκκλιση από το ίχνος καθόδου ή τον ραδιοφάρο ευθυγράμμισης· και

   viii) τη σημασία και τη σπουδαιότητα του ύψους επιφυλακής, εάν ισχύει, και τις ενέργειες στην περίπτωση βλάβης πάνω και κάτω από το ύψος επιφυλακής·

2. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης έχει εκπαιδευτεί να εκτελεί τα καθήκοντά του και έχει λάβει οδηγίες για το συντονισμό που απαιτείται με άλλα μέλη του πληρώματος. Για το σκοπό αυτό πρέπει να χρησιμοποιούνται στο μέγιστο βαθμό κατάλληλα εξοπλισμένοι προσομοιωτές πτήσης.

3. Η εκπαίδευση πρέπει να χωρίζεται σε φάσεις που καλύπτουν τη συνήθη λειτουργία χωρίς βλάβη του αεροπλάνου ή του εξοπλισμού, συμπεριλαμβάνοντας, ωστόσο, τις συνθήκες παντός καιρού που μπορούν να παρουσιαστούν, καθώς και λεπτομερή σενάρια βλάβης του αεροπλάνου και του εξοπλισμού, που μπορεί να έχει επιπτώσεις στις πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III. Εάν το σύστημα του αεροπλάνου περιλαμβάνει τη χρήση υβριδικών ή άλλων ειδικών συστημάτων (όπως απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη ή εξοπλισμό επαύξησης της όρασης), τότε τα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να εξασκηθούν στη χρήση αυτών των συστημάτων υπό φυσιολογικές και σε μη φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας, κατά τη διάρκεια της φάσης εκπαίδευσης με προσομοιωτή.

4. Πρέπει να πραγματοποιείται πρακτική εξάσκηση σε διαδικασίες αδιαθεσίας του χειριστή κατάλληλες για απογειώσεις με χαμηλή ορατότητα και πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II και III.

5. Για αεροπλάνα χωρίς ειδικό για το συγκεκριμένο τύπο προσομοιωτή, οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η φάση εκπαίδευσης κατά την πτήση που αναφέρεται ειδικά στα σενάρια οπτικής παρακολούθησης των πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II εκτελείται σε προσομοιωτή εγκεκριμένο για το σκοπό αυτό από την Αρχή. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον 4 προσεγγίσεις. Η εκπαίδευση και οι διαδικασίες που είναι συγκεκριμένες για τον τύπο του αεροπλάνου, πραγματοποιούνται στο αεροπλάνο.

6. Η αρχική εκπαίδευση κατηγορίας II και II περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες ασκήσεις:

   i) Προσέγγιση με τη χρησιμοποίηση της κατάλληλης καθοδήγησης πορείας πτήσης, αυτόματους πιλότους και συστήματα ελέγχου εγκατεστημένα στο αεροπλάνο, στο κατάλληλο αποφασιστικό σχετικό ύψος και συμπεριλαμβανομένης της μετάβαση στην πτήση και προσγείωση με κανόνες εξ όψεως·

   ii) Προσέγγιση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία με τη χρησιμοποίηση των κατάλληλων συστημάτων καθοδήγησης της πορείας της πτήσης, αυτόματων πιλότων και συστημάτων ελέγχου εγκατεστημένα στο αεροπλάνο, στο κατάλληλο αποφασιστικό σχετικό ύψος, ακολουθούμενη από αποτυχημένη προσέγγιση· όλες χωρίς εξωτερική αναφορά οπτικής επαφής·

   iii) Όπου ενδείκνυται, προσεγγίσεις με τη χρήση αυτόματων συστημάτων πτήσης για αυτόματη επίπλευση, προσγείωση και τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση· και

iv) Κανονική λειτουργία του εφαρμόσιμου συστήματος με και χωρίς την απόκτηση οπτικών υποδείξεων στο αποφασιστικό σχετικό ύψος.

7. Οι επακόλουθες φάσεις της εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

i) Προσεγγίσεις με βλάβη του κινητήρα σε διάφορα στάδια της προσέγγισης·

ii) προσεγγίσεις με βλάβες κρίσιμου εξοπλισμού (π.χ. ηλεκτρικά συστήματα, αυτόματα συστήματα πτήσης, επίγεια και/ή εναέρια συστήματα ILS/MLS και οθόνες απεικόνισης κατάστασης)·

iii) Προσεγγίσεις στις οποίες οι βλάβες του αυτόματου εξοπλισμού πτήσης σε χαμηλό επίπεδο απαιτούν είτε:

A) επαναφορά σε πτήση ελεγχόμενη από το χειριστή για τον έλεγχο της επίπλευσης, της προσγείωσης και της τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση ή αποτυχημένης προσέγγισης· είτε

B) επαναφορά σε πτήση ελεγχόμενη από το χειριστή ή υποβαθμισμένη λειτουργία αυτόματου συστήματος για τον έλεγχο αποτυχημένων προσεγγίσεων από, στο ή κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα επαφή των τροχών του α/φους στο διάδρομο κατά την προσγείωση.

iv) Βλάβες των συστημάτων που έχουν ως αποτέλεσμα υπερβολική παρέκκλιση του ραδιοφάρου ευθυγράμμισης του διαδρόμου προσγείωσης και/ή του ίχνους καθόδου, τόσο πάνω όσο και κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, στις ελάχιστες συνθήκες οπτικής επαφής που έχουν εγκριθεί για τη λειτουργία. Επιπλέον, πρέπει να πραγματοποιείται πρακτική εξάσκηση συνέχισης με προσγείωση από το χειριστή εάν η απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη αποτελεί υποβαθμισμένη λειτουργία αυτόματου συστήματος ή η απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη αποτελεί το μοναδικό τρόπο επίπλευσης και

v) λάβες και διαδικασίες που αφορούν ειδικά τον τύπο ή την παραλλαγή του αεροπλάνου.

8. Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να παρέχει εξάσκηση στην αντιμετώπιση βλαβών που απαιτούν επαναφορά σε υψηλότερα ελάχιστα.

9. Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να περιλαμβάνει το χειρισμό του αεροπλάνου σε περίπτωση που, στη διάρκεια προσέγγισης κατηγορίας III με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, η βλάβη έχει ως αποτέλεσμα την αποσύνδεση του αυτόματου πιλότου στο αποφασιστικό σχετικό ύψος ή κάτω από αυτό, όταν η τελευταία αναφερθείσα ορατότητα διαδρόμου είναι 300 μέτρα ή μικρότερη.

10. Σε περίπτωση που οι απογειώσεις εκτελούνται με ορατότητα διαδρόμου ίση ή μικρότερη από 400 μέτρα, πρέπει να παρέχεται εκπαίδευση που καλύπτει βλάβες των συστημάτων και βλάβη κινητήρα που έχουν ως αποτέλεσμα τη συνέχιση ή τη ματαίωση της απογείωσης.

δ) *Απαιτήσεις εκπαίδευσης μετατροπής για την εκτέλεση απογείωσης με χαμηλή ορατότητα και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II και III*

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει την ακόλουθη εκπαίδευση σχετικά με διαδικασίες χαμηλής ορατότητα εάν μετακινείται σε ένα νέο τύπο ή παραλλαγή του αεροπλάνου με το οποίο εκτελούνται απογειώσεις με χαμηλή ορατότητα και πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II και III. Οι απαιτήσεις πείρας των μελών πληρώματος πτήσης προκειμένου να ακολουθήσουν συντετμημένη σειρά μαθημάτων, καθορίζονται στα στοιχεία α) σημείο 2 και α) σημείο 3 ανωτέρω:

1. Εκπαίδευση στο έδαφος.

Οι σχετικές απαιτήσεις καθορίζονται στο στοιχείο β) ανωτέρω, λαμβάνοντας υπόψη την εκπαίδευση και την πείρα του μέλους πληρώματος πτήσης στην κατηγορία II και την κατηγορία III.

2. Εκπαίδευση με προσομοιωτή και/ή εκπαίδευση κατά την πτήση.

i) Τουλάχιστον 8 προσεγγίσεις και/ή προσγειώσεις σε προσομοιωτή εγκεκριμένο για το σκοπό αυτό.

ii) Όταν δεν υπάρχει ειδικός προσομοιωτής για τον τύπο του αεροπλάνου, απαιτούνται να πραγματοποιηθούν επί του αεροπλάνου το λιγότερο 3 προσεγγίσεις, συμπεριλαμβανομένου τουλάχιστον 1 κύκλου του αεροδρομίου.

iii) Κατάλληλη πρόσθετη εκπαίδευση εάν απαιτείται οποιοσδήποτε ειδικός εξοπλισμός όπως απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη ή εξοπλισμός επαύξησης της όρασης.

3. Προσόντα πληρώματος πτήσης

Οι απαιτήσεις προσόντων του πληρώματος πτήσης είναι συγκεκριμένες για τον αερομεταφορέα και τον τύπο του αεροπλάνου που χρησιμοποιείται.

i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε δοκιμασία πριν εκτελέσει πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III.

ii) Η δοκιμασία που αναφέρεται στο σημείο i) ανωτέρω μπορεί να αντικατασταθεί από επιτυχημένη ολοκλήρωση της εκπαίδευσης με προσομοιωτή και/ή κατά την πτήση που καθορίζεται στο στοιχείο δ) σημείο 2 ανωτέρω.

4. Πτήση γραμμής υπό επιτήρηση

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος πτήσης εκτελεί την ακόλουθη πτήση γραμμής υπό επιτήρηση:

i) Για την κατηγορία II, όταν απαιτείται προσγείωση από το χειριστή, τουλάχιστον 3 προσγειώσεις από το χρονικό σημείο αποσύνδεσης του αυτόματου πιλότου·

ii) Για την κατηγορία III, τουλάχιστον 3 αυτόματες προσγειώσεις, με την εξαίρεση ότι απαιτείται 1 μόνο αυτόματη προσγείωση όταν η απαιτούμενη, σύμφωνα με το στοιχείο δ), σημείο 2) ανωτέρω, εκπαίδευση έχει πραγματοποιηθεί σε πλήρη προσομοιωτή πτήσης που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για εκπαίδευση μηδενικού χρόνου πτήσης.

ε) *Πείρα με τύπο αεροπλάνου και κυβερνήτη*

Για κυβερνήτες ή χειριστές στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης και οι οποίοι είναι νέοι στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, ισχύουν οι ακόλουθες πρόσθετες απαιτήσεις πριν αρχίσουν να εκτελούν πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II/III:

1. 50 ώρες ή 20 τομείς στο συγκεκριμένο τύπο του αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση· και

2. έως ότου συμπληρωθούν συνολικά, στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, 100 ώρες ή 40 τομείς πτήσης, συμπεριλαμβανομένης πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση, πρέπει να προστίθενται 100 μέτρα στα ισχύοντα ελάχιστα ορατότητας διαδρόμου κατηγορίας II ή κατηγορίας III, εκτός εάν τα πρόσωπα αυτά διαθέτουν προγενέστερη άδεια για την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή III με αερομεταφορέα.

3. Η Αρχή μπορεί να μειώσει τις προαναφερόμενες απαιτήσεις πείρας κυβερνήτη για μέλη πληρώματος πτήσης που διαθέτουν πείρα κυβερνήτη κατηγορίας II ή κατηγορίας III.

στ) *Απογείωση με χαμηλή ορατότητα με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 150/200 μέτρα*

1. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι πριν από τη χορήγηση άδειας για την εκτέλεση απογειώσεων με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 150 μέτρα (μικρότερη από 200 μέτρα για αεροπλάνα κατηγορίας Δ), παρέχεται η ακόλουθη εκπαίδευση:

   i) Κανονική απογείωση σε ελάχιστες εγκεκριμένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου·

   ii) απογείωση υπό ελάχιστες εγκεκριμένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου με βλάβη κινητήρα μεταξύ $V_1$ και $V_2$, ή μόλις αυτό επιτρέπεται από άποψη ασφαλείας· και

   iii) απογείωση υπό ελάχιστες εγκεκριμένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου με βλάβη κινητήρα πριν από $V_1$, που έχει ως συνέπεια ματαίωση της απογείωσης.

2. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η απαιτούμενη, σύμφωνα με το σημείο 1) ανωτέρω, εκπαίδευση, πραγματοποιείται σε εγκεκριμένο προσομοιωτή. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τη χρήση κάθε ειδικής διαδικασίας και εξοπλισμού. Όταν δεν υπάρχει εγκεκριμένος προσομοιωτής, η Αρχή μπορεί να εγκρίνει παρόμοια εκπαίδευση σε αεροπλάνο χωρίς την απαίτηση για ελάχιστες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου (Βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.965).

3. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ένα μέλος πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε δοκιμασία πριν αρχίσει να εκτελεί απογειώσεις με χαμηλή ορατότητα με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 150 μέτρα (μικρότερη από 200 μέτρα για αεροπλάνα κατηγορίας Δ), εάν ισχύει. Η δοκιμασία μπορεί να αντικατασταθεί μόνο από επιτυχημένη ολοκλήρωση της εκπαίδευσης με προσομοιωτή και/ή εν πτήσει που καθορίζεται στο στοιχείο στ) σημείο 1 στην πρώτη μετατροπή (μεταπήδηση) σε νέο τύπο αεροπλάνου.

ζ) *Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος — πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα*

1. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, σε συνδυασμό με την κανονική περιοδική εκπαίδευση και τους έλεγχος ικανότητας από τον αερομεταφορέα, ελέγχονται οι γνώσεις και η ικανότητα του χειριστή να εκτελεί τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη συγκεκριμένη κατηγορία πτητικής λειτουργίας, για την οποία έχει λάβει άδεια. Ο απαιτούμενος αριθμός προσεγγίσεων εντός της περιόδου ισχύος του ελέγχου ικανότητας των αερομεταφορέων [όπως καθορίζεται στην OPS 1.965, στοιχείο β)] πρέπει να είναι τουλάχιστον τρεις, εκ των οποίων μία μπορεί να αντικατασταθεί από προσέγγιση και προσγείωση στο αεροπλάνο με τη χρήση εγκεκριμένων διαδικασιών κατηγορίας II και III. Κατά τη διεξαγωγή του ελέγχου ικανότητας των αερομεταφορέων, πρέπει να πραγματοποιηθεί μία αποτυχημένη προσέγγιση. Εάν ο αερομεταφορέας διαθέτει άδεια για να εκτελεί απογείωση με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 150/200 μέτρα, πρέπει να πραγματοποιείται τουλάχιστον μία απογείωση με χαμηλή ορατότητα στα χαμηλότερα ισχύοντα ελάχιστα κατά τη διάρκεια διεξαγωγής του ελέγχου ικανότητας των αερομεταφορέων.

2. Για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III, ο αερομεταφορέας πρέπει να χρησιμοποιεί προσομοιωτή πτήσης εγκεκριμένο για εκπαίδευση κατηγορίας III.

3. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II σε αεροπλάνα με σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, τουλάχιστον μία φορά σε διάστημα τριών διαδοχικών ελέγχων ικανότητας αερομεταφορέα, πραγματοποιείται αποτυχημένη προσέγγιση, ως συνέπεια βλάβης του αυτόματου πιλότου στο αποφασιστικό σχετικό ύψος ή κάτω από αυτό, όταν η τελευταία αναφερθείσα ορατότητα διαδρόμου είναι 300 μέτρα ή μικρότερη.

4. Η Αρχή μπορεί να χορηγήσει άδεια για περιοδική εκπαίδευση και έλεγχο για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II και πτητικές λειτουργίες απογείωσης με χαμηλή ορατότητα σε έναν τύπο αεροπλάνου όπου δεν υπάρχει εγκεκριμένος προσομοιωτής.

*Σημείωση:* Η πείρα σχετικά με πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα και πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II/III που βασίζονται σε αυτόματες προσεγγίσεις και/ή αυτόματες προσγειώσεις, διατηρείται σε ικανοποιητικό επίπεδο με περιοδική εκπαίδευση και ελέγχους, όπως καθορίζεται στην παρούσα παράγραφο.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.455*

***Πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα επιχειρησιακές διαδικασίες***

α) *Γενικά*

Οι πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα περιλαμβάνουν:

1. Απογείωση ελεγχόμενη από το χειριστή (με ή χωρίς ηλεκτρονικά συστήματα καθοδήγησης)·

2. προσέγγιση με αυτόματη σύζευξη κάτω από το ΑΣΥ, με ελεγχόμενη από το χειριστή επίπλευση, προσγείωση, τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση·

3. προσέγγιση με αυτόματη σύζευξη, την οποία ακολουθεί αυτόματη επίπλευση, αυτόματη προσγείωση και ελεγχόμενη από το χειριστή τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση· και

4. προσέγγιση με αυτόματη σύζευξη, την οποία ακολουθεί αυτόματη επίπλευση, αυτόματη προσγείωση και αυτόματη τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση,

όταν η ισχύουσα ορατότητα διαδρόμου είναι μικρότερη από 400 μέτρα.

*Σημείωση 1:* Υβριδικό σύστημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί με οποιαδήποτε από τις εν λόγω πτητικές λειτουργίες.

*Σημείωση 2:* Μπορεί να δοθεί άδεια και έγκριση και για άλλου τύπου συστήματα ή απεικονίσεις.

β) *Επιχειρησιακές διαδικασίες και οδηγίες*

1. Ο ακριβής χαρακτήρας και το πεδίο εφαρμογής των διαδικασιών και των οδηγιών που δίνονται εξαρτώνται από τον εναέριο εξοπλισμό που χρησιμοποιείται και τις διαδικασίες θαλάμου διακυβέρνησης που τηρούνται. Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει με σαφήνεια στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τα καθήκοντα των μελών πληρώματος πτήσης κατά τη διάρκεια απογείωσης, προσέγγισης, επίπλευσης, τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και αποτυχημένης προσέγγισης. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δίνεται στις ευθύνες του πληρώματος πτήσης κατά τη διάρκεια μετάβασης από συνθήκες μη οπτικής επαφής σε συνθήκες οπτικής επαφής, και στις διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιούνται όταν περιορίζεται η ορατότητα ή όταν παρουσιάζονται βλάβες. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην κατανομή των καθηκόντων θαλάμου διακυβέρνησης έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο φόρτος εργασίας του χειριστή που αποφασίζει να προσγειωθεί ή να πραγματοποιήσει αποτυχημένη προσέγγιση, του επιτρέπει να αφοσιωθεί στη διαδικασία της επίβλεψης και της λήψης αποφάσεων.

2. Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τις λεπτομερείς επιχειρησιακές διαδικασίες και οδηγίες στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Οι οδηγίες πρέπει να είναι συμβατές με τους περιορισμούς και τις υποχρεωτικές διαδικασίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου και να καλύπτουν ειδικότερα τα ακόλουθα σημεία:

i) τους ελέγχους για την ικανοποιητική λειτουργία του εξοπλισμού του αεροπλάνου, τόσο πριν την αναχώρηση όσο και κατά την πτήση·

ii) την επίπτωση στα ελάχιστα που είναι αποτέλεσμα μεταβολών στην κατάσταση των εγκαταστάσεων εδάφους και του εναέριου εξοπλισμού·

iii) τις διαδικασίες για την απογείωση, την προσέγγιση, την επίπλευση, την προσγείωση, την τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση και την αποτυχημένη προσέγγιση·

iv) τις διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται σε περίπτωση βλαβών, προειδοποιήσεων και μη φυσιολογικών καταστάσεων·

v) την απαιτούμενη αναφορά ελάχιστης οπτικής επαφής·

vi) τη σπουδαιότητα του ορθού τρόπου καθίσματος και θέσης των οφθαλμών·

vii) τις ενέργειες που ενδέχεται να είναι απαραίτητο να αναληφθούν ως συνέπεια του περιορισμού της αναφοράς οπτικής επαφής·

viii) την κατανομή των καθηκόντων πληρώματος σε σχέση με την εκτέλεση των διαδικασιών σύμφωνα με τις διατάξεις των σημείων i) έως iv) και (vi) ανωτέρω, ώστε ο κυβερνήτης να μπορεί να αφοσιωθεί κυρίως στην επίβλεψη και τη λήψη αποφάσεων·

ix) την απαίτηση για όλες τις αιτήσεις για σχετικό ύψος κάτω από 200 πόδια πρέπει να βασίζεται στο ραδιοϋψόμετρο και ότι ένας χειριστής να συνεχίσει να παρακολουθεί τα όργανα του αεροπλάνου έως ότου ολοκληρωθεί η προσγείωση·

x) την απαίτηση για προστασία της ευαίσθητης περιοχής ραδιοφάρου ευθυγράμμισης του διαδρόμου προσγείωσης·

xi) τη χρήση πληροφοριών που αναφέρονται στη ταχύτητα αέρα, τη διάτμηση αέρα, τις αναταράξεις, τη ρύπανση διαδρόμου και τη χρήση πολλαπλών εκτιμήσεων ορατότητας διαδρόμου·

xii) τις διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιούνται για πρακτική εξάσκηση σε προσεγγίσεις και προσγείωση σε διαδρόμους στους οποίους δεν ισχύουν οι πλήρεις διαδικασίες αεροδρομίου κατηγορίας II ή κατηγορίας III·

xiii) τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που απορρέουν από την πιστοποίηση πτητικής ικανότητας· και

xiv) πληροφορίες για τη μέγιστη επιτρεπτή παρέκκλιση από το ίχνος καθόδου του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) και/ή του ραδιοφάρου ευθυγράμμισης του διαδρόμου προσγείωσης.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.465*

***Ελάχιστες τιμές ορατότητας για πτητικές λειτουργίες πτήσεως εξ όψεως (VFR)***

| Κατηγορία εναέριου χώρου | B | Γ Δ Ε | ΣΤ Ζ | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Πάνω από 900 μέτρα (3 000 πόδια) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας (AMSL) ή πάνω από 300 μέτρα (1 000 πόδια) πάνω από το έδαφος, όποια είναι υψηλότερη | Ίση ή μικρότερη από 900 μέτρα (3 000 πόδια) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας (AMSL) ή 300 μέτρα (1 000 πόδια) πάνω από το έδαφος, όποια είναι υψηλότερη |
| Απόσταση από νέφη | Χωρίς νέφη | 1 500 μέτρα οριζοντίως 300 μέτρα (1 000 πόδια) καθέτως | | Χωρίς νέφη και με ορατή την επιφάνεια του εδάφους |
| Ορατότητα πτήσης | 8 χλμ στα 3 050 μέτρα και πάνω (10.000 πόδια) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας (AMSL)<br>Σημείωση 1) 5 χλμ κάτω από 3 050 μέτρα (10.000 πόδια) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας (AMSL) | | | 5 χλμ (Σημείωση 2) |

*Σημείωση 1:* Όταν το σχετικό ύψος του μεταβατικού απόλυτου ύψους είναι μικρότερο από 3 050 μέτρα (10 000 πόδια) πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας (AMSL), πρέπει να χρησιμοποιείται επίπεδο πτήσης (FL) 100 αντί για 10 000 πόδια.

*Σημείωση 2:* Αεροπλάνα κατηγορίας A και B μπορούν να χρησιμοποιούνται με ορατότητες πτήσης στα 3 000 μέτρα, με την προϋπόθεση ότι η αρμόδια Αρχή εξυπηρέτησης Ε.Κ. επιτρέπει τη χρήση ορατότητας πτήσης μικρότερης από 5 χλμ, και οι συνθήκες είναι τέτοιες ώστε να είναι μικρό το ενδεχόμενο το αεροπλάνο να έρθει αντιμέτωπο με άλλα, και η ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα είναι 140 κόμβοι ή μικρότερη.

ΤΜΗΜΑ ΣΤ

**ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ**

OPS 1.470

**Δυνατότητα εφαρμογής**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία πολυκινητήριων αεροπλάνων με ελικοστροβιλοκινητήρες, τα οποία διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερους από 9 επιβάτες ή μέγιστη μάζα απογείωσης, η οποία υπερβαίνει τα 5 700 κιλά, καθώς και όλων των πολυκινητήριων αεροπλάνων με στροβιλοκινητήρες εκτελείται σύμφωνα με το τμήμα Ζ (Κατηγορία Επιδόσεων Α).

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία ελικοφόρων αεροπλάνων που διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για 9 επιβάτες ή λιγότερους και μέγιστη μάζα απογείωσης 5 700 κιλών, ή μικρότερη, εκτελείται σύμφωνα με το τμήμα Η (Κατηγορία Επιδόσεων Β).

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία αεροπλάνων με παλινδρομικούς κινητήρες που διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερους από 9 επιβάτες, ή μέγιστη μάζα απογείωσης η οποία υπερβαίνει τα 5 700 κιλά εκτελείται σύμφωνα με το τμήμα Θ (Κατηγορία Επιδόσεων Γ).

δ) Εφόσον δεν είναι δυνατή η πλήρης συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος εξαιτίας συγκεκριμένων χαρακτηριστικών σχεδιασμού (π.χ. στην περίπτωση υπερηχητικών αεροπλάνων, ή υδροπλάνων), ο αερομεταφορέας εφαρμόζει εγκεκριμένα πρότυπα επιδόσεων που διασφαλίζουν ένα επίπεδο ασφάλειας αντίστοιχο προς εκείνο του σχετικού τμήματος.

ε) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει την πτητική λειτουργία πολυκινητήριων αεροπλάνων με ελικοστροβιλοκινητήρες, τα οποία διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερους από 9 επιβάτες και μέγιστη μάζα απογείωσης 5 700 κιλών ή μικρότερη, στο πλαίσιο εναλλακτικών περιορισμών πτητικής λειτουργίας σε σχέση με τους αντίστοιχους της Κατηγορίας Επιδόσεων Α, οι οποίοι είναι εξίσου περιοριστικοί με εκείνους των συναφών απαιτήσεων του τμήματος Η.

στ) Η ισχύς των διατάξεων του στοιχείου ε), ανωτέρω, λήγει την 1η Απριλίου του 2000.

OPS 1.475

**Γενικά**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα του αεροπλάνου:

1. στην αρχή της απογείωσης·

   ή, σε περίπτωση εκ νέου σχεδιασμού κατά τη διάρκεια της πτήσης

2. στο σημείο από το οποίο ξεκινά η εφαρμογή του αναθεωρημένου επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης,

δεν υπερβαίνει τη μάζα η οποία καθιστά εφικτή τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος αναφορικά με την πτήση που πρόκειται να εκτελεσθεί, επιτρέποντας αναμενόμενες μειώσεις της μάζας καθώς εξελίσσεται η πτήση, και την απόρριψη των καυσίμων που προβλέπεται στη συγκεκριμένη απαίτηση.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων, που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου, χρησιμοποιούνται προκειμένου να προσδιοριστεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος, και συμπληρώνονται, όπως απαιτείται, με άλλα δεδομένα αποδεκτά από την Αρχή, όπως καθορίζεται στο αντίστοιχο τμήμα. Σε περίπτωση εφαρμογής συντελεστών που καθορίζονται στο αντίστοιχο τμήμα, μπορούν να ληφθούν υπόψη οι λειτουργικοί συντελεστές που έχουν ήδη περιληφθεί στα δεδομένα επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης αεροπλάνου ώστε να αποφευχθεί η διπλή εφαρμογή συντελεστών.

δ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος, πρέπει να λαμβάνεται δεόντως υπόψη η διαμόρφωση του αεροπλάνου, οι συνθήκες περιβάλλοντος και η λειτουργία συστημάτων που έχουν δυσμενή αντίκτυπο στις επιδόσεις.

δ) Για σκοπούς επιδόσεων, ο υγρός διάδρομος, εκτός του διαδρόμου από χορτοτάπητα, μπορεί να θεωρείται ως ξηρός διάδρομος.

OPS 1.480

**Ορολογία**

α) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στα τμήματα Ζ, Η, Θ και Ι, και δεν καθορίζονται στις JAR-1, έχουν την ακόλουθη έννοια:

1. Διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης/ακινητοποίησης (ASDA): Το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης αθροιζόμενο στο μήκος της προέκτασης διαδρόμου για ματαίωση αυτής, εφόσον η εν λόγω προέκταση διαδρόμου για ματαίωση απογείωσης κηρύσσεται διαθέσιμη από την αρμόδια Αρχή και είναι ικανή να φέρει τη μάζα του αεροπλάνου υπό τις επικρατούσες επιχειρησιακές συνθήκες.

2. Διάδρομος με ρύπανση: Ένας διάδρομος θεωρείται ότι έχει υποστεί ρύπανση όταν πάνω από το 25% της επιφάνειας του διαδρόμου (είτε σε μεμονωμένες περιοχές είτε όχι), εντός του απαιτούμενου μήκους και πλάτους που χρησιμοποιείται, καλύπτεται από τα ακόλουθα:

   i) επιφανειακά ύδατα με βάθος άνω των 3 mm (0,125 ίντσες), ή από λάσπη χιονιού, ή υγροποιημένο χιόνι, το οποίο ισούται με περισσότερο από 3 mm (0,125 ίντσες) ύδατος·

   ii) χιόνι το οποίο έχει συμπυκνωθεί σε στερεή μάζα η οποία ανθίσταται σε περαιτέρω συμπύκνωση και η οποία εάν ανασηκωθεί παραμένει συμπαγής ή σπάζει σε κομμάτια (συμπυκνωμένο χιόνι), ή

   iii) πάγος, συμπεριλαμβανομένου του υγρού πάγου.

3. Υγρός διάδρομος: Ένας διάδρομος θεωρείται υγρός όταν η επιφάνεια δεν είναι ξηρή, καθώς και όταν η υγρασία πάνω σε αυτή δεν του προσδίδει γυαλιστερή εμφάνιση.

4. Ξηρός διάδρομος: Ξηρός είναι ο διάδρομος που δεν είναι ούτε υγρός ούτε έχει ρύπανση, και ο οποίος περιλαμβάνει επιστρωμένους διαδρόμους οι οποίοι έχουν κατασκευαστεί ειδικά με αυλάκια ή πορώδες οδόστρωμα, και συντηρείται έτσι ώστε να διατηρεί "αποτελεσματικά ξηρή" δράση πέδησης ακόμα και όταν υπάρχει υγρασία.

5. Διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης: Το μήκος του διαδρόμου που δηλώνεται ως διαθέσιμο από την αρμόδια Αρχή και είναι κατάλληλο για την τροχοδρόμηση ενός αεροπλάνου που προσγειώνεται.

6. Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών: Η μέγιστη χωρητικότητα θέσεων επιβατών ενός μεμονωμένου αεροπλάνου, εξαιρουμένων των θέσεων του χειριστή ή των θέσεων στο θάλαμο διακυβέρνησης και των θέσεων του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κατά περίπτωση, η οποία χρησιμοποιείται από τον αερομεταφορέα, εγκρίνεται από την Αρχή και καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

7. Διαθέσιμη απόσταση απογείωσης: Το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης αθροιζόμενο με το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής η οποία είναι ελεύθερη από εμπόδια.

8. Μάζα απογείωσης: Ως μάζα απογείωσης του αεροπλάνου θεωρείται η μάζα του, στην οποία περιλαμβάνεται κάθε αντικείμενο και κάθε πρόσωπο που μεταφέρεται κατά την έναρξη της διαδρομής απογείωσης.

9. Διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης: Το μήκος του διαδρόμου που δηλώνεται διαθέσιμο από την αρμόδια Αρχή και είναι κατάλληλο για την τροχοδρόμηση ενός αεροπλάνου που απογειώνεται.

10. Υγρός διάδρομος: Ένας διάδρομος θεωρείται υγρός όταν η επιφάνεια του διαδρόμου καλύπτεται από νερό, ή κάτι συναφές, εκτός αυτών που καθορίζονται στο στοιχείο α), σημείο 2), ή όταν υπάρχει αρκετή υγρασία στην επιφάνεια του διαδρόμου ώστε να προκαλεί αντανακλάσεις, χωρίς ωστόσο σημαντικές περιοχές να καλύπτονται από στάσιμα ύδατα.

β) Οι όροι "απόσταση επιτάχυνσης/ακινητοποίησης", "απόσταση απογείωσης", "διαδρομή απογείωσης", "καθαρό ίχνος πτήσης απογείωσης", "καθαρό ίχνος πτήσης διαδρομής με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας" και "καθαρό ίχνος πτήσης διαδρομής με δυο κινητήρες εκτός λειτουργίας" σε σχέση με το αεροπλάνο έχουν την έννοια που καθορίζεται στις απαιτήσεις πλοϊμότητας σύμφωνα με τις οποίες πιστοποιήθηκε το αεροπλάνο, ή όπως καθορίζεται από την Αρχή εάν αυτή κρίνει τον ορισμό ανεπαρκή προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τους επιχειρησιακούς περιορισμούς επιδόσεων.

ΤΜΗΜΑ Ζ

**ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Α**

OPS 1.485

**Γενικά**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, προκειμένου να προσδιοριστεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παρόντος τμήματος, τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου συμπληρώνονται, εφόσον είναι αναγκαίο, από άλλα δεδομένα αποδεκτά από την Αρχή, σε περίπτωση που τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης αεροπλάνου είναι ανεπαρκή ως προς τα παρακάτω σημεία:

1. συνυπολογισμός των λογικά αναμενόμενων αντίξοων συνθηκών πτητικής λειτουργίας, όπως απογείωση και προσγείωση σε διαδρόμους με ρύπανση, και

2. συνυπολογισμός βλάβης κινητήρα κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων πτήσης.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, σε περίπτωση υγρού διαδρόμου και διαδρόμου με ρύπανση, χρησιμοποιούνται δεδομένα επιδόσεων που καθορίζονται σύμφωνα με τις JAR 25X1591 ή ισοδύναμα, τα οποία είναι αποδεκτά από την Αρχή.

ΟΠΣ 1.490

**Απογείωση**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως του αεροπλάνου για το απόλυτο ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο που πραγματοποιείται η απογείωση.

β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί τις ακόλουθες απαιτήσεις κατά τον προσδιορισμό της μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας απογείωσης:

1. η απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης·

2. η απόσταση απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, με απόσταση προέκτασης διαδρόμου για απογείωση η οποία δεν υπερβαίνει το ήμισυ της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης·

3. η διαδρομή απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης·

4. η συμμόρφωση με την παρούσα παράγραφο πρέπει να αποδεικνύεται χρησιμοποιώντας μια απλή τιμή της ταχύτητας V1 για τη ματαιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση, και

5. σε υγρό διάδρομο ή διάδρομο με ρύπανση, η μάζα απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την επιτρεπόμενη μάζα για απογείωση σε ξηρό διάδρομο κάτω από τις ίδιες συνθήκες.

γ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου β) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

1. το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο·

2. τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο·

3. την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και τον τύπο της επιφάνειας του διαδρόμου·

4. την κλίση του διαδρόμου στη διεύθυνση της απογείωσης·

5. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί, και

6. την ενδεχόμενη απώλεια μήκους διαδρόμου που οφείλεται στην ευθυγράμμιση του αεροπλάνου πριν από την απογείωση.

OPS 1.495

**Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση είναι ελεύθερο από κάθε εμπόδιο σε κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον 35 ποδών ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90 μέτρα, στην οποία αθροίζεται το αποτέλεσμα της πράξης 0,125 x D, όπου D είναι η οριζόντια απόσταση την οποία έχει διανύσει το αεροπλάνο από το τέλος του διαθέσιμου μήκους διαδρομής απογείωσης ή το τέλος της απόστασης απογείωσης εάν έχει προγραμματιστεί στροφή πριν το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης. Για αεροπλάνα με εκπέτασμα πτέρυγας μικρότερο από 60 μέτρα μπορεί να χρησιμοποιείται οριζόντια απόσταση ελεύθερη από εμπόδια, η οποία είναι ίση με το ήμισυ του εκπετάσματος της πτέρυγας του αεροπλάνου συν 60 μέτρα συν 0,125 x D.

β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου β) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

1. τη μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης·

2. το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο·

3. τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο· και

4. το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστο το 150% της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του στοιχείου α) ανωτέρω:

1. δεν επιτρέπονται αλλαγές ίχνους έως το σημείο όπου το καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση έχει επιτύχει ύψος ίσο με το ήμισυ του εκπετάσματος πτέρυγας, αλλά όχι μικρότερο των 50 ποδών πάνω από το υψόμετρο του τέλους του διαθέσιμου διαδρόμου απογείωσης. Από το σημείο αυτό και μέχρι το ύψος των 400 ποδών, η κλίση του αεροπλάνου δέον να μην υπερβαίνει τις 15°. Είναι δυνατός ο προγραμματισμός γωνιών κλίσεως μεγαλύτερων των 15°, αλλά όχι μεγαλύτερων των 25°, μετά το ύψος των 400 ποδών·

2. κάθε τμήμα του καθαρού ίχνους πτήσης απογείωσης στο οποίο το αεροσκάφος λαμβάνει κλίση μεγαλύτερη των 15° πρέπει να είναι ελεύθερο από οιοδήποτε εμπόδιο εντός των οριζοντίων αποστάσεων, που καθορίζονται στα στοιχεία α), δ) και ε) της παρούσας παραγράφου, σε κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον 50 ποδών·

3. ο αερομεταφορέας πρέπει να ακολουθεί ειδικές διαδικασίες, υποκείμενες στην έγκριση της Αρχής, για την εφαρμογή αυξημένων γωνιών κλίσης οι οποίες δεν υπερβαίνουν τις 20°, σε ύψος μεταξύ 200 ποδών και 400 ποδών, ή τις 30° σε ύψος άνω των 400 ποδών (βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.495, στοιχείο γ) σημείο 3), και

4. Πρέπει να συνυπολογίζεται επαρκής ανοχή για την επίδραση της γωνίας κλίσης στις επιχειρησιακές ταχύτητες και στο ίχνος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των αυξήσεων της απόστασης που προκύπτουν από τις αυξανόμενες επιχειρησιακές ταχύτητες.

δ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου α) ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης δεν απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη των:

1. 300 μέτρα, εφόσον ο χειριστής δύναται να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλοήγησης εντός της περιοχής συνυπολογισμού του εμποδίου, ή

2. 600 μέτρα, για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

ε) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου α), ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λάβει υπόψη εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:

1. 600 μέτρα, εφόσον ο χειριστής δύναται να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλοήγησης εντός της περιοχής συνυπολογισμού του εμποδίου, ή

2. 900 μέτρα για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

στ) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της OPS 1.495 και οι οποίες εξασφαλίζουν ασφαλή πορεία, με παράκαμψη των εμποδίων, ώστε το αεροσκάφος είτε να πληροί τις προϋποθέσεις πορείας της OPS 1.500, είτε να μπορεί να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο αναχώρησης ή σε άλλο αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης.

OPS 1.500

**Κατά τη διαδρομή ένας κινητήρας — εκτός λειτουργίας**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης (κατά τη διαδρομή), η οποία εκτελείται με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, που παρουσιάζονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου και είναι κατάλληλα για τις μετεωρολογικές συνθήκες που αναμένονται κατά την πτήση, είναι σε συμφωνία με όλα τα σημεία των στοιχείων β) ή γ), καθ' όλη την διαδρομή. Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να έχει θετική βαθμίδα σε ύψος 1 500 ποδών πάνω από το αεροδρόμιο, όπου ενδεχομένως θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση σε περίπτωση βλάβης του κινητήρα. Σε μετεωρολογικές συνθήκες που απαιτούν την λειτουργία αντιπαγωτικών συστημάτων, οι επιπτώσεις της χρήσης αυτών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στο καθαρό ίχνος πτήσης.

β) Η βαθμίδα του καθαρού ίχνους πτήσης πρέπει να είναι θετική τουλάχιστον σε ύψος 1 000 ποδών πάνω από έδαφος οιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια κατά τη διαδρομή, και εντός απόστασης 9,3 χλμ. (5 nm) σε αμφότερες τις πλευρές της προγραμματιζόμενης πορείας.

γ) Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να καθιστά δυνατή τη συνέχιση της πτήσης του αεροπλάνου από το ύψος πλοήγησης προς αεροδρόμιο όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί προσγείωση με βάση την OPS 1.515 ή 1.520, κατά περίπτωση, με το καθαρό ίχνος πτήσης να διαθέτει κατακόρυφο χώρο ελεύθερο εμποδίων τουλάχιστον 2.000 ποδών πάνω από έδαφος οιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια κατά την διαδρομή, εντός απόστασης 9,3 χλμ. (5 nm) σε αμφότερες τις πλευρές της προγραμματιζόμενης πορείας με βάση τα στοιχεία 1 έως 4 κατωτέρω:

1. ο κινητήρας θεωρείται ότι θα υποστεί βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο της πορείας·

2. συνυπολογίζεται η επίδραση των ανέμων στο ίχνος πτήσης·

3. η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνασα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας, και

4. το αεροδρόμιο, στο οποίο θεωρείται πιθανό ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση του αεροπλάνου μετά από μηχανική βλάβη, πρέπει να πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

i) να πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που αντιστοιχούν στην αναμενόμενη μάζα προσγείωσης, και

ii) τα δελτία ή οι προγνώσεις καιρού, ή ο συνδυασμός αυτών, καθώς και οι αναφορές κατάστασης αεροδρομίου να δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης είναι δυνατή η πραγματοποίηση ασφαλούς προσγείωσης.

δ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της OPS 1.500, ο αερομεταφορέας πρέπει να αυξάνει τα περιθώρια εύρους που περιέχονται στα στοιχεία β) και γ) στα 18,5 χλμ. (10 nm), εφόσον η ακρίβεια πλοήγησης δεν πληροί το 95 % του επιπέδου συγκράτησης.

OPS 1.505

**Κατά τη διαδρομή — Αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, δύο εκ των οποίων είναι εκτός λειτουργίας**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κανένα σημείο του σχεδιαζόμενου ίχνους πτήσης, αεροπλάνο που διαθέτει τρεις ή περισσότερους κινητήρες δεν θα απέχει περισσότερο από 90 λεπτά, έχοντας ταχύτητα πλεύσης μεγάλης εμβέλειας με πλήρη ισχύ υπό συνθήκες σταθερής θερμοκρασίας και άπνοιας, από αεροδρόμιο στο οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης, εκτός εάν πληρούνται τα στοιχεία β) έως στ), κατωτέρω.

β) Τα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας πρέπει να καθιστούν δυνατή τη συνέχιση της πτήσης του αεροπλάνου, στις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, από το σημείο που θεωρείται ότι οι δύο κινητήρες παρουσίασαν βλάβη ταυτόχρονα, έως το αεροδρόμιο όπου είναι δυνατή η προσγείωση και η πλήρης ακινητοποίηση, εφόσον εφαρμόζεται η προκαθορισμένη διαδικασία προσγείωσης με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας. Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να είναι ελεύθερο εμποδίων κατακόρυφα, σε ύψος τουλάχιστον 2 000 ποδών από έδαφος οιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια, καθ' όλη την πορεία, εντός απόστασης 9,3 χλμ. (5 nm) σε αμφότερες τις πλευρές της σχεδιαζόμενης πορείας. Σε υψόμετρα και μετεωρολογικές συνθήκες που απαιτούν τη χρήση αντιπαγωτικών συστημάτων, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η επίδραση της χρήσης αυτών στα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης. Εάν η ακρίβεια πλοήγησης δεν πληροί το 95% του επιπέδου συγκράτησης, ο αερομεταφορέας πρέπει να αυξάνει το περιθώριο εύρους, που αναφέρεται, ανωτέρω, στα 18,5 χλμ. (10 nm).

γ) Οι δύο κινητήρες θεωρούνται ότι παρουσιάζουν βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο της πορείας όπου το αεροσκάφος βρίσκεται πάνω από 90 λεπτά με ταχύτητα συντηρητικής πλεύσης με όλους τους κινητήρες, υπό κανονικές θερμοκρασίες και νηνεμία, μακριά από το αεροδρόμιο όπου πληρούνται οι προϋποθέσεις απόδοσης που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης.

δ) Το καθαρό ίχνος πτήσης πρέπει να έχει θετική βαθμίδα σε ύψος 1.500 ποδών πάνω από το αεροδρόμιο όπου υποτίθεται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση μετά από βλάβη των δύο κινητήρων.

ε) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνασα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας.

στ) Η αναμενόμενη μάζα του αεροσκάφους στο σημείο όπου θεωρείται ότι δύο κινητήρες παρουσιάζουν βλάβη, δεν πρέπει να είναι μικρότερη από εκείνη που θα περιελάμβανε επαρκή καύσιμα για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο προσγείωσης και για την άφιξη στο σημείο εκείνο σε ύψος τουλάχιστον 1 500 ποδών πάνω ακριβώς από την περιοχή προσγείωσης και κατόπιν για την πραγματοποίηση οριζόντιας πτήσης επί 15 λεπτά.

OPS 1.510

**Προσγείωση — Προορισμός και αεροδρόμια εναλλαγής**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που ορίζεται με βάση την OPS 1475, στοιχείο α), δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται για το ύψος και την θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και εναλλαγής.

β) Για προσεγγίσεις με όργανα σε αποφασιστικά σχετικά ύψη κάτω των 200 ποδών, ο αερομεταφορέας πρέπει να επαληθεύει ότι η μάζα προσέγγισης του αεροπλάνου, λαμβάνοντας υπόψη την μάζα απογείωσης και τα καύσιμα που αναμένεται να καταναλωθούν κατά τη διάρκεια της πτήσης, επιτρέπει βαθμίδα ανόδου αποτυχημένης προσέγγισης, με βλάβη στον κρίσιμο κινητήρα και με την ταχύτητα και διάταξη που χρησιμοποιείται σε επανακύκλωση λαμβάνοντας κλίση τουλάχιστον 2,5 %, ή την κλίση που είναι δημοσιευμένη αλλού, ανάλογα με το ποια είναι μεγαλύτερη. Η χρήση εναλλακτικής λύσης πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή.

OPS 1.515

**Προσγείωση — Ξηρός διάδρομος**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου, που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.475, στοιχείο α), αναφορικά με τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο εναλλαγής, καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης σε απόσταση 50 ποδών πάνω από το κατώφλι:

1. για αεροσκάφη με στροβιλοκινητήρες εντός του 60 % της διαθέσιμης διαδρομής προσγείωσης, ή

2. για αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες, εντός του 70% της διαθέσιμης διαδρομής προσγείωσης·

3. για διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία η Αρχή δύναται να εγκρίνει τη χρήση δεδομένων απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με το στοιχείο α), σημεία 1 και 2, κατά περίπτωση, η οποία βασίζεται σε περιοριστικό ύψος διέλευσης κάτω των 50 ποδών, αλλά όχι μικρότερο των 35 ποδών. (Βλέπε προσάρτημα 1 για την OPS 1.515, στοιχείο α) σημείο 3)·

4. Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του στοιχείου α), σημεία 1 και 2, ανωτέρω, η Αρχή δύναται να εγκρίνει κατ' εξαίρεση, εάν κρίνει ότι παρίσταται ανάγκη (βλέπε προσάρτημα 1), την εκτέλεση χειρισμών βραχείας προσγείωσης, σύμφωνα με τα προσαρτήματα 1 και 2, καθώς και με οιεσδήποτε άλλους πρόσθετους όρους που η Αρχή κρίνει αναγκαίους προκειμένου να εξασφαλιστεί ένα αποδεκτό επίπεδο ασφαλείας για την συγκεκριμένη περίπτωση.

β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου β) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

1. Το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο·

2. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου, και

3. την κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση προσγείωσης εφόσον είναι μεγαλύτερη από ± 2 %.

γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του στοιχείου α), ανωτέρω, πρέπει να θεωρείται ότι:

1. η προσγείωση του αεροπλάνου πραγματοποιείται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, σε συνθήκες άπνοιας, και

2. το αεροπλάνο προσγειώνεται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, αφού υπολογισθεί η πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου και ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου στο έδαφος, καθώς και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και έδαφος.

δ) Εάν ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις του στοιχείου γ, σημείο 1), ανωτέρω, σχετικά με αεροδρόμιο προορισμού που διαθέτει έναν και μόνο διάδρομο, όπου η προσγείωση εξαρτάται από συγκεκριμένη συνιστώσα ανέμου, τότε το αεροπλάνο συνεχίζει την πορεία του εφόσον υποδεικνύονται 2 αεροδρόμια εναλλαγής που καθιστούν δυνατή την τήρηση των διατάξεων των στοιχείων α), β) και γ). Πριν ξεκινήσει η προσέγγιση προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού, ο κυβερνήτης θα πρέπει να είναι βέβαιος ότι η προσγείωση μπορεί να πραγματοποιηθεί σε πλήρη συμμόρφωση προς την OPS 1.510 και τα στοιχεία α) και β), ανωτέρω.

ε) Εάν ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να συμμορφωθεί προς το στοιχείο γ), σημείο 2), ανωτέρω, όσον αφορά το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροσκάφος συνεχίζει την πορεία του εφόσον υποδεικνύεται αεροδρόμιο εναλλαγής που καθιστά δυνατή την τήρηση των διατάξεων των στοιχείων α), β) και γ).

OPS 1.520

**Προσγείωση — Υγροί διάδρομοι και διάδρομοι με ρύπανση**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι υγρός, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απαιτούμενης απόστασης προσγείωσης, σύμφωνα με την OPS 1.515.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης στο διάδρομο ενδέχεται να υπάρχει ρύπανση, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με την απόσταση προσγείωσης, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο α), ανωτέρω, ή τουλάχιστον με το 115 % της απόστασης προσγείωσης που καθορίζεται με βάση τα δεδομένα εγκεκριμένης απόστασης προσγείωσης που έχει υποστεί ρύπανση, ή με βάση άλλα δεδομένα, εγκεκριμένα από την Αρχή, ανάλογα με το ποια απόσταση είναι μεγαλύτερη.

γ) Είναι δυνατή η χρησιμοποίηση απόστασης προσγείωσης σε υγρό διάδρομο μικρότερης από αυτήν που προβλέπεται στο στοιχείο α), ανωτέρω, όχι όμως μικρότερης από αυτή που απαιτείται από την OPS 1.515, στοιχείο α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου περιλαμβάνει πρόσθετες ειδικές πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε υγρούς διαδρόμους.

δ) Είναι δυνατή η χρησιμοποίηση απόστασης προσγείωσης σε ειδικά προετοιμασμένο διάδρομο που έχει υποστεί ρύπανση μικρότερης από αυτήν που προβλέπεται στο στοιχείο α), ανωτέρω, όχι όμως μικρότερης από αυτή που απαιτείται από την OPS 1.515, στοιχείο α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου περιλαμβάνει συγκεκριμένες πρόσθετες πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε διαδρόμους με ρύπανση.

ε) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις των στοιχείων β), γ) και δ), ανωτέρω, τα κριτήρια της OPS 1.515 ισχύουν ανάλογα, εκτός από την περίπτωση της OPS 1.515, στοιχείο α) σημεία 1 και 2 η οποία δεν εφαρμόζεται στο στοιχείο β), ανωτέρω.

*Προσάρτημα 1 για την OPS 1.495 στοιχείο γ) σημείο 3*

***Έγκριση για αυξημένες γωνίες κλίσης***

α) Για την χρήση αυξημένων γωνιών κλίσης που απαιτούν ειδική έγκριση, πρέπει να πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:

1. το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου πρέπει να περιλαμβάνει εγκεκριμένα δεδομένα για την απαιτούμενη αύξηση ταχύτητας πτητικής λειτουργίας, καθώς και δεδομένα που καθιστούν δυνατό το σχεδιασμό του ίχνους πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις αυξημένες γωνίες κλίσης και ταχύτητες.

2. Πρέπει να είναι δυνατή η χρήση οπτικής καθοδήγησης για την ακρίβεια πλοήγησης. Τα μετεωρολογικά ελάχιστα και οι περιορισμοί σε σχέση με τον άνεμο πρέπει να προσδιορίζονται για κάθε διάδρομο και να εγκρίνονται από την Αρχή.

3. Εκπαίδευση σύμφωνα με την OPS 1.975.

*Προσάρτημα 1 για την OPS 1.515, στοιχείο α) σημείο 3*

***Διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία***

α) Οι Αρχή δύναται να εγκρίνει την εφαρμογή διαδικασιών προσέγγισης με μεγάλη γωνία χρησιμοποιώντας γωνίες ίχνους καθόδου 4,5°, ή μεγαλύτερες, και περιοριστικά ύψη διέλευσης 50 ποδών κατ' ανώτατο όριο, αλλά όχι κάτω των 35 ποδών, εφόσον πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:

1. Το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου πρέπει να αναφέρει την μέγιστη επιτρεπτή γωνία ίχνους καθόδου, κάθε άλλο περιορισμό, τις κανονικές ή μη κανονικές διαδικασίες, ή τις διαδικασίες επείγουσας ανάγκης σχετικά με προσέγγιση μεγάλης γωνίας, καθώς και τις τροποποιήσεις στα δεδομένα μήκους διαδρόμου, εφόσον χρησιμοποιούνται κριτήρια προσέγγισης μεγάλης γωνίας·

2. κάθε αεροδρόμιο στο οποίο πρόκειται να εφαρμοστούν διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία πρέπει να διαθέτει κατάλληλο σύστημα αναφοράς ίχνους καθόδου, το οποίο να περιλαμβάνει τουλάχιστον σύστημα οπτικής ένδειξης ίχνους καθόδου, και

3. τα μετεωρολογικά ελάχιστα πρέπει να καθορίζονται και να εγκρίνονται για κάθε διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε διαδικασία προσέγγισης με μεγάλη γωνία. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

   i) η κατάσταση εμποδίων·

   ii) ο τύπος της αναφοράς ίχνους καθόδου και καθοδήγησης διαδρόμου, όπως οπτικά βοηθήματα, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB·

   iii) η ελάχιστη οπτική αναφορά που απαιτείται σε DH και MDA·

   iv) ο διαθέσιμος αερομεταφερόμενος εξοπλισμός·

   v) τα προσόντα χειριστή και η ειδική εξοικείωσή του με το εκάστοτε αεροδρόμιο·

   vi) τους περιορισμούς και τις διαδικασίες που προβλέπει το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου, και

   vii) τα κριτήρια αποτυχημένης προσέγγισης.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.515, στοιχείο α), σημείο 4*

***Χειρισμοί βραχείας προσγείωσης***

α) Για τους σκοπούς της OPS 1.515, στοιχείο α), σημείο 4), η απόσταση που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της επιτρεπτής μάζας προσγείωσης δύναται να αποτελείται από το χρήσιμο μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής αθροιζόμενο με τη διαθέσιμη δηλωθείσα απόσταση προσγείωσης. Η Αρχή εγκρίνει τους χειρισμούς αυτούς σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:

1. απόδειξη της ανάγκης για την διενέργεια χειρισμών βραχείας προσγείωσης. Πρέπει να υφίσταται σαφές κοινό συμφέρον και ανάγκη που υπαγορεύεται από λόγους επιχειρησιακής φύσεως για την εκτέλεση της πτητικής λειτουργίας, είτε λόγω της απομακρυσμένης θέσης του αεροδρομίου είτε λόγω των φυσικών περιορισμών σχετικά με την επέκταση του διαδρόμου.

2. Κριτήρια σχετικά με το αεροπλάνο και την πτητική λειτουργία.

   i) Χειρισμοί βραχείας προσγείωσης εγκρίνονται μόνο για αεροπλάνα στα οποία η κάθετη απόσταση μεταξύ του ίχνους του ματιού του πιλότου και του ίχνους του χαμηλότερου σημείου των τροχών, και με το αεροπλάνο να βρίσκεται σε κανονικό ίχνος καθόδου, δεν υπερβαίνει τα 3 μέτρα.

   ii) Σε περίπτωση θέσπισης επιχειρησιακών ελάχιστων αεροδρομίου, η ορατότητα διαδρόμου δεν πρέπει να είναι μικρότερη του 1.5 km χλμ.. Επιπλέον, οι περιορισμοί ανέμου πρέπει να προσδιορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

   iii) Η ελάχιστη πείρα του χειριστή, οι απαιτήσεις εκπαίδευσης και η εξοικείωση με το αεροδρόμιο, πρέπει να προσδιορίζονται για παρόμοιες επιχειρήσεις στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

3. Γίνεται δεκτό ότι το ύψος διασταύρωσης πάνω από το σημείο έναρξης του προς χρήση μήκους της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής είναι 50 πόδια ή ποδών (γενική) πόδια.

4. Πρόσθετα κριτήρια. Η Αρχή δύναται να επιβάλει πρόσθετες απαιτήσεις οι οποίες κρίνονται αναγκαίες για την ασφαλή πτητική λειτουργία, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του τύπου του αεροπλάνου, τα ορογραφικά χαρακτηριστικά στην περιοχή προσέγγισης, τα διαθέσιμα βοηθήματα προσέγγισης, καθώς και τις πιθανότητες αποτυχημένης προσέγγισης/ματαιωθείσας προσγείωσης. Για παράδειγμα, τέτοιου είδους πρόσθετη απαίτηση συνιστά η προϋπόθεση για σύστημα οπτικής ένδειξης καθόδου τύπου VASI (οπτική ένδειξη ίχνους καθόδου)/PAPI (ενδείκτης ίχνους προσέγγισης ακριβείας).

*Προσάρτημα 2 στην OPS 1.515 στοιχείο α) σημείο 4*

***Κριτήρια σχετικά με το αεροδρόμιο για χειρισμούς βραχείας προσγείωσης***

*Κριτήρια σχετικά με το αεροδρόμιο*

1. Η χρήση της περιοχής ασφαλείας πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή του αεροδρομίου.

2. Το ωφέλιμο μήκος της δηλωθείσας περιοχής ασφαλείας, σύμφωνα με τις διατάξεις την 1.515, στοιχείο α) σημείο 4, και του παρόντος προσαρτήματος, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 90 μέτρα.

3. Το πλάτος της δηλωθείσας περιοχής ασφαλείας ισούται τουλάχιστον με το διπλάσιο του πλάτους του διαδρόμου ή το διπλάσιο του εκπετάσματος πτέρυγας, ανάλογα ποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο, ενώ το κέντρο της περιοχής αυτής είναι τοποθετημένο στην ίδια ευθεία με την επεκταμένη κεντρική γραμμή του διαδρόμου.

4. Η δηλωθείσα ασφαλής περιοχή πρέπει να είναι απαλλαγμένη από τα εμπόδια ή τις υποπιέσεις που θα μπορούσαν να διακινδυνέψουν μια προσγείωση «κοντός», ενώ κανένα κινητό αντικείμενο δεν επιτρέπεται εντός της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής όταν ο διάδρομος χρησιμοποιείται για χειρισμούς βραχείας προσγείωσης.

5. Η κλίση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει το 5% στην ανοδική κλίση και το 2% στην καθοδική κλίση προς την κατεύθυνση της προσγείωσης.

6. Για τους σκοπούς της πτητικής αυτής λειτουργίας, δεν είναι αναγκαία η εφαρμογή της απαίτησης έντασης διόπτευσης της OPS 1.480, στοιχείο α), σημείο 5 στην δηλωθείσα περιοχή ασφαλείας.

ΤΜΗΜΑ Η

**ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β**

OPS 1.525

**Γενικά**

α) Δεν επιτρέπεται η εκμετάλλευση μονοκινητήριου αεροπλάνου από τον αερομεταφορέα:

1. τη νύχτα, ή

2. σε μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης, εκτός εάν εκτελείται ειδική πτήση με κανόνες εξ όψεως.

*Σημείωση:* Οι περιορισμοί στην πτητική λειτουργία μονοκινητήριων αεροπλάνων καλύπτονται από την OPS 1.240, στοιχείο α) σημείο 6.

β) Αεροπλάνα με δύο κινητήρες, τα οποία δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις ανόδου του παραρτήματος 1 της OPS 1.525, στοιχείο β), χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα ως μονοκινητήρια αεροπλάνα.

OPS 1.530

**Απογείωση**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως του αεροπλάνου για το απόλυτο ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο που πραγματοποιείται η απογείωση.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η απόσταση απογείωσης χωρίς συντελεστή, όπως ορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, δεν υπερβαίνει:

1. πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,25, το διαθέσιμο μήκος διαδρόμου για απογείωση, ή

2. εφόσον διατίθεται προέκταση διαδρόμου για ματαίωση απογείωσης και/ή προέκταση διαδρόμου για απογείωση, τα ακόλουθα:

i) το διαθέσιμο μήκος διαδρόμου για απογείωση·

ii) πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,15, τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, και

iii) πολλαπλασιαζόμενη με το συντελεστή 1,3, τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης- ακινητοποίησης.

γ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου β) ανωτέρω, λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

1. τη μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης·

2. το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο·

3. τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο·

4. την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και το είδος της επιφάνειας του διαδρόμου·

5. την κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση απογείωσης, και

6. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

OPS 1.535

**Αποφυγή εμποδίων απογείωσης — Πολυκινητήρια αεροπλάνα**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ώστε το ίχνος πτήσης απογείωσης αεροπλάνων που διαθέτουν δύο ή περισσότερους κινητήρες, όπως ορίζεται στο παρόν στοιχείο, να είναι ελεύθερο από κάθε εμπόδιο σε κατακόρυφο περιθώριο 50 ποδών τουλάχιστον, ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90μ., στην οποία αθροίζεται το αποτέλεσμα της πράξης 0,125× D όπου D η οριζόντια απόσταση που διανύει ένα αεροπλάνο από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης ή το τέλος της απόστασης απογείωσης, εφόσον προβλέπεται στροφή πριν το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης, με την επιφύλαξη των στοιχείων β) και γ) κατωτέρω. Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του παρόντος στοιχείου, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι:

1. το ίχνος πτήσης απογείωσης ξεκινά σε ύψος 50 ποδών πάνω από την επιφάνεια στο τέλος της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης σύμφωνα με την OPS 1.530, στοιχείο β) και τελειώνει σε ύψος 1 500 ποδών πάνω από την επιφάνεια·

2. το αεροπλάνο δεν παίρνει κλίση πριν φτάσει στο ύψος των 50 ποδών πάνω από την επιφάνεια και στη συνέχεια, η γωνία κλίσης δεν υπερβαίνει τις 15°·

3. η βλάβη του κρίσιμου κινητήρα εμφανίζεται στο ίχνος πτήσης απογείωσης με συνθήκες πλήρους ισχύος, τη στιγμή κατά την οποία αναμένεται απώλεια αναφοράς οπτικής επαφής σε σχέση με την αποφυγή εμποδίων·

4. η βαθμίδα του ίχνους πτήσης απογείωσης από τα 50 πόδια έως το καθ' υπόθεση ύψος βλάβης του κινητήρα ισούται με τη μέση βαθμίδα με πλήρη ισχύ κατά την άνοδο και τη μετάβαση στη διαμόρφωση κανονικής πορείας, πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 0,77, και

5. η βαθμίδα του ίχνους πτήσης απογείωσης από το ύψος που έχει επιτευχθεί σύμφωνα με το στοιχείο 4) ανωτέρω έως το τέλος του ίχνους πτήσης απογείωσης ισούται με τη βαθμίδα ανόδου σε κανονική πορεία αεροπλάνου με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, όπως παρουσιάζεται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου.

β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου α) ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης δεν απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη των:

1. 300 μέτρα, εφόσον η πτήση εκτελείται υπό συνθήκες που επιτρέπουν πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας, ή εφόσον διατίθενται βοηθήματα πλοήγησης τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα στο χειριστή να διατηρεί το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης με την ίδια ακρίβεια (βλέπε παράρτημα 1 της OPS 1.535, στοιχείο β) σημείο 1 και στοιχείο γ) σημείο 1, ή

2. 600 μέτρα, για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

γ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου α) ανωτέρω, σχετικά με τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη των:

1. 600 μέτρα για πτήσεις που εκτελούνται υπό συνθήκες που επιτρέπουν την πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας (βλέπε παράρτημα 1 της OPS 1.535 στοιχείο β) σημείο 1 και στοιχείο γ), σημείο 1)

2. 900 μέτρα για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

δ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις των στοιχείων α), β) και γ), ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τα ακόλουθα:

1. τη μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης·

2. το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο·

3. τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο· και

4. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

OPS 1.540

**Κανονική πορεία — Πολυκινητήρια αεροπλάνα**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο, στις αναμενόμενες για την πτήση μετεωρολογικές συνθήκες και σε περίπτωση βλάβης ενός κινητήρα, και με τους υπόλοιπους κινητήρες να λειτουργούν εντός των προβλεπομένων συνθηκών μέγιστης συνεχούς ισχύος, μπορεί να συνεχίζει την πτήση στο σχετικό ή πάνω από το σχετικό ελάχιστο ύψος για την επίτευξη ασφαλούς πτήσης, όπως αναφέρεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, έως σημείου 1 000 ποδών πάνω από αεροδρόμιο όπου μπορούν να επιτευχθούν οι απαιτήσεις επίδοσης.

β) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του στοιχείου α) ανωτέρω:

1. το αεροπλάνο δεν πρέπει να ίπταται σε ύψος το οποίο υπερβαίνει εκείνο του οποίου ο ρυθμός ανόδου ισούται με 300 πόδια ανά λεπτό, με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν εντός των καθορισμένων συνθηκών μέγιστης συνεχούς ισχύος, και

2. η καθ' υπόθεση βαθμίδα κανονικής πορείας με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας είναι η μέγιστη βαθμίδα ανόδου ή καθόδου, ανάλογα με την περίπτωση, αντίστοιχα αυξημένη κατά 0,5 % ή μειωμένη κατά 0,5 %.

OPS 1.542

**Κανονική πορεία — Μονοκινητήρια αεροπλάνα**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο, στις αναμενόμενες για την πτήση μετεωρολογικές συνθήκες και σε περίπτωση βλάβης κινητήρα, μπορεί να φθάσει σε τόπο όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση. Αναφορικά με τα χερσαία αεροπλάνα, απαιτείται χερσαία έκταση, εκτός εάν οι αρχές ορίσουν διαφορετικά.

β) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του στοιχείου α) ανωτέρω:

1. το αεροπλάνο δεν πρέπει να ίπταται, ενώ ο κινητήρας λειτουργεί μέσα στις καθοριζόμενες συνθήκες μέγιστης συνεχούς ισχύος, σε ύψος που υπερβαίνει εκείνο του οποίου ο ρυθμός ανόδου ισούται με 300 πόδια ανά λεπτό, και

2. η καθ' υπόθεση βαθμίδα κανονικής πορείας είναι η μέγιστη βαθμίδα καθόδου αυξημένη κατά 0,5 %.

OPS 1.545

**Προσγείωση — αεροδρόμιο προορισμού και αεροδρόμια εναλλαγής**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που ορίζεται με βάση την OPS 1475, στοιχείο α), δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται για το ύψος και την θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και εναλλαγής.

OPS 1.550

**Προσγείωση — Ξηρός διάδρομος**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που ορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.475, στοιχείο α), για τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης, καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης σε απόσταση 50 ποδών πάνω από το κατώφλι και μέσα στα πλαίσια του 70 % της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και σε κάθε αεροδρόμιο εναλλαγής.

1. Οι αρχές δύνανται να εγκρίνουν τη χρήση δεδομένων απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, η οποία βασίζεται στις διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία, χρησιμοποιώντας περιοριστικό ύψος διέλευσης κάτω των 50 ποδών, αλλά όχι μικρότερο των 35 ποδών [βλέπε παράρτημα 1 της OPS 1.550, στοιχείο α)].

2. Οι αρχές δύνανται να εγκρίνουν τους χειρισμούς βραχείας προσγείωσης, σύμφωνα με τα κριτήρια του παραρτήματος 2 της OPS 1.550, στοιχείο α).

β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου α) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τα ακόλουθα:

1. Το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο·

2. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου·

3. την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και το είδος της επιφάνειας του διαδρόμου, και

4. την κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση της προσγείωσης.

γ) Για την αποστολή αεροσκάφους σε διαφορετικό τόπο, σύμφωνα με το στοιχείο α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

1. η προσγείωση του αεροπλάνου πραγματοποιείται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, σε συνθήκες άπνοιας, και

2. το αεροπλάνο προσγειώνεται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, αφού υπολογισθεί η πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου και ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου στο έδαφος, καθώς και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και έδαφος.

δ) Σε περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης του αερομεταφορέα με το στοιχείο γ), σημείο 2) σχετικά με το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροπλάνο ενδέχεται να σταλεί προς άλλη κατεύθυνση, εφόσον οριστεί αεροδρόμιο εναλλαγής, στο οποίο είναι εφικτή η πλήρης συμμόρφωση με τις διατάξεις των στοιχείων α), β) και γ) ανωτέρω.

OPS 1.555

**Προσγείωση — υγροί διάδρομοι και διάδρομοι με ρύπανση**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι υγρός, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης είναι ίση ή υπερβαίνει την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.550, πολλαπλασιαζόμενη με το συντελεστή 1,15.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης στο διάδρομο ενδέχεται να υπάρχει ρύπανση, η απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται χρησιμοποιώντας στοιχεία αποδεκτά από τις αρχές για τις συνθήκες αυτές, δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης.

γ) Είναι δυνατή η χρησιμοποίηση απόστασης προσγείωσης σε υγρό διάδρομο μικρότερης από αυτήν που προβλέπεται στο στοιχείο α) ανωτέρω, όχι όμως μικρότερης από αυτή που απαιτείται από την OPS 1.550, στοιχείο α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου περιλαμβάνει πρόσθετες ειδικές πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε υγρούς διαδρόμους.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.525 β)*

***Γενικά — Άνοδος απογείωσης και προσγείωσης***

Οι απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος βασίζονται στις JAR23.63, στοιχείο γ) σημείο 1 και JAR23.63, στοιχείο γ) σημείο 2, που τέθηκαν σε ισχύ στις 11 Μαρτίου 1994.

α) *Άνοδος μετά την απογείωση*

1. Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία

Η σταθερή βαθμίδα ανόδου μετά την απογείωση πρέπει να είναι τουλάχιστον 4 % με:

Α) ισχύ απογείωσης σε κάθε κινητήρα·

Β) το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης εκτός εάν το σύστημα προσγείωσης μπορεί να ανασυρθεί σε χρόνο μικρότερο των 7 δευτερολέπτων, οπότε θεωρείται ως ανασυρμένο

Γ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση/-εις απογείωσης, και

Δ) ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη από τη μέγιστη τιμή των 1,1 $V_{MC}$ και 1,2 $V_{S1}$·

2. Κινητήρας εκτός λειτουργίας

i) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου σε ύψος 400 ποδών πάνω από την επιφάνεια απογείωσης πρέπει να είναι μετρήσιμα θετική με:

Α) τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας·

Β) τον εναπομείναντα κινητήρα σε ισχύ απογείωσης·

Γ) το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο·

Δ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση/-εις απογείωσης, και

Ε) ταχύτητα ανόδου ίση με αυτήν που επιτεύχθηκε στα 50 πόδια.

ii) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου δεν πρέπει να είναι μικρότερη του 0,75 % σε ύψος 1 500 ποδών πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης με

Α) τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας·

Β) τον εναπομείναντα κινητήρα να μην υπερβαίνει τη μέγιστη συνεχή ισχύ·

Γ) το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο·

Δ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης ανασυρμένα, και

Ε) ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη του $1,2V_{S1}$·

β) *Άνοδος προσγείωσης*

1. Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία

Η σταθερή βαθμίδα ανόδου πρέπει να είναι τουλάχιστον 2,5 % με:

Α) ισχύ ή ώση που δεν υπερβαίνει την αντίστοιχη ισχύ ή ώση που αναπτύσσεται 8 δευτερόλεπτα μετά την εκκίνηση των συστημάτων ελέγχου ισχύος από την ελάχιστη θέση βραδείας πτήσης·

Β) το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης·

Γ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση προσγείωσης, και

Δ) ταχύτητα ανόδου ίση με $V_{REF}$.

2. Κινητήρας εκτός λειτουργίας

Ο σταθερός λόγος ανόδου δεν πρέπει να είναι μικρότερος του 0,75 % σε ύψος 1 500 ποδών πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης με

Α) τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας·

Β) τον εναπομείναντα κινητήρα να μην υπερβαίνει τη μέγιστη συνεχή ισχύ·

Γ) το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο·

Δ) τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης ανασυρμένα, και

Ε) ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη του 1,2 $V_{S1}$·

*Παράρτημα 1 της OPS 1.535, στοιχείο β) σημείο 1 και στοιχείο γ) σημείο 1*

***Ίχνος πτήσης απογείωσης - Πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας***

Προκειμένου να καταστεί εφικτή η πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν το χρόνο πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης της οροφής και της ορατότητας, είναι τέτοιες ώστε να καθιστούν τα εμπόδια ή/και τα σημεία αναφοράς στο έδαφος ορατά και αναγνωρίσιμα. Το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας πρέπει να καθορίζει για το εκάστοτε αεροδρόμιο/-α, τις ελάχιστες καιρικές συνθήκες οι οποίες επιτρέπουν στο πλήρωμα πτήσης να προσδιορίζει και διατηρεί κατά τρόπο συνεχή το ορθό ίχνος πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τα σημεία αναφοράς του εδάφους, προκειμένου να παρέχεται άδεια ασφαλούς πτήσης με γνώμονα τα εμπόδια και τη μορφολογία του εδάφους ως ακολούθως:

α) η διαδικασία πρέπει να είναι σαφώς προσδιορισμένη σε σχέση με τα σημεία αναφοράς στο έδαφος προκειμένου να καταστεί εφικτή η ανάλυση του ίχνους που πρέπει να ακολουθηθεί ως προς τις απαιτήσεις απελευθέρωσης από εμπόδια·

β) η διαδικασία πρέπει να εντάσσεται στα πλαίσια των ικανοτήτων του αεροπλάνου όσον αφορά την ταχύτητα προς τα εμπρός, τη γωνία κλίσης και τις επιπτώσεις του ανέμου·

γ) το πλήρωμα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με περιγραφή της διαδικασίας σε γραπτή ή εικονογραφική μορφή για δική του χρήση, και

δ) πρέπει να διευκρινίζονται οι περιοριστικές περιβαλλοντικές συνθήκες (π.χ. άνεμος, νέφωση, ορατότητα, συνθήκες νύχτας/ημέρας, φωτισμός περιβάλλοντα χώρου, φωτισμός εμποδίων).

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.550, στοιχείο α)*

***Διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία***

α) Οι αρχές δύνανται να εγκρίνουν την εφαρμογή των διαδικασιών προσέγγισης με μεγάλη γωνία χρησιμοποιώντας γωνίες ίχνους καθόδου 4,5°, ή μεγαλύτερες, και περιοριστικά ύψη διέλευσης 50 ποδών κατ' ανώτατο όριο, αλλά όχι κάτω των 35 ποδών, εφόσον πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:

1. Το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου πρέπει να αναφέρει την μέγιστη επιτρεπτή γωνία ίχνους καθόδου, κάθε άλλο περιορισμό, τις κανονικές ή μη κανονικές διαδικασίες, ή τις διαδικασίες επείγουσας ανάγκης σχετικά με προσέγγιση μεγάλης γωνίας, καθώς και τις τροποποιήσεις στα δεδομένα μήκους διαδρόμου, εφόσον χρησιμοποιούνται κριτήρια προσέγγισης μεγάλης γωνίας·

2. κάθε αεροδρόμιο στο οποίο πρόκειται να εφαρμοστούν διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία πρέπει να διαθέτει κατάλληλο σύστημα αναφοράς ίχνους καθόδου, το οποίο να περιλαμβάνει τουλάχιστον σύστημα οπτικής ένδειξης ίχνους καθόδου·

3. τα μετεωρολογικά ελάχιστα πρέπει να καθορίζονται και να εγκρίνονται για κάθε διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε διαδικασία προσέγγισης με μεγάλη γωνία. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

   i) η κατάσταση εμποδίων·

   ii) ο τύπος της αναφοράς ίχνους καθόδου και καθοδήγησης διαδρόμου, όπως οπτικά βοηθήματα, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB·

   iii) η ελάχιστη οπτική αναφορά που απαιτείται σε DH και MDA·

   iv) ο διαθέσιμος αερομεταφερόμενος εξοπλισμός·

   v) τα προσόντα χειριστή και η ειδική εξοικείωσή του με το εκάστοτε αεροδρόμιο·

   vi) τους περιορισμούς και τις διαδικασίες που προβλέπει το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου, και

   vii) τα κριτήρια αποτυχημένης προσέγγισης.

*Παράρτημα 2 της OPS 1.550 στοιχεία α)*

***Χειρισμοί βραχείας προσγείωσης***

α) Για τους σκοπούς της OPS 1.550, στοιχείο α), σημείο 2), η απόσταση που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της επιτρεπτής μάζας προσγείωσης δύναται να αποτελείται από το χρήσιμο μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής αθροιζόμενο με τη διαθέσιμη δηλωθείσα απόσταση προσγείωσης. Οι αρχές εγκρίνουν τους χειρισμούς αυτούς σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:

1. οι αρχές του αεροδρομίου πρέπει να εγκρίνουν τη χρήση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής·

2. η δηλωθείσα ασφαλής περιοχή πρέπει να είναι απαλλαγμένη από τα εμπόδια ή τις υποπιέσεις που θα μπορούσαν να διακινδυνέψουν μια προσγείωση "κοντός", ενώ κανένα κινητό αντικείμενο δεν επιτρέπεται εντός της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής όταν ο διάδρομος χρησιμοποιείται για χειρισμούς βραχείας προσγείωσης·

3. η κλίση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει το 5 % στην ανοδική κλίση ούτε το 2 % στην καθοδική κλίση προς την κατεύθυνση της προσγείωσης·

4. το προς χρήση μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 90 μέτρα, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος παραρτήματος·

5. το πλάτος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το διπλάσιο του πλάτους του διαδρόμου, ενώ το κέντρο της περιοχής αυτής είναι τοποθετημένο στην ίδια ευθεία με την επεκταμένη κεντρική γραμμή διαδρόμου·

6. γίνεται δεκτό ότι το ύψος διασταύρωσης πάνω από το σημείο έναρξης του προς χρήση μήκους της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής είναι τουλάχιστον 50 πόδια·

7. για τους σκοπούς της πτητικής αυτής λειτουργίας, δεν είναι αναγκαία η εφαρμογή της απαίτησης έντασης διόπτευσης της OPS 1.480, στοιχείο α), σημείο 5) στην δηλωθείσα περιοχή ασφαλείας·

8. τα μετεωρολογικά ελάχιστα πρέπει να προσδιορίζονται και να εγκρίνονται για κάθε διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, ενώ δεν πρέπει να είναι κατώτερα από τη μέγιστη τιμή του VFR ή τα ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας·

9. πρέπει να προσδιορίζονται οι απαιτήσεις που αφορούν το χειριστή [αναφέρεται στην OPS 1.975, στοιχείο α)]·

10. Οι αρχές δύνανται να επιβάλλουν πρόσθετες απαιτήσεις τις οποίες θεωρούν αναγκαίες για τον ασφαλή χειρισμό, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του τύπου του αεροπλάνου, τα βοηθήματα προσέγγισης και τις πιθανότητες αποτυχημένης προσέγγισης/ματαιωθείσας προσγείωσης.

ΤΜΗΜΑ Θ

**ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Γ**

OPS 1.560

**Γενικά**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος Τμήματος, τα εγκεκριμένα στοιχεία επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσεως του αεροπλάνου έχουν συμπληρωθεί με άλλα στοιχεία αποδεκτά από την Αρχή, εάν τα εγκεκριμένα στοιχεία επιδόσεων στο εγχειρίδιο πτήσεως του αεροπλάνου είναι ανεπαρκή.

OPS 1.565

**Απογείωση**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως του αεροπλάνου για το απόλυτο ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο που πραγματοποιείται η απογείωση.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι για αεροπλάνα, στα στοιχεία των οποίων σχετικά με το μήκος του πεδίου απογείωσης που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσεως του αεροπλάνου δεν συνυπολογίζεται η βλάβη (κράτηση) κινητήρα, η απόσταση που απαιτείται για να ανέλθει το αεροπλάνο, από την έναρξη της τροχοδρόμησης απογείωσης, σε ύψος 50 ποδών [πόδια ή ποδών (γενική)] πάνω από την επιφάνεια, με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν στις καθορισμένες συνθήκες μέγιστης ισχύος απογείωσης, όταν πολλαπλασιάζεται με ένα από τους εξής συντελεστές:

1. 1,33 για αεροπλάνα με δύο κινητήρες· ή

2. 1,25 για αεροπλάνα με τρεις κινητήρες· ή

3. 1,18 για αεροπλάνα με τέσσερις κινητήρες,

δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης του αεροδρομίου στο οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθεί η απογείωση.

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι για αεροπλάνα, στα στοιχεία των οποίων σχετικά με το μήκος του πεδίου απογείωσης που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσεως του αεροπλάνου συνυπολογίζεται η βλάβη (κράτηση) κινητήρα, πληρούνται, σύμφωνα με τις προδιαγραφές στο εγχειρίδιο πτήσεως του αεροπλάνου, οι ακόλουθες απαιτήσεις:

1. η απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης·

2. η απόσταση απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, με απόσταση προέκτασης διαδρόμου για απογείωση η οποία δεν υπερβαίνει το ήμισυ της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης·

3. η διαδρομή απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης·

4. η συμμόρφωση με την παρούσα παράγραφο πρέπει να αποδεικνύεται χρησιμοποιώντας μια απλή τιμή της ταχύτητας $V_1$ για τη ματαιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση· και

5. σε ένα υγρό διάδρομο ή διάδρομο με ρύπανση, η μάζα απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνη που επιτρέπεται για απογείωση σε ένα στεγνό διάδρομο κάτω από τις ίδιες συνθήκες.

δ) ο αερομεταφορέας, συμμορφούμενος με τα παραπάνω στοιχεία β) και γ), πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

1. το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο·

2. τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο·

3. την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και τον τύπο της επιφάνειας του διαδρόμου·

4. την κλίση του διαδρόμου στη διεύθυνση της απογείωσης·

5. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας του ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί· και

6. την ενδεχόμενη απώλεια μήκους διαδρόμου που οφείλεται στην ευθυγράμμιση του αεροπλάνου πριν από την απογείωση.

OPS 1.570

**Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το ίχνος πτήσης κατά την απογείωση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας αποφεύγει όλα τα εμπόδια σε κάθετη απόσταση τουλάχιστον 50 ποδών [πόδια ή ποδών (γενική)] συν 0,01 × D ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90 μέτρων συν 0,125 × D όπου D είναι η οριζόντια απόσταση που το αεροπλάνο έχει διανύσει από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης. Για αεροπλάνα με εκπέτασμα πτέρυγας μικρότερο από 60 μέτρο μπορεί να χρησιμοποιείται οριζόντια απόσταση ελεύθερη από εμπόδια, η οποία είναι ίση με το ήμισυ του εκπετάσματος της πτέρυγας του αεροπλάνου συν 60 μέτρα συν 0,125 x D.

β) Το ίχνος πτήσης απογείωσης πρέπει να αρχίζει σε ύψος 50 ποδών [πόδια ή ποδών (γενική)] πάνω από την επιφάνεια στο τέλος της απόστασης απογείωσης που απαιτείται κατά OPS 1.565 στοιχείο β) ή γ), κατά περίπτωση, και να τερματίζει σε ύψος 1 500 ποδών [πόδια ή ποδών (γενική)] πάνω από την επιφάνεια.

γ) Ο αερομεταφορέας, συμμορφούμενος με τις διατάξεις του στοιχείου α), πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

1. τη μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης·

2. το απόλυτο ύψος πιέσεως στο αεροδρόμιο·

3. τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο· και

4. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

δ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του παραπάνω στοιχείου α), δεν επιτρέπονται αλλαγές του ίχνους μέχρι το σημείο του ίχνους πτήσης απογείωσης που βρίσκεται σε ύψος 50 ποδών [πόδια ή ποδών (γενική)] πάνω από την επιφάνεια. Από το σημείο αυτό και μέχρι το ύψος των 400 ποδών [πόδια ή ποδών (γενική)], η κλίση του αεροπλάνου δέον να μην υπερβαίνει τις 15°. Πάνω από το ύψος των 400 ποδών [πόδια ή ποδών (γενική)] μπορούν να σχεδιασθούν γωνίες κλίσης μεγαλύτερες από τις 15°, χωρίς, όμως, να υπερβαίνουν τις 25°. Πρέπει να συνυπολογίζεται επαρκής ανοχή για την επίδραση της γωνίας κλίσης στις επιχειρησιακές ταχύτητες και στο ίχνος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των αυξήσεων της απόστασης που προκύπτουν από τις αυξανόμενες επιχειρησιακές ταχύτητες.

ε) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του με τις διατάξεις του παραπάνω στοιχείου α), για εκείνες τις περιπτώσεις οι οποίες δεν απαιτούν αλλαγές του ίχνους μεγαλύτερες από 15°, δεν είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη εκείνα τα εμπόδια τα οποία βρίσκονται σε πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:

1. 300 μέτρα μέτρα, αν ο χειριστής μπορεί να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλεύσης μέσα στην περιοχή υπολογισμού των εμποδίων· ή

2. 600 μέτρα για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

στ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του με τις διατάξεις του παραπάνω στοιχείου α), και για εκείνες τις περιπτώσεις οι οποίες απαιτούν αλλαγές του ίχνους μεγαλύτερες από 15°, δεν είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη εκείνα τα εμπόδια τα οποία βρίσκονται σε πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:

1. 600 μέτρα, αν ο χειριστής μπορεί να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλεύσης μέσα στην περιοχή υπολογισμού των εμποδίων· ή

2. 900 μέτρα για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

ζ) Ο αερομεταφορέας εισαγάγει διαδικασίες έκτακτης ανάγκης προκειμένου να συμμορφωθεί προς τις απαιτήσεις κατά OPS 1.570 και προκειμένου να εξασφαλίσει ασφαλή διαδρομή ελεύθερη από εμπόδια, ώστε το αεροπλάνο να μπορεί είτε να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις πορείας κατά OPS 1.580, ή να προσγειωθεί είτε στο αεροδρόμιο αναχώρησης είτε σε εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης.

OPS 1.575

**Κατά τη διαδρομή — όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει, ότι το αεροπλάνο μπορεί, κάτω από τις αναμενόμενες στην πτήση μετεωρολογικές συνθήκες, σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής του ή σε κάθε προγραμματισμένη παρέκκλιση από αυτή, να ανέρχεται με ελάχιστο βαθμό ανόδου 300 πόδια [πόδια ή ποδών (γενική)] ανά λεπτό με όλους του κινητήρες να λειτουργούν σε συνθήκες μέγιστης συνεχούς ισχύος που καθορίζονται για:

1. τα ελάχιστα απόλυτα ύψη για ασφαλή πτήση σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδρομής που γίνεται η πτήση ή σε κάθε σχεδιασμένη απόκλιση από αυτήν, που καθορίζονται στο σχετικό με το αεροπλάνο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης ή υπολογίζονται με βάση τις πληροφορίες που αυτό περιέχει· και

2. τα απαραίτητα ελάχιστα απόλυτα ύψη για τη συμμόρφωση με τους όρους που προβλέπονται, κατά περίπτωση, στην OPS 1.580 και 1.585.

OPS 1.580

**Κατά τη διαδρομή — ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει, ότι το αεροπλάνο μπορεί, κάτω από τις αναμενόμενες στην πτήση μετεωρολογικές συνθήκες, σε περίπτωση που οποιοσδήποτε κινητήρας τεθεί εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής του ή σε μία προγραμματισμένη απόκλιση από τη διαδρομή και με τον άλλο κινητήρα ή κινητήρες να λειτουργούν στις καθορισμένες συνθήκες μέγιστης συνεχούς ισχύος, να συνεχίσει την πτήση από το ύψος πλεύσης σε αεροδρόμιο όπου η προσγείωση μπορεί να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με την OPS 1.595 ή την OPS 1.600, κατά περίπτωση, αποφεύγοντας τα εμπόδια εντός 9,3 χλμ. (5 ν.μ.) εκατέρωθεν του σχεδιασμένου ίχνους σε απόσταση, κατακορύφως, τουλάχιστον:

1. 1 000 πόδια [πόδια ή ποδών (γενική)] όταν ο βαθμός ανόδου είναι μηδέν ή μεγαλύτερος· ή

2. 2 000 πόδια [πόδια ή ποδών (γενική)] όταν ο βαθμός ανόδου είναι μικρότερος από μηδέν.

β) Το ίχνος πτήσης πρέπει να έχει θετική κλίση σε ύψος 450 μ. [1 500 πόδια (πόδια ή ποδών (γενική)] πάνω από το αεροδρόμιο στο οποίο υποτίθεται ότι θα γίνει η προσγείωση μετά τη βλάβη (κράτηση) ενός κινητήρα.

γ) Για τους σκοπούς του παρόντος στοιχείου, ο διαθέσιμος βαθμός ανόδου του αεροπλάνου θεωρείται ότι είναι 150 πόδια [πόδια ή ποδών (γενική)] ανά λεπτό μικρότερος από τον καθορισμένο ολικό βαθμό ανόδου.

δ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να συμμορφωθεί με τις διατάξεις του παρόντος στοιχείου, πρέπει να αυξήσει τα όρια εύρους του παραπάνω στοιχείου α) στα 18,5 χλμ. (10 ν.μ.) αν η ακρίβεια πλεύσης δεν πληροί το 95% του επιπέδου συγκράτησης.

ε) Επιτρέπεται η απόρριψη καυσίμων, μέχρι του σημείου σύμφωνα με το οποίο είναι δυνατή η προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα αποθέματα καυσίμου, αν η διαδικασία που χρησιμοποιείται είναι ασφαλής.

OPS 1.585

**Κατά τη διαδρομή — αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας**

α) Ο εκμεταλλευόμενος εξασφαλίζει ότι αεροπλάνο που διαθέτει τρεις ή περισσότερους κινητήρες δεν απέχει, σε κανένα σημείο κατά μήκος του σχεδιασμένου ίχνους, πάνω από 90 λεπτά, με ταχύτητα πλεύσης μεγάλης εμβέλειας με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία, υπό σταθερή θερμοκρασία και με νηνεμία, από αεροδρόμιο για το οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης, εκτός αν πληροί τις διατάξεις των παρακάτω εδαφίων β) έως ε).

β) Το ίχνος πτήσης που παρουσιάζεται με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας, πρέπει να επιτρέπει στο αεροπλάνο να συνεχίσει την πτήση, κάτω από τις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, αποφεύγοντας όλα τα εμπόδια εντός 9,3 χλμ. (5 ν.μ.) εκατέρωθεν του σχεδιασμένου ίχνους σε απόσταση, κατακορύφως, τουλάχιστον 2 000 ποδών [πόδια ή ποδών (γενική)], σε ένα αεροδρόμιο για το οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης.

γ) Οι δύο κινητήρες θεωρούνται ότι παρουσιάζουν βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο της πορείας, όταν το αεροσκάφος, έχοντας ταχύτητα πλεύσης μεγάλης εμβέλειας με πλήρη ισχύ υπό συνθήκες σταθερής θερμοκρασίας και άπνοιας, απέχει περισσότερο από 90 λεπτά από αεροδρόμιο στο οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που ισχύουν για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης.

δ) Η αναμενόμενη μάζα του αεροπλάνου στο σημείο όπου θεωρείται ότι υπάρχει κράτηση των δύο κινητήρων, δεν πρέπει να είναι μικρότερη από εκείνη η οποία συμπεριλαμβάνει επαρκή καύσιμα για να προσεγγίσει στο αεροδρόμιο στο οποίο θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση, και να αφιχθεί εκεί σε ύψος τουλάχιστον 450 μέτρων [1 500 ποδών (πόδια ή ποδών (γενική)] πάνω ακριβώς από την περιοχή προσγείωσης και στη συνέχεια να εκτελέσει οριζόντια πτήση 15 λεπτών.

ε) Για τους σκοπούς του παρόντος στοιχείου, ο διαθέσιμος βαθμός ανόδου του αεροπλάνου θεωρείται ότι είναι 150 πόδια ανά λεπτό μικρότερος από τον προκαθορισμένο.

στ) Ο αερομεταφορέας, προκειμένου να συμμορφωθεί με τις διατάξεις του παρόντος στοιχείου, πρέπει να αυξήσει τα όρια εύρους του παραπάνω στοιχείου α) στα 18,5 χλμ. (10 ν.μ.) αν η ακρίβεια πλεύσης δεν πληροί το 95% του επιπέδου συγκράτησης.

ζ) Επιτρέπεται η απόρριψη καυσίμων, μέχρι του σημείου σύμφωνα με το οποίο είναι δυνατή η προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα αποθέματα καυσίμου, αν η διαδικασία που χρησιμοποιείται είναι ασφαλής.

OPS 1.590

**Προσγείωση — αεροδρόμιο προορισμού και αεροδρόμια εναλλαγής**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που ορίζεται με βάση την OPS 1475, στοιχείο α), δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου για το ύψος και, εάν συνυπολογίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου, την θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και εναλλαγής.

OPS 1.595

**Προσγείωση — Ξηρός διάδρομος**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.475, στοιχείο α) για τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης, επιτρέπει προσγείωση για πλήρη ακινητοποίηση στο αεροδρόμιο προορισμού ή σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο εναλλαγής, εντός του 70% της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης από σημείο που βρίσκεται 50 πόδια πάνω από το κατώφλι.

β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου α) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

1. Το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο·

2. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή τουλάχιστο το 150 % της συνιστώσας του ούριου ανέμου·

3. το είδος της επιφάνειας του διαδρόμου· και

4. την κλίση του διαδρόμου στη διεύθυνση της προσγείωσης.

γ) Για την αποστολή αεροπλάνου, σύμφωνα με το στοιχείο α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

1. το αεροπλάνο προσγειώνεται με άπνοια στον πλέον ευνοϊκό διάδρομο· και

2. το αεροπλάνο προσγειώνεται στον πλέον κατάλληλο διάδρομο, αφού υπολογισθεί η πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου και ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου στο έδαφος, καθώς και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και έδαφος.

δ) Αν ο αερομεταφορέας αδυνατεί να συμμορφωθεί με τις διατάξεις του στοιχείου β), σημείο 2) ανωτέρω, για το αεροδρόμιο προορισμού, η αποστολή του αεροπλάνου μπορεί να πραγματοποιηθεί αν προσδιορισθεί αεροδρόμιο εναλλαγής, το οποίο επιτρέπει πλήρη συμμόρφωση με τις διατάξεις των στοιχείων α), β) και γ).

OPS 1.600

**Προσγείωση — υγροί διάδρομοι και διάδρομοι με ρύπανση**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι υγρός, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης είναι ίση ή υπερβαίνει την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.595, πολλαπλασιαζόμενη με το συντελεστή 1,15.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν τα ενδεδειγμένα δελτία ή προγνώσεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο της άφιξης στο διάδρομο ενδέχεται να υπάρχει ρύπανση, η απόσταση προσγείωσης που καθορίζεται χρησιμοποιώντας στοιχεία αποδεκτά από την Αρχή για αυτές τις συνθήκες, δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης.

ΤΜΗΜΑ I

**ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ**

OPS 1.605

**Γενικά**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.605)

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η φόρτωση, η μάζα και το κέντρο βάρους του αεροπλάνου, κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας, συμμορφώνονται προς τους περιορισμούς που καθορίζονται στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσεως αεροπλάνου, ή στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, εφόσον αυτό θέτει αυστηρότερους περιορισμούς.

β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα και το κέντρο βάρους οποιουδήποτε αεροπλάνου μετά από πραγματική ζύγιση του αεροπλάνου πριν από την αρχική πτητική εκμετάλλευσή του, καθώς και μετά από αυτήν, ανά 4 έτη όταν χρησιμοποιούνται μάζες μεμονωμένων αεροπλάνων και ανά 9 έτη όταν χρησιμοποιούνται μάζες στόλου αεροπλάνων. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα των τροποποιήσεων και των επισκευών πάνω στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και να τεκμηριώνονται κατάλληλα. Επιπλέον, τα αεροπλάνα πρέπει να επαναζυγίζονται, εφόσον τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων πάνω στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση δεν είναι επακριβώς γνωστά.

γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα όλων των εξαρτημάτων πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου καθώς και των μελών του πληρώματος που περιλαμβάνονται στη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας, με ζύγιση ή τη χρήση σταθερών μαζών. Πρέπει να καθορίζεται η επίδραση της θέσης τους πάνω στο κέντρο βάρους του αεροπλάνου.

δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου, συμπεριλαμβανομένου του έρματος, με πραγματική ζύγιση του αεροπλάνου ή να καθορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου σύμφωνα με τις σταθερές μάζες επιβατών και αποσκευών, όπως ορίζονται στην OPS 1.620.

ε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα του φορτίου καυσίμου, χρησιμοποιώντας την πραγματική πυκνότητα, ή, αν αυτή δεν είναι γνωστή, την πυκνότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που προδιαγράφεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

OPS 1.607

**Ορολογία**

α) *Συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας*

Η συνολική μάζα του αεροπλάνου, όταν αυτό πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για ένα καθορισμένο τύπο πτητικής λειτουργίας, αφού αφαιρεθεί το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί και το ωφέλιμο φορτίο. Η ανωτέρω μάζα αποτελείται από τα εξής επιμέρους στοιχεία:

1. το πλήρωμα και τις αποσκευές πληρώματος·

2. τον εξοπλισμό τροφοδοσίας και τον αφαιρούμενο εξοπλισμό εξυπηρέτησης επιβατών· και

3. το πόσιμο νερό και τις χημικές ουσίες αποχωρητηρίων.

β) *Μέγιστη μάζα χωρίς καύσιμο*

Η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του αεροπλάνου χωρίς το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί. Η μάζα του καυσίμου που περιέχεται σε συγκεκριμένες δεξαμενές καυσίμου πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στη μάζα χωρίς καύσιμο του αεροπλάνου, εφόσον αυτό αναφέρεται ρητά στους περιορισμούς του εγχειριδίου πτήσεως αεροπλάνου.

γ) *Μέγιστη δομική μάζα προσγείωσης*

Η μέγιστη επιτρεπόμενη συνολική μάζα του αεροπλάνου κατά τη προσγείωση, κάτω από κανονικές συνθήκες.

δ) *Μέγιστη δομική μάζα απογείωσης*

Η μέγιστη επιτρεπόμενη συνολική μάζα του αεροπλάνου κατά την έναρξη της διαδρομής απογείωσης.

ε) *Κατάταξη επιβατών.*

1. Ως ενήλικες, άρρενες και θήλεις, νοούνται τα άτομα ηλικίας 12 ετών και άνω.

2. Ως παιδιά νοούνται τα άτομα ηλικίας 2 ετών και άνω, τα οποία όμως είναι μικρότερα των 12 ετών.

3. Ως βρέφη/νήπια νοούνται τα άτομα ηλικίας μικρότερης των 2 ετών.

στ) *Ωφέλιμο φορτίο*

Η συνολική μάζα επιβατών, αποσκευών και φορτίου, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε μη εμπορικού φορτίου.

OPS 1.610

**Φόρτωση, μάζα και ζυγοστάθμιση**

Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης τις αρχές και τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται στη φόρτωση και στο σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις της OPS 1.605. Το σύστημα αυτό πρέπει να καλύπτει όλους τους τύπους των πτητικών λειτουργιών που πρόκειται να εκτελούνται.

OPS 1.615

**Τιμές μάζας για το πλήρωμα**

α) Ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί τις ακόλουθες τιμές μάζας για να καθορίζει τη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας:

1. τις πραγματικές μάζες, συμπεριλαμβανομένων των αποσκευών του πληρώματος· ή

2. τις σταθερές μάζες, συμπεριλαμβανομένων των χειραποσκευών, ή 85 χγρ. για τα μέλη του πληρώματος πτήσης και 75 χγρ. για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου· ή

3. άλλες σταθερές μάζες, με τιμές αποδεκτές από την Αρχή.

β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσαρμόζει τη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας για να λαμβάνεται υπόψη η μάζα πρόσθετων αποσκευών. Η θέση των ανωτέρω πρόσθετων αποσκευών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον προσδιορισμό του κέντρου βάρους του αεροπλάνου.

OPS 1.620

**Τιμές μάζας για επιβάτες και αποσκευές**

α) Ο αερομεταφορέας υπολογίζει τη μάζα των επιβατών και των ελεγμένων αποσκευών, χρησιμοποιώντας είτε την πραγματική μάζα κάθε επιβάτη και την πραγματική μάζα των αποσκευών, οι οποίες προκύπτουν από πραγματική ζύγιση, είτε τις σταθερές τιμές μάζας που καθορίζονται κατωτέρω στους Πίνακες 1 έως 3, εκτός από την περίπτωση που οι θέσεις επιβατών που διαθέτει το αεροπλάνο είναι λιγότερες από 10. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η μάζα των επιβατών μπορεί να καθοριστεί με προφορική δήλωση κάθε επιβάτη, προσωπική ή εξ ονόματός του, προσθέτοντας σε αυτή μια προκαθορισμένη σταθερά ώστε να συνυπολογίζονται οι χειραποσκευές και ο ρουχισμός. (Η διαδικασία που καθορίζει τις περιπτώσεις επιλογής των πραγματικών ή των σταθερών μαζών, καθώς και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί όταν χρησιμοποιούνται προφορικές δηλώσεις πρέπει να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης).

β) Στην περίπτωση καθορισμού της πραγματικής μάζας με ζύγιση, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι συμπεριλαμβάνονται τα προσωπικά αντικείμενα και οι χειραποσκευές των επιβατών. Η ζύγιση αυτή πρέπει να πραγματοποιείται αμέσως πριν από την επιβίβαση στο αεροπλάνο και σε γειτονική με το αεροπλάνο θέση.

γ) Στην περίπτωση καθορισμού της μάζας των επιβατών με τη χρήση σταθερών τιμών μάζας, πρέπει να χρησιμοποιούνται οι σταθερές τιμές μάζας που παρατίθενται στους Πίνακες 1 και 2 κατωτέρω. Οι σταθερές μάζες περιλαμβάνουν τις χειραποσκευές και κάθε βρέφος/νήπιο κάτω των 2 ετών το οποίο μεταφέρεται από ενήλικα σε θέση επιβάτη. Τα βρέφη/νήπια που καταλαμβάνουν χωριστές θέσεις επιβατών πρέπει να θεωρούνται ως παιδιά για τους σκοπούς αυτού του στοιχείου.

δ) *Τιμές μάζας για επιβάτες — 20 ή περισσότερες θέσεις*

1. Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται στο αεροπλάνο είναι 20 ή περισσότερες, εφαρμόζονται οι σταθερές μάζες αρρένων και θηλέων του Πίνακα 1. Εναλλακτικά, σε περιπτώσεις όπου ο συνολικός αριθμός των διατιθέμενων θέσεων επιβατών είναι 30 ή περισσότερες, εφαρμόζονται οι τιμές μάζας "Όλοι ενήλικες" του Πίνακα 1.

2. Για τους σκοπούς του Πίνακα 1, ναυλωμένη πτήση για διακοπές σημαίνει έκτακτη πτήση με ενοίκιο, της οποίας ο μόνος σκοπός είναι να αποτελεί μέρος πακέτου ταξιδιού διακοπών. Οι τιμές μάζας της ναυλωμένης πτήσης για διακοπές εφαρμόζονται υπό τον όρο ότι δεν χρησιμοποιείται πάνω από το 5% των θέσεων επιβατών που υπάρχουν στο αεροπλάνο για μη εμπορική μεταφορά ορισμένων κατηγοριών επιβατών.

Πίνακας 1

| Θέσεις επιβατών | 20 και άνω | | 30 και άνω |
|---|---|---|---|
| | Άρρενες | Θήλεις | "όλοι ενήλικες" |
| Όλες οι πτήσεις εκτός από ναυλωμένες πτήσεις για διακοπές | 88 χγρ. | 70 χγρ. | 84 χγρ. |
| Ναυλωμένες πτήσεις για διακοπές | 83 χγρ. | 69 χγρ. | 76 χγρ. |
| Παιδιά | 35 χγρ. | 35 χγρ. | 35 χγρ. |

ε) *Τιμές μάζας για επιβάτες 19 ή λιγότερες θέσεις.*

1. Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διαθέτει το αεροπλάνο είναι 19 ή λιγότερες, ισχύουν οι σταθερές μάζες του Πίνακα 2.

2. Σε πτήσεις όπου δεν μεταφέρονται χειραποσκευές στον θάλαμο επιβατών ή όπου οι χειραποσκευές υπολογίζονται ξεχωριστά, μπορούν να αφαιρεθούν 6 χγρ. από τις ανωτέρω μάζες αρρένων και θηλέων. Είδη όπως ένα επανωφόρι, μία ομπρέλα, μία μικρή χειραποσκευή ή ένα πορτοφόλι, διάφορα έντυπα ανάγνωσης ή μία μικρή φωτογραφική μηχανή δεν θεωρούνται χειραποσκευές για τους σκοπούς του παρόντος σημείου.

Πίνακας 2

| Θέσεις επιβατών | 1-5 | 6-9 | 10-19 |
|---|---|---|---|
| Άρρενες | 104 χγρ. | 96 χγρ. | 92 χγρ. |
| Θήλεις | 86 χγρ. | 78 χγρ. | 74 χγρ. |
| Παιδιά | 35 χγρ. | 35 χγρ. | 35 χγρ. |

στ) *Τιμές μάζας για αποσκευές*

1. Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται στο αεροπλάνο είναι 20 και άνω, εφαρμόζονται οι σταθερές τιμές μάζας που δίνονται στον Πίνακα 3 για κάθε τεμάχιο ελεγμένων αποσκευών. Για αεροπλάνα με 19 θέσεις επιβατών ή λιγότερες, πρέπει να χρησιμοποιείται η πραγματική μάζα των ελεγμένων αποσκευών, όπως αυτή προσδιορίζεται με ζύγιση.

2. Για τους σκοπούς του Πίνακα 3:

i) Πτήση εσωτερικού ορίζεται η πτήση με προέλευση και προορισμό εντός των συνόρων ενός κράτους·

ii) πτήσεις εντός του ευρωπαϊκού χώρου ορίζονται οι πτήσεις, εκτός των πτήσεων εσωτερικού, των οποίων η προέλευση και ο προορισμός είναι εντός της περιοχής που καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 στην OPS 1.620, στοιχείο στ)· και

iii) ως διεθνής πτήση, εκτός των πτήσεων εντός του ευρωπαϊκού χώρου, ορίζεται η πτήση με προέλευση και προορισμό σε διαφορετικές ηπείρους.

Πίνακας 3

20 ή περισσότερες θέσεις

| Τύπος πτήσης | Σταθερή μάζα αποσκευών |
|---|---|
| Εσωτερικού | 11 χγρ. |
| Εντός του ευρωπαϊκού χώρου | 13 χγρ. |
| Διεθνής | 15 χγρ. |
| Όλες οι υπόλοιπες | 13 χγρ. |

ζ) Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας επιθυμεί να χρησιμοποιήσει σταθερές τιμές μάζας που είναι διαφορετικές από αυτές που περιέχονται στους κατωτέρω Πίνακες 1 έως 3, πρέπει να ενημερώνει την Αρχή για τους λόγους που επικαλείται και να λαμβάνει προκαταβολικά την έγκρισή της. Πρέπει επίσης να υποβάλει για έγκριση λεπτομερές σχέδιο ελέγχου βάρους και να εφαρμόσει τη μέθοδο στατιστικής ανάλυσης που αναφέρεται στο Παράρτημα 1 της OPS 1.620 ζ). Αφού η Αρχή εξακριβώσει και εγκρίνει τα αποτελέσματα του ελέγχου βάρους, οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας εφαρμόζονται μόνο για το συγκεκριμένο αερομεταφορέα. Οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο σε συνθήκες που είναι συμβατές με εκείνες κάτω από τις οποίες διεξήχθη ο έλεγχος. ¼ που οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας υπερβαίνουν εκείνες των Πινάκων 1-3, τότε πρέπει να χρησιμοποιούνται οι εν λόγω μεγαλύτερες τιμές.

η) Σε κάθε πτήση που πιστοποιείται ότι μεταφέρει σημαντικό αριθμό επιβατών, των οποίων οι μάζες, συμπεριλαμβανομένων των χειραποσκευών, αναμένεται να υπερβαίνουν τη σταθερή μάζα επιβατών, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει την πραγματική μάζα αυτών των επιβατών με ζύγιση ή με την προσθήκη επαρκούς επιπλέον μάζας.

θ) Σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται σταθερές τιμές μάζας για τις ελεγμένες αποσκευές και σημαντικός αριθμός επιβατών παραδίνουν στον έλεγχο αποσκευές που αναμένεται να υπερβαίνουν τη σταθερή μάζα αποσκευών, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει την πραγματική μάζα αυτών των αποσκευών με ζύγιση ή με την προσθήκη επαρκούς επιπλέον μάζας.

ι) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο κυβερνήτης ενημερώνεται όταν έχει χρησιμοποιηθεί μέθοδος με μη σταθερές τιμές μάζας για τον προσδιορισμό της μάζας του φορτίου και ότι η μέθοδος αυτή αναφέρεται στην έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης.

OPS 1.625

**Έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.625)

α) Ο αερομεταφορέας τεκμηριώνει εγγράφως τη μάζα και τη ζυγοστάθμιση, πριν από κάθε πτήση, καθορίζοντας το φορτίο και την κατανομή του. Τα έγγραφα τεκμηρίωσης της μάζας και της ζυγοστάθμισης πρέπει να παρέχουν στον κυβερνήτη τη δυνατότητα να μπορεί να αποφασίσει κατά πόσο το φορτίο και η κατανομή του είναι τέτοια ώστε δεν γίνεται υπέρβαση των ορίων μάζας και ζυγοστάθμισης του αεροπλάνου. Το όνομα του ατόμου που συνέταξε την έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης πρέπει να αναφέρεται στο έγγραφο. Το άτομο που επέβλεπε τη φόρτωση του αεροπλάνου πρέπει να βεβαιώνει ενυπόγραφα ότι το φορτίο και η κατανομή του συμφωνούν με την έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης. Το έγγραφο αυτό πρέπει να είναι αποδεκτό από τον κυβερνήτη, ο οποίος βεβαιώνει την αποδοχή του συνυπογράφοντας ή με άλλον ισοδύναμο τρόπο. (Βλέπε επίσης OPS 1.1055, στοιχείο α) σημείο 12).

β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίσει διαδικασίες για τις αλλαγές της τελευταίας στιγμής στο φορτίο.

γ) Ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιήσει εναλλακτικές διαδικασίες, αντί των διαδικασιών που απαιτούνται από τις παραπάνω παραγράφους α) και β), υπό τον όρο της έγκρισης από την Αρχή.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.605*

***Μάζα και ζυγοστάθμιση — Γενικά***

α) *Καθορισμός της συνολικής μάζας πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου*

1. Ζύγιση του αεροπλάνου

i) Κανονικά, τα καινούργια αεροπλάνα ζυγίζονται στο εργοστάσιο και μπορούν να τεθούν σε πτητική λειτουργία, χωρίς να επαναζυγίζονται, εφόσον οι καταχωρήσεις μάζας και ζυγοστάθμισης έχουν διευθετηθεί έτσι ώστε να περιλαμβάνουν τις μεταβολές και τις μετατροπές του αεροπλάνου. Τα αεροπλάνα που μεταβιβάζονται από αερομεταφορέα με εγκεκριμένο πρόγραμμα ελέγχου μάζας σε άλλον αερομεταφορέα με εγκεκριμένο πρόγραμμα, δεν χρειάζεται να επαναζυγίζονται από τον παραλαμβάνοντα αερομεταφορέα πριν αρχίσουν να χρησιμοποιούνται σε πτητική λειτουργία, εκτός αν έχουν περάσει περισσότερα από 4 έτη από την τελευταία ζύγιση.

ii) Η συγκεκριμένη μάζα και η συγκεκριμένη θέση του κέντρου βάρους (ΚΒ) κάθε αεροπλάνου επαναπροσδιορίζονται σε περιοδικά χρονικά διαστήματα. Το μέγιστο διάστημα μεταξύ δύο ζυγίσεων πρέπει να καθορίζεται από τον αερομεταφορέα και πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις της OPS 1.605, στοιχείο β). Επιπρόσθετα, η μάζα και το ΚΒ κάθε αεροπλάνου επαναπροσδιορίζονται είτε με:

Α) Ζύγιση· είτε με

Β) Υπολογισμό, αν ο αερομεταφορέας είναι σε θέση να παράσχει την αναγκαία τεκμηρίωση, ώστε να αποδείξει την εγκυρότητα της μεθόδου υπολογισμού που επέλεξε,

σε περίπτωση που οι αθροιστικές αλλαγές στη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας υπερβαίνουν το ± 0,5 % της μέγιστης μάζας προσγείωσης ή η αθροιστική αλλαγή της θέσης του ΚΒ υπερβαίνει το 0,5 % της μέσης αεροδυναμικής χορδής.

2. Μάζα στόλου και θέση του ΚΒ

i) Για στόλο ή ομάδα αεροπλάνων του ιδίου τύπου και διαμόρφωσης, μπορεί να χρησιμοποιηθεί η μέση συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας ως μάζα στόλου, και η μέση θέση του ΚΒ ως θέση του ΚΒ του στόλου, με την προϋπόθεση ότι οι συνολικές μάζες πτητικής λειτουργίας και οι θέσεις του ΚΒ των μεμονωμένων αεροπλάνων πληρούν τις ανοχές που καθορίζονται στο στοιχείο ii) κατωτέρω. Επιπλέον, εφαρμόζονται τα κριτήρια που καθορίζονται στα στοιχεία iii), iv) και α), σημείο 3 κατωτέρω.

ii) Ανοχές

Α) Αν η συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας μετά τη ζύγιση του αεροπλάνου ή η υπολογισμένη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας οποιουδήποτε αεροπλάνου του στόλου παρουσιάζει απόκλιση μεγαλύτερη από ± 0,5 % της μέγιστης δομικής μάζας προσγείωσης σε σχέση με την καθορισμένη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας του στόλου ή αν η θέση του ΚΒ παρουσιάζει απόκλιση μεγαλύτερη από ± 0,5 % της μέσης αεροδυναμικής χορδής από το ΚΒ του στόλου, τότε το αεροπλάνο αυτό εξαιρείται από το συγκεκριμένο στόλο. Μπορούν να καθορίζονται διαφορετικοί στόλοι με διαφορετική μέση μάζα στόλου ο καθένας.

Β) Στις περιπτώσεις που η μάζα του αεροπλάνου είναι εντός των ορίων ανοχής της συνολικής μάζας πτητικής λειτουργίας του στόλου, αλλά η θέση του ΚΒ του βρίσκεται εκτός της επιτρεπόμενης ανοχής του στόλου, το αεροπλάνο μπορεί να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας σύμφωνα με την ισχύουσα συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας του στόλου, χρησιμοποιώντας, ωστόσο, τη θέση ΚΒ του συγκεκριμένου αεροπλάνου.

Γ) Αν ένα συγκεκριμένο αεροπλάνο παρουσιάζει, συγκρινόμενο με άλλα αεροπλάνα του στόλου, φυσική διαφορά που μπορεί να περιγραφεί με σαφήνεια (π.χ. στην κουζίνα ή στη διαμόρφωση των θέσεων), η οποία έχει ως αποτέλεσμα υπέρβαση των ορίων ανοχών του στόλου, τότε το αεροπλάνο αυτό μπορεί να παραμείνει στο στόλο, με την προϋπόθεση ότι πραγματοποιούνται κατάλληλες διορθώσεις στη μάζα και/ή στη θέση του ΚΒ του συγκεκριμένου αεροπλάνου.

Δ) Τα αεροπλάνα, για τα οποία δεν έχει δημοσιευθεί επίσημα μέση αεροδυναμική χορδή, πρέπει να χρησιμοποιούνται με τις ατομικές τους τιμές μάζας και θέσης ΚΒ ή πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ειδικής μελέτης και έγκρισης.

iii) Χρήση των τιμών στόλου

Α) Μετά από τη ζύγιση του αεροπλάνου, ή σε περίπτωση που επέλθει οποιαδήποτε αλλαγή στον εξοπλισμό ή στη διαμόρφωση του αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείκνυει ότι το αεροπλάνο αυτό εμπίπτει εντός των ορίων ανοχών που καθορίζονται στο στοιχείο 2), σημείο ii) ανωτέρω.

Β) Τα αεροπλάνα που δεν έχουν ζυγιστεί μετά από τον τελευταίο προσδιορισμό μάζας του στόλου μπορούν να εξακολουθούν να ανήκουν σε ένα στόλο, ο οποίος εκτελεί πτητικές λειτουργίες με τιμές στόλου, με την προϋπόθεση ότι οι ατομικές τιμές έχουν αναθεωρηθεί βάσει υπολογισμών και παραμένουν μέσα στα όρια ανοχών που καθορίζονται στο στοιχείο 2) σημείο ii) ανωτέρω. Αν οι ατομικές τιμές αυτές δεν εμπίπτουν πλέον εντός των επιτρεπομένων ανοχών, ο αερομεταφορέας πρέπει είτε να καθορίσει νέες τιμές στόλου, οι οποίες να πληρούν τους όρους των στοιχείων 2) σημείο i) και 2) σημείο ii) ανωτέρω, είτε να χρησιμοποιεί τα αεροπλάνα που δεν εμπίπτουν στα όρια με τις ατομικές τους τιμές.

Γ) Για να προστεθεί ένα αεροπλάνο σε ένα στόλο, ο οποίος εκτελεί πτητικές λειτουργίες με τιμές στόλου, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει, με ζύγιση ή με υπολογισμό, ότι οι πραγματικές τιμές του αεροπλάνου εμπίπτουν στα όρια ανοχών που καθορίζονται στο στοιχείο 2), σημείο ii) ανωτέρω.

iv) Για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του στοιχείου 2), σημείο i) ανωτέρω, οι τιμές του στόλου πρέπει να ενημερώνονται τουλάχιστον στο τέλος κάθε διαδικασίας προσδιορισμού της μάζας του στόλου.

3. Αριθμός αεροπλάνων που πρέπει να ζυγίζονται για τον προσδιορισμό των τιμών στόλου

i) Αν "ν" είναι ο αριθμός των αεροπλάνων σε ένα στόλο, τα οποία χρησιμοποιούν τιμές στόλου, τότε ο αερομεταφορέας πρέπει να ζυγίζει, στο διάστημα μεταξύ δύο προσδιορισμών μάζας του στόλου, ορισμένο αριθμό αεροπλάνων, όπως ορίζεται στον παρακάτω Πίνακα:

| Αριθμός αεροπλάνων στο στόλο | Ελάχιστος αριθμός ζυγίσεων |
|---|---|
| 2 ή 3 | ν |
| 4 έως 9 | (ν + 3)/2 |
| 10 και άνω | (ν + 51)/10 |

ii) Κατά την επιλογή των αεροπλάνων που πρόκειται να ζυγιστούν, πρέπει να επιλέγονται τα αεροπλάνα του στόλου που δεν έχουν ζυγιστεί για το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

iii) Το χρονικό διάστημα μεταξύ 2 προσδιορισμών τιμών μάζας του στόλου δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 48 μήνες.

4. Διαδικασία ζύγισης

i) Η ζύγιση πρέπει να πραγματοποιείται είτε από τον κατασκευαστή είτε από εγκεκριμένο οργανισμό συντήρησης.

ii) Πρέπει να λαμβάνονται οι συνήθεις προφυλάξεις που είναι σύμφωνες με την ορθή πρακτική, όπως:

Α) να πραγματοποιείται έλεγχος της πληρότητας του αεροπλάνου και του εξοπλισμού·

Β) να καθορίζεται ότι έχουν υπολογισθεί κατάλληλα τα υγρά που φέρει το αεροπλάνο·

Γ) να εξασφαλίζεται ότι το αεροπλάνο είναι καθαρό· και

Δ) να εξασφαλίζεται ότι η ζύγιση πραγματοποιείται σε κλειστό χώρο.

iii) Κάθε εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για ζύγιση πρέπει να βαθμονομείται, να μηδενίζεται και να χρησιμοποιείται κατάλληλα, σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Κάθε ζυγός πρέπει, κάθε 2 έτη ή εντός χρονικού διαστήματος που καθορίζεται από τον κατασκευαστή του εξοπλισμού ζύγισης, όποιο από τα δύο διαστήματα είναι μικρότερο, να βαθμονομείται είτε από τον κατασκευαστή, είτε από την Εθνική Υπηρεσία Μέτρων και Σταθμών, είτε από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο οργανισμό. Ο εξοπλισμός πρέπει να επιτρέπει τον ακριβή προσδιορισμό της μάζας του αεροπλάνου [βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.605, στοιχείο α) σημείο 4 iii].

β) *Ειδικές σταθερές μάζες για το ωφέλιμο φορτίο*

Εκτός από τις σταθερές μάζες για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές, ο αερομεταφορέας μπορεί να υποβάλλει για έγκριση από την Αρχή σταθερές μάζες και για άλλα στοιχεία του φορτίου.

γ) *Φόρτωση του αεροπλάνου*

1. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίσει ότι η φόρτωση των αεροπλάνων του διεξάγεται υπό την επίβλεψη προσωπικού το οποίο έχει τα κατάλληλα προσόντα.

2. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η φόρτωση του φορτίου πραγματοποιείται σύμφωνα με τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό της μάζας και της ζυγοστάθμισης του αεροπλάνου.

3. Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τα πρόσθετα δομικά όρια, όπως οι περιορισμοί αντοχής δαπέδου, το μέγιστο φορτίο ανά τρέχον μέτρο, τη μέγιστη μάζα ανά διαμέρισμα εμπορευμάτων και/ή τα μέγιστα όρια καθισμάτων.

δ) *¼ρια κέντρου βάρους*

1. Φάκελος πτητικής λειτουργίας ΚΒ

Πρέπει να εφαρμόζονται περιθώρια πτητικής λειτουργίας στο φάκελο πτήσης του πιστοποιημένου κέντρου βάρους, εκτός εάν εφαρμόζεται η πρακτική της κατανομής καθισμάτων και λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη στον υπολογισμό της ζυγοστάθμισης οι επιδράσεις του αριθμού επιβατών ανά σειρά καθισμάτων, των εμπορευμάτων σε ανεξάρτητα διαμερίσματα εμπορευμάτων και του καυσίμου σε ανεξάρτητες δεξαμενές. Για τον καθορισμό των περιθωρίων του ΚΒ, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές αποκλίσεις από την υποτιθέμενη κατανομή βάρους. Εάν εφαρμόζεται η πρακτική της ελεύθερης επιλογής καθισμάτων, ο αερομεταφορέας πρέπει να εισάγει διαδικασίες για τις απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες από το πλήρωμα πτήσης ή το πλήρωμα θαλάμου, στην περίπτωση που η διαμήκης επιλογή καθίσματος είναι άκρως μονόπλευρη. Τα περιθώρια του ΚΒ καθώς και οι σχετικές διαδικασίες πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των υποθέσεων σχετικά με τον τρόπο που κάθονται οι επιβάτες, πρέπει να είναι αποδεκτά από την Αρχή.

2. Κέντρο βαρύτητας κατά την πτήση

Επιπρόσθετα στις διατάξεις του στοιχείου δ) σημείο 1 ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ότι οι διαδικασίες λαμβάνουν πλήρως υπόψη τη μέγιστη μεταβολή του ΚΒ κατά την πτήση, η οποία προκαλείται από τις κινήσεις των επιβατών ή του πληρώματος, καθώς και από την κατανάλωση ή τη μεταφορά καυσίμου.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.620 στοιχείο στ)*

***Ορισμός της περιοχής για πτήσεις εντός του ευρωπαϊκού χώρου***

Για τους σκοπούς της OPS 1.620, στοιχείο στ), πτήσεις εντός του ευρωπαϊκού χώρου, εκτός από τις εσωτερικές πτήσεις, είναι οι πτήσεις που εκτελούνται εντός της περιοχής που περικλείεται από λοξοδρομικές γραμμές μεταξύ των ακόλουθων σημείων:

— B7200 A04500

— B4000 A04500

— B3500 A03700

— B3000 A03700

— B3000 Δ00600

— B2700 Δ00900

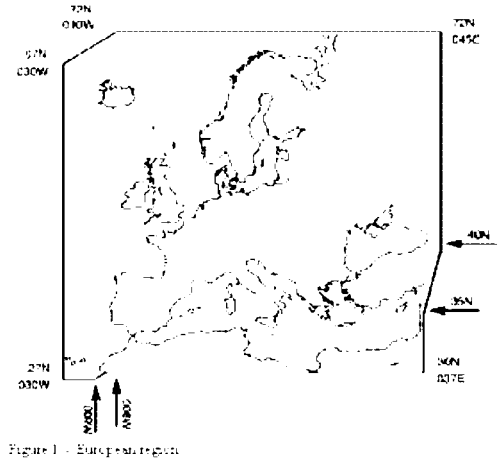
— B2700 Δ03000

— B6700 Δ03000

— B7200 Δ01000

— B7200 Δ04500

όπως απεικονίζονται στο Σχεδιάγραμμα 1 κατωτέρω:



Σχεδιάγραμμα 1
Ευρωπαϊκός χώρος

*Παράρτημα 1 της OPS 1.620 ζ)*

***Διαδικασία για τον καθορισμό αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας για επιβάτες και αποσκευές***

α) *Επιβάτες*

1. Μέθοδος δειγματοληψίας βαρών

Η μέση μάζα των επιβατών και των χειραποσκευών τους πρέπει να καθορίζεται με τυχαία δειγματοληψία. Η επιλογή των τυχαίων δειγμάτων πρέπει, από τη φύση της και το εύρος της, να είναι αντιπροσωπευτική του όγκου των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, τη συχνότητα των πτήσεων σε διάφορες διαδρομές, τις εισερχόμενες και εξερχόμενες πτήσεις, την εποχή εφαρμογής και τον αριθμό θέσεων του αεροπλάνου.

2. Μέγεθος δείγματος

Το σχέδιο ελέγχου πρέπει να καλύπτει τη ζύγιση τουλάχιστον του μεγαλύτερου από τα παρακάτω:

i) Του αριθμού επιβατών που υπολογίζεται σύμφωνα με προκαταρκτικό δείγμα, με τη χρησιμοποίηση συνήθων διαδικασιών στατιστικής ανάλυσης και με βάση εύρος σχετικής αξιοπιστίας (ακρίβειας) για μέσες μάζες: 1 % για την περίπτωση "όλοι ενήλικες" και 2 % για ξεχωριστές ομάδες "άρρενες" και "θήλεις"· και

ii) Για αεροπλάνα:

A) Με αριθμό θέσεων επιβατών 40 και άνω ενός συνόλου 2 000 επιβατών· ή

B) με αριθμό θέσεων επιβατών μικρότερο από 40, συνολικού αριθμού 50 x (τον αριθμό των θέσεων επιβατών).

3. Μάζες επιβατών:

Οι μάζες των επιβατών πρέπει να περιλαμβάνουν τη μάζα των προσωπικών αντικειμένων που κρατούν οι επιβάτες όταν εισέρχονται στο αεροπλάνο. Όταν λαμβάνονται τυχαία δείγματα των μαζών των επιβατών, τα βρέφη/νήπια πρέπει να ζυγίζονται μαζί με τον ενήλικα που τα συνοδεύει. [Βλέπε επίσης OPS 1620, στοιχείο γ), δ) και ε)].

4. Τόπος ζύγισης

Ο τόπος ζύγισης των επιβατών επιλέγεται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο αεροπλάνο, σε ένα σημείο όπου είναι απίθανο να επέλθει αλλαγή της μάζας των επιβατών, με την εγκατάλειψη ή την ανάληψη περισσότερων προσωπικών αντικειμένων από αυτούς, πριν από την επιβίβασή τους στο αεροπλάνο.

5. Μηχανή ζύγισης

Η μηχανή ζύγισης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για ζύγιση των επιβατών πρέπει να έχει ικανότητα τουλάχιστον 150 χγρ. Η μάζα επιδεικνύεται με ελάχιστη υποδιαίρεση 500 γρ. Η μηχανή ζύγισης πρέπει να είναι ακριβής μέχρι τη μεγαλύτερη από τις ακόλουθες τιμές: 0,5 % ή 200 γρ.

6. Καταγραφή των τιμών μαζών

Για κάθε πτήση πρέπει να καταγράφεται η μάζα των επιβατών, η αντίστοιχη κατηγορία επιβατών (π.χ. άρρενες/θήλεις/παιδιά) και ο αριθμός πτήσης.

β) *Ελεγμένες αποσκευές*

Η στατιστική μέθοδος για τον καθορισμό των αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας των αποσκευών που βασίζεται στις μέσες μάζες των αποσκευών του ελάχιστου απαιτούμενου μεγέθους δείγματος είναι βασικά ίδια με την αντίστοιχη μέθοδο για επιβάτες, όπως καθορίζεται στο στοιχείο α), σημείο 1). Για αποσκευές, το σχετικό εύρος αξιοπιστίας (ακρίβεια) ανέρχεται σε 1 %. Πρέπει να ζυγιστούν τουλάχιστον 2 000 τεμάχια ελεγμένων αποσκευών.

γ) *Καθορισμός των αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές*

1. Σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές, αντί των πραγματικών μαζών που προκύπτουν από ζύγιση, πρέπει να πραγματοποιείται στατιστική ανάλυση για να εξασφαλίζεται ότι αυτές δεν επηρεάζουν δυσμενώς την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας. Από την ανάλυση αυτή θα προκύπτουν μέσες τιμές μάζας για επιβάτες και αποσκευές, καθώς και άλλα στοιχεία.

2. Σε αεροπλάνα με 20 ή περισσότερες θέσεις επιβατών, οι ανωτέρω μέσες τιμές εφαρμόζονται ως αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας για άρρενες και θήλεις.

3. Για μικρότερα αεροπλάνα, οι ακόλουθες αυξήσεις πρέπει να προστίθενται στη μέση μάζα επιβατών για να προκύψουν οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας:

| Αριθμός θέσεων επιβατών | Απαιτούμενη επιπλέον μάζα |
|---|---|
| 1-και 5 | 16 χγρ. |
| 6-και 9 | 8 χγρ. |
| 10-και 19 | 4 χγρ. |

Εναλλακτικά, για αεροσκάφη με 30 ή περισσότερες θέσεις επιβατών, μπορούν να εφαρμοστούν οι αναθεωρημένες σταθερές (μέσες) τιμές μάζας που ισχύουν για την περίπτωση "1/4λοι ενήλικες". Οι αναθεωρημένες σταθερές (μέσες) τιμές μάζας αποσκευών ισχύουν για αεροπλάνα με 20 ή περισσότερες θέσεις επιβατών.

4. Οι αερομεταφορείς έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν λεπτομερές σχέδιο ελέγχου στην Αρχή για έγκριση, και συνεπώς για απόκλιση από την αναθεωρημένη σταθερή τιμή μάζας, με την προϋπόθεση ότι η αποκλίνουσα αυτή τιμή καθορίζεται μετά από χρήση της διαδικασίας που ερμηνεύεται στο παρόν προσάρτημα. Οι αποκλίσεις αυτές πρέπει να αναθεωρούνται σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 5 έτη.

5. Οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας για την περίπτωση "1/4λοι ενήλικες" πρέπει να βασίζονται σε αναλογία αρρένων/θηλέων 80/20, όσον αφορά "όλες τις πτήσεις", εκτός από την περίπτωση "μισθωμένων πτήσεων για διακοπές" όπου η αναλογία είναι 50:50. Αν ο αερομεταφορέας επιθυμεί να λάβει έγκριση για χρήση διαφορετικής αναλογίας για συγκεκριμένες διαδρομές ή πτήσεις, τότε πρέπει να υποβάλλει στοιχεία στην Αρχή, με τα οποία αποδεικνύεται ότι η εναλλακτική αναλογία αρρένων/θηλέων είναι συντηρητική και καλύπτει τουλάχιστον το 84 % των πραγματικών αναλογιών αρρένων/θηλέων σε δείγμα τουλάχιστον 100 αντιπροσωπευτικών πτήσεων.

6. Οι μέσες τιμές μάζας που προκύπτουν στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό σε χγρ.. Οι τιμές μάζας των ελεγμένων αποσκευών στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο αριθμό 0,5 χγρ., ανάλογα με την περίπτωση.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.625*

***Έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης***

α) *Έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης*

1. Περιεχόμενα

i) Τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες πληροφορίες:

A) Τη νηολόγηση και τον τύπο του αεροπλάνου·

B) το διακριτικό αριθμό πτήσης και την ημερομηνία·

Γ) τα στοιχεία ταυτότητας του κυβερνήτη·

Δ) τα στοιχεία ταυτότητας του ατόμου που συνέταξε το έγγραφο·

Ε) τη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας και το αντίστοιχο ΚΒ του αεροπλάνου·

ΣΤ) τη μάζα καυσίμου κατά την απογείωση και τη μάζα καυσίμου του ταξιδιού·

Ζ) τη μάζα των αναλώσιμων, εκτός από το καύσιμο·

Η) τις συνιστώσες του φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών, των αποσκευών, του φορτίου ναύλου και του έρματος·

Θ) τη μαζά απογείωσης, τη μάζα προσγείωσης και τη μάζα χωρίς καύσιμο.

Ι) την κατανομή φορτίου·

ΙΑ) τις εφαρμοζόμενες θέσεις ΚΒ του αεροπλάνου· και

ΙΒ) τις οριακές τιμές μάζας και ΚΒ.

ii) Ο αερομεταφορέας μπορεί να παραλείψει ορισμένα από τα ανωτέρω στοιχεία από την έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης, εφόσον έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από την Αρχή.

2. Αλλαγή τελευταίας στιγμής

Οποιαδήποτε αλλαγή τελευταίας στιγμής μετά από τη συμπλήρωση της έγγραφης τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης πρέπει να ανακοινώνεται στον κυβερνήτη και να καταγράφεται στα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης. Η μέγιστη επιτρεπόμενη αλλαγή του αριθμού των επιβατών ή του φορτίου χειρός, που είναι αποδεκτές ως αλλαγές τελευταίας στιγμής, πρέπει να καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Αν γίνει υπέρβαση αυτού του αριθμού, πρέπει να συντάσσονται νέα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης.

β) *Ηλεκτρονικά υπολογιστικά συστήματα*

Στις περιπτώσεις όπου τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης παράγονται μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστικού συστήματος, ο αερομεταφορέας πρέπει να επαληθεύει την ορθότητα των παραγόμενων στοιχείων. Πρέπει να δημιουργήσει σύστημα για να ελέγχει ότι οι τροποποιήσεις στα δεδομένα τροφοδοσίας του συστήματος, ενσωματώνονται κατάλληλα στο σύστημα και ότι το σύστημα λειτουργεί σωστά σε συνεχή βάση, επαληθεύοντας τα παραγόμενα στοιχεία ανά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους 6 μήνες.

γ) *Συστήματα υπολογισμού μάζας και ζυγοστάθμισης επί του αεροπλάνου*

Ο αερομεταφορέας πρέπει να λάβει έγκριση της Αρχής, αν επιθυμεί να χρησιμοποιήσει ηλεκτρονικό σύστημα υπολογισμού μάζας και ζυγοστάθμισης, το οποίο βρίσκεται επί του αεροπλάνου, ως κύρια πηγή διεκπεραίωσης του υπολογισμού.

δ) *Ζεύξη δεδομένων (Datalink)*

Όταν τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης διαβιβάζονται στα αεροπλάνα με ηλεκτρονική μορφή, πρέπει να υπάρχει στο έδαφος ένα αντίγραφο του τελικού εγγράφου τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης, όπως αυτό έγινε δεκτό από τον κυβερνήτη.

ΤΜΗΜΑ ΙΑ

**ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**

OPS 1.630

**Γενική εισαγωγή**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ουδεμία πτήση εκτελείται, εκτός εάν τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται, σύμφωνα με το παρόν Τμήμα:

1. Είναι εγκεκριμένα, εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στο στοιχείο γ), και έχουν εγκατασταθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικά απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων και των ελάχιστων προτύπων επιδόσεων και των απαιτήσεων πτητικής λειτουργίας και πτητικής ικανότητας·

2. Βρίσκονται σε κατάσταση συνεχούς επιχειρησιακής ετοιμότητας για το είδος της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται, με την επιφύλαξη των όσων ορίζονται στον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (ΠΕΕ) (παραπομπή στην OPS 1.030)· και

β) Τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων των οργάνων και του εξοπλισμού είναι εκείνα που καθορίζονται στις σχετικές κοινές οδηγίες τεχνικών προδιαγραφών (JTSO) που ισχύουν, όπως παρατίθενται στις JAR-TSO, εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους κώδικες πτητικής λειτουργίας ή πτητικής ικανότητας. 1/4ργανα και εξοπλισμός τα οποία, κατά την ημερομηνία εφαρμογής της OPS, συμμορφώνονται με διαφορετικές προδιαγραφές σχεδιασμού και επιδόσεων από εκείνες των JTSO, μπορούν να παραμείνουν σε χρήση, ή να εγκατασταθούν, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν Τμήμα. Τα όργανα και ο εξοπλισμός που έχουν ήδη εγκριθεί δεν απαιτείται να συμμορφώνονται με αναθεωρημένη JTSO ή αναθεωρημένη προδιαγραφή, η οποία είναι διαφορετική από μια JTSO, εκτός εάν καθορίζεται απαίτηση με αναδρομική ισχύ.

γ) Για τα ακόλουθα είδη δεν απαιτείται έγκριση εξοπλισμού:

1. Ηλεκτρικές ασφάλειες που αναφέρονται στην OPS 1.635·

2. ηλεκτρικοί φανοί που αναφέρονται στην OPS 1.640 στοιχείο α), σημείο 4)·

3. ένα ακριβές ρολόι, το οποίο αναφέρεται στην OPS 1.650 στοιχείο β) & 1.652, στοιχείο β)·

4. υποδοχή χάρτη, η οποία αναφέρεται στην OPS 1.652 στοιχείο ιδ),

5. κυτία πρώτων βοηθειών, τα οποία αναφέρεται στην OPS 1.745,

6. κυτίο με ιατρικά είδη έκτακτης ανάγκης, το οποίο αναφέρεται στην OPS 1.755,

7. μεγάφωνα, τα οποία αναφέρονται στην OPS 1.810·

8. σωστικά μέσα και σήματα με φωτοβολίδες, που αναφέρονται στην OPS 1.835, στοιχείο α) και γ)· και

9. άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης, αγκυροβόλησης ή ελιγμών υδροπλάνων και αμφιβίων αεροπλάνων στο νερό, που αναφέρονται στην OPS 1.840.

δ) Εάν μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει, κατά τη διάρκεια της πτήσης και από τη θέση του, να χρησιμοποιήσει τον εξοπλισμό, πρέπει να είναι εύκολος ο χειρισμός του από αυτή τη θέση. Όταν περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να χειρίζονται μονάδα του εξοπλισμού, η μονάδα αυτή πρέπει να είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να είναι εύκολη η λειτουργία του εξοπλισμού από κάθε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός του.

ε) Τα όργανα που χρησιμοποιούνται από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης είναι τοποθετημένα με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτρέπουν στο μέλος του πληρώματος πτήσης να βλέπει με ευκολία τις ενδείξεις από τη θέση του, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική γραμμή που κανονικά έχει, όταν κοιτά προς τα εμπρός, κατά μήκος του ίχνους πτήσης. Όταν απαιτείται η λειτουργία ενός μόνο οργάνου σε αεροπλάνο, του οποίου η πτητική λειτουργία εκτελείται από περισσότερα από 1 μέλη του πληρώματος πτήσης, αυτό πρέπει να τοποθετείται έτσι ώστε το όργανο να είναι ορατό από κάθε ενδεδειγμένη θέση του πληρώματος πτήσης.

OPS 1.635

**Μηχανισμοί προστασίας κυκλώματος**

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου στο οποίο χρησιμοποιούνται ηλεκτρικές ασφάλειες, εκτός εάν υπάρχουν εφεδρικές ασφάλειες, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατά την πτήση, ο αριθμός των οποίων είναι τουλάχιστον ίσος με το 10% του αριθμού των ασφαλειών κάθε κατηγορίας ή 3 ασφάλειες από κάθε κατηγορία, ανάλογα ποιος από τους δύο είναι μεγαλύτερος.

OPS 1.640

**Φώτα πτητικής λειτουργίας αεροπλάνου**

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με:

α) Για πτήση ημέρας:

1. Σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης·
2. φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου·
3. φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών· και
4. ηλεκτρικό φανό για κάθε απαιτούμενο μέλος πληρώματος, ο οποίος είναι εύκολα προσιτός από τα μέλη του πληρώματος, όταν αυτά κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους.

β) Για νυκτερινή πτήση, εκτός του εξοπλισμού που καθορίζεται στο ανωτέρω στοιχείο α):

1. φώτα πλοήγησης/θέσης· και
2. Δύο φώτα προσγείωσης ή ένα μόνο φως με δύο χωριστά ενεργοποιούμενα νημάτια· και
3. φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το αεροπλάνο είναι υδροπλάνο ή αμφίβιο αεροπλάνο.

OPS 1.645

**Καθαριστήρες αλεξήνεμου**

Απαγορεύεται η εκμετάλλευση αεροπλάνου με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με καθαριστήρα αλεξήνεμου σε κάθε θέση χειριστή ή με αντίστοιχο μέσο, ώστε να διατηρείται καθαρό από υετό μέρος του αλεξήνεμου.

OPS 1.650

**"Πτήσεις εξ όψεως" (VFR) κατά την ημέρα όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός**

Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνου κατά τη διάρκεια της ημέρας, σύμφωνα με τους Κανόνες "Πτήσεων εξ όψεως" (VFR), εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με τα όργανα πτήσης και πλοήγησης και το σχετικό εξοπλισμό και πληρούνται οι συνθήκες, όπου είναι απαραίτητη η εφαρμογή τους, που αναφέρονται στις παρακάτω υποπαραγράφους:

α) μαγνητική πυξίδα·

β) Ένα ακριβές ρολόι που δείχνει τον χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα·

γ) ευαίσθητο υψόμετρο πίεσης, βαθμονομημένο σε πόδια (feet), με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε εκτοπασκάλ (hectopascals)/χιλιοστόβαρα (millibars), το οποίο είναι ρυθμιζόμενο για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να επικρατήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης·

δ) ενδείκτη ταχύτητας αέρα, βαθμονομημένο σε κόμβους (knots)·

ε) ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας·

στ) ενδείκτη στροφών και κλίσεων ή συντονιστή στροφών με ενσωματωμένο ενδείκτη κλίσεων·

ζ) ενδείκτη στάσης·

η) σταθεροποιημένο ενδείκτη κατεύθυνσης· και

θ) μέσο ένδειξης, στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης, της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρα, βαθμονομημένο σε βαθμούς Κελσίου.

ι) Για πτήσεις που δεν υπερβαίνουν τα 60 λεπτά σε διάρκεια, οι οποίες απογειώνονται και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο, και οι οποίες παραμένουν εντός 50 ναυτ. μίλια από αυτό το αεροδρόμιο, όλα τα όργανα που καθορίζονται στα στοιχεία στ), ζ) και η) ανωτέρω και στο στοιχείο ια), σημείο 4), στοιχείο ια), σημείο 5) και στοιχείο ια), σημείο 6)β κατωτέρω, μπορούν να αντικατασταθούν είτε από ενδείκτη στροφών και κλίσεων, είτε από συντονιστή στροφών με ενσωματωμένο ενδείκτη κλίσεων, είτε από έναν ενδείκτη στάσης και έναν ενδείκτη κλίσεων.

ια) οποτεδήποτε απαιτούνται δύο χειριστές, η θέση του δεύτερου χειριστή πρέπει να διαθέτει τα ακόλουθα ξεχωριστά όργανα:

1. ευαίσθητο υψόμετρο πίεσης, βαθμονομημένο σε πόδια (feet), με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε εκτοπασκάλ (hectopascals)/χιλιοστόβαρα (millibars, και ρυθμιζόμενο για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να επικρατήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης·
2. ενδείκτη ταχύτητας αέρα, βαθμονομημένο σε κόμβους (knots)·
3. ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας·
4. ενδείκτη στροφών και κλίσεων ή συντονιστή στροφών με ενσωματωμένο ενδείκτη κλίσεων·
5. ενδείκτη στάσης· και
6. σταθεροποιημένο ενδείκτη κατεύθυνσης.

ιβ) Κάθε σύστημα ένδειξης ταχύτητας αέρα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή με ισοδύναμο μέσο, για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω συμπύκνωσης ή λόγω παγοποίησης για:

1. αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 χγρ. με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών για περισσότερες από 9 θέσεις·

2. αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την 1η Απριλίου 1999 ή αργότερα.

ιγ) Στις περιπτώσεις που απαιτούνται διπλά όργανα, η απαίτηση περιλαμβάνει ξεχωριστές ενδείξεις για κάθε χειριστή και ξεχωριστούς επιλογείς ή άλλο σχετικό εξοπλισμό, όπου είναι απαραίτητο.

ιδ) Όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μέσα που δείχνουν πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα απαιτούμενα όργανα πτήσης· και

ιε) Όλα τα αεροπλάνα με περιορισμούς συμπιεστότητας, που δεν γίνονται εμφανείς με άλλο τρόπο από τους απαιτούμενους ενδείκτες ταχύτητας αέρα, είναι εφοδιασμένα με ένα ενδείκτη αριθμού Mach σε κάθε θέση χειριστή.

OPS 1.652

**"Πτήσεις με όργανα" (IFR) ή νυκτερινές πτήσεις 1/4ργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός**

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου σύμφωνα με τους κανόνες "πτήσεων με όργανα" (IFR) ή κατά τη νύκτα σύμφωνα με τους κανόνες "πτήσεων εξ όψεως" (VFR), εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με τα όργανα πτήσης και πλοήγησης και το σχετικό εξοπλισμό και, όπου είναι απαραίτητο, σύμφωνα με τις συνθήκες, που αναφέρονται στα κατωτέρω στοιχεία:

α) μαγνητική πυξίδα·

β) ακριβές ρολόι που δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα·

γ) Δύο ευαίσθητα υψόμετρα πίεσης, βαθμονομημένα σε πόδια (feet), με ρυθμίσεις υποκλίμακας, βαθμονομημένες σε εκτοπασκάλ (hectopascals)/χιλιοστόβαρα (millibars), τα οποία είναι ρυθμιζόμενα για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να επικρατήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης·

δ) σύστημα ένδειξης ταχύτητας του αέρα με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή άλλο ισοδύναμο μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω συμπύκνωσης ή παγοποίησης, συμπεριλαμβανομένου και προειδοποιητικού ενδείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot. Η απαίτηση για προειδοποιητικό ενδείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot δεν εφαρμόζεται για εκείνα τα αεροπλάνα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 9 ή λιγότερες θέσεις επιβατών ή με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5 700 χγρ. ή μικρότερη και για τα οποία έχει εκδοθεί ιδιαίτερο Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1998.

ε) ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας·

στ) ενδείκτη στροφών και κλίσεων·

ζ) ενδείκτη στάσης·

η) σταθεροποιημένο ενδείκτη κατεύθυνσης·

θ) μέσο ένδειξης, στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης, της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρα, βαθμονομημένο σε βαθμούς Κελσίου· και

ι) δύο ανεξάρτητα συστήματα στατικής πίεσης, εκτός της περίπτωσης ελικοφόρων αεροσκαφών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5 700 χγρ. ή μικρότερη, όπου επιτρέπεται ένα σύστημα στατικής πίεσης και μία εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης·

ια) οποτεδήποτε απαιτούνται δύο χειριστές, η θέση του δεύτερου χειριστή πρέπει να διαθέτει τα ακόλουθα ξεχωριστά όργανα:

1. ευαίσθητο υψόμετρο πίεσης, βαθμονομημένο σε πόδια (feet), με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε εκτοπασκάλ (hectopascals)/χιλιοστόβαρα (millibars), και ρυθμιζόμενο για κάθε βαρομετρική πίεση που ενδέχεται να επικρατήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης και το οποίο μπορεί να είναι ένα από τα δύο υψόμετρα που απαιτούνται σύμφωνα με το στοιχείο γ) ανωτέρω·

2. σύστημα ένδειξης ταχύτητας του αέρα με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή άλλο ισοδύναμο μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω συμπύκνωσης ή παγοποίησης, συμπεριλαμβανομένου και προειδοποιητικού ενδείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot. Η απαίτηση για προειδοποιητικό ενδείκτη αστοχίας του θερμαντήρα pitot δεν εφαρμόζεται για εκείνα τα αεροπλάνα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 9 ή λιγότερες θέσεις επιβατών ή με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5 700 ή μικρότερη και για τα οποία έχει εκδοθεί ιδιαίτερο Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1998.

3. ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας·

4. ενδείκτη στροφών και κλίσεων·

5. ενδείκτη στάσης· και

6. σταθεροποιημένο ενδείκτη κατεύθυνσης.

ιβ) Τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών πρέπει επιπλέον να είναι εφοδιασμένα με μονό ενδείκτη στάσης σε αναμονή (τεχνητό ορίζοντα), που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί από οποιαδήποτε θέση χειριστή, ο οποίος:

1. Τροφοδοτείται συνεχώς με ηλεκτρικό ρεύμα κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας και, μετά από ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, τροφοδοτείται από πηγή που είναι ανεξάρτητη από το κανονικό σύστημα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος·

2. λειτουργεί με αξιοπιστία για τουλάχιστον 30 λεπτά μετά από την ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, λαμβάνοντας υπόψη και άλλα φορτία στην παροχή ισχύος ανάγκης, καθώς και τις επιχειρησιακές διαδικασίες·

3. λειτουργεί ανεξάρτητα από οποιοδήποτε άλλο σύστημα ένδειξης στάσης·

4. τίθεται αυτόματα σε λειτουργία, αμέσως μετά την ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος· και

5. φωτίζεται κατάλληλα κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτητικής λειτουργίας,

εκτός της περίπτωσης αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5 700 χγρ. ή μικρότερη, που είναι ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος την 1η Απριλίου 1995, και είναι εφοδιασμένα με ενδείκτη στάσης σε αναμονή στον πίνακα οργάνων του κυβερνήτη.

ιγ) Για τη συμμόρφωση με το στοιχείο ιβ) ανωτέρω, πρέπει να καθίσταται με σαφήνεια εμφανές στο πλήρωμα πτήσης πότε ο ενδείκτης στάσης σε αναμονή, που απαιτείται από τις διατάξεις του εν λόγω στοιχείου, λειτουργεί τροφοδοτούμενος από την ισχύ ανάγκης. 1/4που ο ενδείκτης στάσης σε αναμονή έχει τη δική του ιδιαίτερη παροχή, πρέπει να υπάρχει σχετική ένδειξη, είτε στο ίδιο το όργανο είτε στον πίνακα οργάνων, για το πότε χρησιμοποιείται η παροχή αυτή. Η συμμόρφωση προς την απαίτηση αυτή πρέπει να πραγματοποιηθεί το αργότερο έως την 1η Απριλίου 2000.

ιδ) Υποδοχή χάρτη, σε θέση που επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και η οποία μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών επιχειρήσεων.

ιε) Εάν το σύστημα ένδειξης στάσης σε αναμονή είναι εγκαταστημένο και δύναται να χρησιμοποιηθεί για πτητικές στάσεις 360° σε πρόνευση και διατοιχισμό, τότε οι ενδείκτες στροφών και κλίσεων μπορούν να αντικατασταθούν από ενδείκτες κλίσεων. Δυνατότητα χρησιμοποίησης σημαίνει ότι το σύστημα λειτουργεί για 360° σε πρόνευση και διατοιχισμό και δεν ανατρέπεται από τη θέση του.

ιστ) Όπου απαιτούνται διπλά όργανα, η απαίτηση περιλαμβάνει ξεχωριστές ενδείξεις για κάθε χειριστή και ατομικοί επιλογείς ή άλλο σχετικό εξοπλισμό αναλόγως της περίπτωσης·

ιζ) Όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μέσα που δείχνουν πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα απαιτούμενα όργανα πτήσης· και

ιη) Όλα τα αεροπλάνα με περιορισμούς συμπιεστότητας, που δεν γίνονται εμφανείς με άλλο τρόπο από τους απαιτούμενους ενδείκτες ταχύτητας αέρα, είναι εφοδιασμένα με ένα ενδείκτη αριθμού Mach σε κάθε θέση χειριστή.

OPS 1.655

**Πρόσθετος εξοπλισμός για πτητική λειτουργία με ένα χειριστή σε «πτήση με όργανα» (IFR) ή κατά τη νύκτα**

Ο αερομεταφορέας απαγορεύεται να εκτελεί πτητική λειτουργία με ένα χειριστή σε «πτήση με όργανα» (IFR), εκτός εάν το αεροπλάνο είναι εφοδιασμένο με αυτόματο πιλότο, που έχει τουλάχιστον τρόπο κράτησης του ύψους και της πορείας (κατεύθυνσης).

OPS 1.660

**Σύστημα συναγερμού ύψους**

α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου, που έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, ή αεροπλάνου με στροβιλοκινητήρες αντίδρασης, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα συναγερμού ύψους, ικανό:

1. Να προειδοποιεί το πλήρωμα πτήσης για την προσέγγιση προεπιλεγμένου ύψους σε άνοδο ή κάθοδο· και

2. Να προειδοποιεί το πλήρωμα πτήσης, τουλάχιστον με ένα ακουστικό σήμα, για την παρέκκλιση άνω ή κάτω από προεπιλεγμένο ύψος.

εκτός της περίπτωσης αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5 700 χγρ. ή μικρότερη, τα οποία έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών και για τα οποία έχει εκδοθεί για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1972 και είναι ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος την 1η Απριλίου 1995.

OPS 1.665

**Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους**

α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, στροβιλοκίνητου αεροπλάνου, το οποίο:

1. Έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 15 000 χγρ. ή έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 30 θέσεις επιβατών· ή

2. Έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 χγρ. ή έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, μετά την 1η Ιανουαρίου 1999

εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους.

β) Το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, που απαιτείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος στοιχείου, πρέπει αυτόματα να προειδοποιεί έγκαιρα και με σαφή τρόπο, μέσω ακουστικών σημάτων, τα οποία μπορούν να συμπληρωθούν με οπτικά σήματα, το πλήρωμα πτήσης για το βαθμό βύθισης, την προσέγγιση του εδάφους, την απώλεια ύψους μετά την απογείωση ή την επανακύκλωση, τη λανθασμένη διαμόρφωση προσγείωσης και την παρέκκλιση ίχνους καθόδου προς τα κάτω.

OPS 1.668

**Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)**

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, στροβιλοκίνητου αεροπλάνου, το οποίο:

1. Έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 15 000 χγρ. ή έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 30 θέσεις επιβατών μετά την 1η Ιανουαρίου 2000· ή

2. Έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 χγρ. αλλά μικρότερη από 15 000 χγρ. ή έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, όχι όμως περισσότερες από 30, μετά από την 1η Ιανουαρίου 2005.

εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης, με ελάχιστο επίπεδο επιδόσεων τουλάχιστον ACAS II.

OPS 1.670

**Εναέριος εξοπλισμός ραντάρ καιρού**

α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση από τον αερομεταφορέα:

1. Αεροπλάνου με θάλαμο συμπίεσης· ή

2. Αεροπλάνου χωρίς θάλαμο συμπίεσης, το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 χγρ.· ή

3. Αεροπλάνου χωρίς θάλαμο συμπίεσης, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, μετά την 1η Απριλίου 1999,

εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με εναέριο εξοπλισμό ραντάρ καιρού οποτεδήποτε γίνεται πτητική εκμετάλλευση του αεροπλάνου κατά τη νύκτα ή σε ενόργανες μετεωρολογικές συνθήκες σε περιοχές όπου μπορούν να αναμένονται κατά την πορεία καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από το εναέριο ραντάρ καιρού.

β) Για τα ελικοφόρα αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης, που έχουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μικρότερη από 5 700 χγρ. με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για λιγότερες από 9 θέσεις επιβατών, ο εναέριος εξοπλισμός ραντάρ καιρού μπορεί να αντικατασταθεί από άλλου είδους εξοπλισμό, που είναι ικανός να ανιχνεύει καταιγίδες και άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον εναέριο εξοπλισμό ραντάρ καιρού, με την προϋπόθεση της έγκρισης από την Αρχή.

OPS 1.675

**Εξοπλισμός για πτητική εκμετάλλευση σε συνθήκες παγοποίησης**

α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης, εκτός εάν αυτό είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να λειτουργεί σε συνθήκες παγοποίησης.

β) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου. Ο φωτισμός που χρησιμοποιείται πρέπει να είναι τέτοιου τύπου ώστε να μην προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεραίνει τα μέλη του πληρώματος κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

OPS 1.680

**Εξοπλισμός ανίχνευσης κοσμικής ακτινοβολίας**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάξουν υπεράνω των 15 000 μέτρα [49 000 πόδια ή ποδών (γενική)] είναι εξοπλισμένα με ένα όργανο μέτρησης και συνεχούς ένδειξης της αναλογίας δόσης της συνολικής κοσμικής ακτινοβολίας που δέχονται (δηλαδή του συνόλου της ακτινοβολίας λόγω ιονισμού και νετρονίων γαλακτικής και ηλιακής προέλευσης) και της αθροιστικής δόσης για κάθε πτήση.

OPS 1.685

**Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης**

Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, το οποίο απαιτεί πλήρωμα πτήσης με περισσότερα από ένα μέλη, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, που δεν είναι του τύπου που κρατιούνται με το χέρι, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης, με εξαίρεση τα αεροπλάνα που είναι νηολογημένα σε ένα Κράτος Μέλος την 1η Απριλίου 1995 και για τα οποία έχει για πρώτη φορά εκδοθεί ιδιαίτερο Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1975, για τα οποία απαιτείται το σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης πριν από την 1η Απριλίου 2002.

OPS 1.690

**Σύστημα ενδοεπικοινωνίας μελών πληρώματος**

α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 15 000 χγρ. ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος, με εξαίρεση τα αεροπλάνα για τα οποία είχε εκδοθεί για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1965 και τα οποία ήταν ήδη νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος την 1η Απριλίου 1995.

β) Το σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος που απαιτείται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο πρέπει να:

1. Λειτουργεί ανεξάρτητα από το σύστημα αναγγελιών κοινού, εκτός από τις συσκευές χειρός, τα ακουστικά, τα μικρόφωνα, τους διακόπτες επιλογής και τις συσκευές σημάτων·

2. Παρέχει έναν αμφίδρομο τρόπο επικοινωνίας μεταξύ του θαλάμου πληρώματος πτήσης και:

   i) Κάθε διαμερίσματος επιβατών·

   ii) Κάθε χώρου εστιάσεως (κουζίνας) που δεν βρίσκεται στο επίπεδο των θαλάμων των επιβατών· και

   iii) Κάθε απομακρυσμένου θαλάμου πληρώματος που δεν βρίσκεται στο θάλαμο επιβατών και δεν είναι εύκολα προσπελάσιμος από το θάλαμο επιβατών·

3. Είναι εύκολα προσιτός για χρήση από κάθε απαιτούμενη θέση πληρώματος πτήσης στο θάλαμο πληρώματος πτήσης·

4. Είναι εύκολα προσιτός για χρήση στις απαιτούμενες θέσεις των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κοντά σε κάθε μεμονωμένο ή σε κάθε ζεύγος εξόδων κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου·

5. Διαθέτει σύστημα προειδοποίησης με ενσωματωμένα ηχητικά ή οπτικά σήματα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος πτήσης για την προειδοποίηση του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για χρήση από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών για την προειδοποίηση του πληρώματος πτήσης·

6. Διαθέτει κατάλληλο σύστημα, ώστε ο καλούμενος να μπορεί να προσδιορίσει εάν πρόκειται για κανονική κλήση ή για κλήση έκτακτης ανάγκης· και

7. Παρέχει στο έδαφος σύστημα αμφίδρομης επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού εδάφους και τουλάχιστον δύο μελών του πληρώματος πτήσης.

OPS 1.695

**Σύστημα αναγγελιών κοινού**

α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εγκαταστημένο σύστημα αναγγελιών κοινού.

β) Το σύστημα αναγγελιών κοινού, που απαιτείται από την παρούσα παράγραφο, πρέπει να:

1. Λειτουργεί ανεξάρτητα από τα συστήματα ενδοεπικοινωνίας, εκτός από τις συσκευές χειρός, τα ακουστικά, τα μικρόφωνα, τους διακόπτες επιλογής και τις συσκευές σημάτων·

2. Είναι εύκολα προσιτό για άμεση χρήση από κάθε απαιτούμενη θέση μέλους πληρώματος πτήσης·

3. Για κάθε απαιτούμενη έξοδο κινδύνου των επιβατών στο επίπεδο του δαπέδου, με προσκείμενο κάθισμα πληρώματος θαλάμου επιβατών, το σύστημα πρέπει να διαθέτει μικρόφωνο που είναι εύκολα προσιτό στο καθήμενο μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, εκτός από την περίπτωση που ένα μικρόφωνο ενδέχεται να εξυπηρετεί περισσότερες από μία εξόδους, με την προϋπόθεση ότι η προσέγγιση των εξόδων επιτρέπει τη μη υποβοηθούμενη προφορική επικοινωνία μεταξύ των καθήμενων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών·

4. Μπορεί να τεθεί σε λειτουργία μέσα σε 10 δευτερόλεπτα από ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών σε καθεμία από τις θέσεις του διαμερίσματος, από τις οποίες η χρήση του είναι προσιτή· και

5. Ακούγεται ευχερώς και κατανοητά σε όλες τις θέσεις επιβατών, τις τουαλέτες καθώς και τις θέσεις και σταθμούς εργασίας του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

OPS 1.700

**Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης — 1**

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ιδιαίτερο Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας την ή μετά την 1η Απριλίου 1998 και το οποίο:

1. Είναι πολυκινητήριο στροβιλοφόρο και έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών· ή

2. Έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 χγρ.

εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ο οποίος, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, αποτυπώνει:

i) Συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο·

ii) Το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή, και των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο με προέκταση και μικρόφωνο εφαρμοσμένο σε προσωπίδα (μάσκα)·

iii) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμό διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου·

iv) Ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο· και

v) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμό διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο.

β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που αποτυπώθηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 2 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του, εξαιρουμένης της περίπτωσης των αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 χγρ., όπου αυτή η περίοδος μπορεί να μειωθεί στα 30 λεπτά.

γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να αποτυπώνει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να αποτυπώνει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να αποτυπώνει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την εκκίνηση των κινητήρων κατά την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

ε) Για τη συμμόρφωση με το παρόν μέρος, τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 χγρ. μπορούν να συνδυάσουν τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης με τον καταγραφέα στοιχείων πτήσης.

στ) Οποιοδήποτε αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται από το παρόν μέρος, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι:

1. Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πριν από την έναρξη της πτήσης·

2. Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης·

3. Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης χρειάζεται επισκευή· και

4. Οποιοσδήποτε καταγραφέας στοιχείων πτήσης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, μπορεί να λειτουργεί, εκτός εάν συνδυάζεται με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης.

OPS 1.705

**Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης — 2**

α) Μετά από την 1η Απριλίου 2000, απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από τον αερομεταφορέα, πολυκινητήριου στροβιλοφόρου αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ιδιαίτερο Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας στο διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 1998 έως και την 31η Μαρτίου 1998, το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης ίση ή μικρότερη από 5 700 χγρ. και μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ο οποίος αποτυπώνει:

1. Συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο·

2. Το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου του πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων και, όπου είναι πρακτικά δυνατόν και χωρίς διακοπή, των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο ράβδου και μικρόφωνο μάσκας·

3. Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου·

4. Ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο· και

5. Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο.

β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που αποτυπώθηκαν κατά τη διάρκεια, τουλάχιστον, των 30 τελευταίων λεπτών της λειτουργίας του.

γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να αποτυπώνει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να αποτυπώνει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα της ηλεκτρικής ισχύος, ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να αποτυπώνει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την πτήση ως τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

ε) Το αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται από αυτό το τμήμα, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με τη προϋπόθεση ότι:

1. Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πριν από την έναρξη της πτήσης·

2. Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης·

3. Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης χρειάζεται επισκευή· και

4. Οποιοσδήποτε καταγραφέας στοιχείων πτήσης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, μπορεί να λειτουργεί, εκτός εάν συνδυάζεται με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης.

OPS 1.710

**Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης — 3**

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 χγρ., για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ιδιαίτερο Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1998, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, ο οποίος αποτυπώνει:

1. Συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο·

2. Το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου του πληρώματος πτήσης·

3. Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμό διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου·

4. Ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο· και

5. Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμό διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο.

β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που αποτυπώθηκαν κατά τη διάρκεια, τουλάχιστον, των 30 τελευταίων λεπτών της λειτουργίας του.

γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να αποτυπώνει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να αποτυπώνει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

ε) Το αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται από αυτό το τμήμα, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με τη προϋπόθεση ότι:

1. Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πριν από την έναρξη της πτήσης·

2. Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης·

3. Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης χρειάζεται επισκευή· και

4. Οποιοσδήποτε καταγραφέας στοιχείων πτήσης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, βρίσκεται σε λειτουργία.

OPS 1.715

**Καταγραφείς στοιχείων πτήσης—1**

α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την ή μετά την 1η Απριλίου 1998, το οποίο:

1. Είναι πολυκινητήριο στροβιλοφόρο και έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα (9) θέσεις επιβατών· ή

2. Έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 χγρ.,

εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και διατήρησης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο διατήρησης.

β) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του, εξαιρουμένης της περίπτωσης των αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 χγρ., όπου αυτή η περίοδος μπορεί να μειωθεί στις 2 ώρες.

γ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, να καταγράφει:

1. Τις παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό του ύψους, της ταχύτητας του αέρα, της πορείας, της επιτάχυνσης, της στάσης πρόνευσης και διατοιχισμού, των χειρισμών των ραδιοεκπομπών, της ώσης ή ισχύος σε κάθε κινητήρα, της διαμόρφωσης των μηχανισμών άντωσης και οπισθέλκουσας, της θερμοκρασίας του αέρα, της χρήσης των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης και της γωνίας προσβολής·

2. Για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27 000 χγρ., τις πρόσθετες παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό των θέσεων των πρωτευόντων χειριστηρίων πτήσης και της αντιστάθμισης πρόνευσης, του ραδιοϋψόμετρου και των πρωτευόντων πληροφοριών αεροναυτιλίας που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης, των προειδοποιήσεων από το θάλαμο διακυβέρνησης και της θέσης του συστήματος προσγείωσης· και

3. Για τα αεροπλάνα που καθορίζονται στο στοιχείο α) ανωτέρω, ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να καταγράφει κάθε ειδική παράμετρο που σχετίζεται με καινοτομία ή μοναδικότητα στο σχεδιασμό ή τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του αεροπλάνου.

δ) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.

ε) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και πρέπει να σταματά αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

στ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

ζ) Τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5 700 χγρ. ή μικρότερη μπορούν να συνδυάσουν τον καταγραφέα στοιχείων πτήσης με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου.

η) Το αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον καταγραφέα στοιχείων πτήσης, που απαιτείται από αυτό το τμήμα, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι:

1. Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πριν από την έναρξη της πτήσης·

2. Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης·

3. Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που βρέθηκε ότι ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης χρειάζεται επισκευή· και

4. Οποιοσδήποτε αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, βρίσκεται σε λειτουργία, εκτός εάν συνδυάζεται με τον καταγραφέα στοιχείων πτήσης.

OPS 1.720

**Καταγραφείς στοιχείων πτήσης — 2**

α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από την 1η Ιανουαρίου 1989 έως και την 31η Μαρτίου 1998, και το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 χγρ., εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και διατήρησης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο διατήρησης.

β) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του

γ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, να καταγράφει:

1. Τις παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό του ύψους, της ταχύτητας του αέρα, της πορείας, της επιτάχυνσης, της στάσης πρόνευσης και διατοιχισμού, των χειρισμών των ραδιοεκπομπών, εκτός εάν παρέχεται ένας εναλλακτικός τρόπος για την εξασφάλιση του συγχρονισμού των καταγραφών του καταγραφέα στοιχείων πτήσης και του αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, της ώσης ή ισχύος κάθε κινητήρα, της διαμόρφωσης των μηχανισμών άντωσης και οπισθέλκουσας, της θερμοκρασίας αέρα, της χρήσης των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης και της γωνίας προσβολής

2. Για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27 000 χγρ., τις πρόσθετες παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό των θέσεων των πρωτευόντων χειριστηρίων πτήσης και της αντιστάθμισης πρόνευσης, του ραδιοϋψόμετρου και των πρωτευόντων πληροφοριών αεροναυτιλίας που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης, των προειδοποιήσεων από το θάλαμο διακυβέρνησης και της θέσης του συστήματος προσγείωσης.

δ) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.

ε) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και πρέπει να σταματά όταν το αεροπλάνο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.

στ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

ζ) Το αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον καταγραφέα στοιχείων πτήσης, που απαιτείται από αυτό το τμήμα, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι:

1. Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πριν από την έναρξη της πτήσης·

2. Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης·

3. Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που βρέθηκε ότι ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης χρειάζεται επισκευή· και

4. Οποιοσδήποτε αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, βρίσκεται σε λειτουργία, εκτός εάν συνδυάζεται με τον καταγραφέα στοιχείων πτήσης.

OPS 1.725

**Καταγραφές στοιχείων πτήσης — 3**

α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, στροβιλοφόρου αεροπλάνου, το οποίο δεν εμπίπτει στην OPS 1.715 ή την OPS 1.720 και το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 χργ., εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και διατήρησης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο διατήρησης, με την εξαίρεση των αεροπλάνων που νηολογήθηκαν σε ένα κράτος μέλος την 1η Απριλίου 1995 και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1975, τα οποία επιτρέπεται να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν μη ψηφιακούς καταγραφείς έως την 1η Απριλίου 2000.

β) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του

γ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, να καταγράφει:

1. Για τα αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Ιανουαρίου 1987:

i) Τις παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό του ύψους, της ταχύτητας του αέρα, της πορείας και της κάθετης επιτάχυνσης· και

ii) Για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27 000 χργ., που ανήκουν σε τύπο που πιστοποιήθηκε μετά την 30ή Σεπτεμβρίου 1969, τις πρόσθετες παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό:

A) Των χειρισμών των ραδιοεκπομπών, εκτός εάν παρέχεται εναλλακτικός τρόπος για την εξασφάλιση του συγχρονισμού των καταγραφών του καταγραφέα στοιχείων πτήσης και του αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης·

B) Της στάσης του αεροπλάνου όταν επιτυγχάνει το ίχνος πτήσης του· και

Γ) Των βασικών δυνάμεων που ασκούνται στο αεροπλάνο και έχουν ως αποτέλεσμα την επίτευξη του ίχνους πτήσης του, καθώς και την αιτία δημιουργίας αυτών των δυνάμεων.

2. Για τα αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1987, αλλά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1989:

i) Τις παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό του ύψους, της ταχύτητας του αέρα, της πορείας και της κάθετης επιτάχυνσης· και

ii) Για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27 000 χγρ., που ανήκουν σε τύπο που πιστοποιήθηκε μετά την 30ή Σεπτεμβρίου 1969, τις πρόσθετες παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό:

A) Των χειρισμών των ραδιοεκπομπών, εκτός εάν παρέχεται εναλλακτικός τρόπος για την εξασφάλιση του συγχρονισμού των καταγραφών του καταγραφέα στοιχείων πτήσης και του αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης·

B) Της στάσης πρόνευσης και διατοιχισμού, της ώσης ή ισχύος κάθε κινητήρα, της διαμόρφωσης των μηχανισμών άντωσης και οπισθέλκουσας, της θερμοκρασίας του αέρα, της χρήσης των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης, της θέσης των πρωτευόντων χειριστηρίων πτήσης και της αντιστάθμισης πρόνευσης, του ραδιοϋψόμετρου και των πρωτευόντων πληροφοριών αεροναυτιλίας που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης, των προειδοποιήσεων από το θάλαμο διακυβέρνησης και της θέσης του συστήματος προσγείωσης.

δ) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.

ε) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και πρέπει να σταματά όταν το αεροπλάνο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.

στ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

ζ) Οποιοδήποτε αεροπλάνο μπορεί να αναχωρήσει με τον καταγραφέα στοιχείων πτήσης, που απαιτείται από το παρόν μέρος, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι:

1. Δεν είναι λογικά και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης πριν από την έναρξη της πτήσης·

2. Το αεροπλάνο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης·

3. Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που βρέθηκε ότι ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης χρειάζεται επισκευή· και

4. Οποιοσδήποτε αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται να υπάρχει στο αεροπλάνο, βρίσκεται σε λειτουργία, εκτός εάν συνδυάζεται με τον καταγραφέα στοιχείων πτήσης.

OPS 1.730

**Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, ιμάντες πρόσδεσης και μηχανισμοί συγκράτησης για παιδιά**

α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με:

1. Ένα κάθισμα ή μια θέση-κρεβάτι για κάθε άτομο ηλικίας δύο ετών και άνω·

2. Μια ζώνη ασφαλείας, με ή χωρίς διαγώνιο ιμάντα ώμου, ή ένα ιμάντα πρόσδεσης για χρήση σε κάθε κάθισμα επιβάτη για κάθε επιβάτη ηλικίας 2 ετών και άνω·

3. Μια βοηθητική κυκλική ζώνη ή άλλο μηχανισμό συγκράτησης για κάθε βρέφος/νήπιο·

4. Εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στο στοιχείο β) κατωτέρω, μια ζώνη ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου για κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης και για κάθε κάθισμα δίπλα στο κάθισμα του χειριστή, που έχει ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτόματα τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης·

5. Εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στο στοιχείο β) κατωτέρω, μια ζώνη ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου για κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για κάθε κάθισμα παρατηρητή. Ωστόσο, αυτή η απαίτηση δεν αποκλείει τη χρήση των καθισμάτων επιβατών από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται καθ' υπέρβασιν του συνολικού αριθμού του απαιτούμενου πληρώματος θαλάμου επιβατών· και

6. Καθίσματα για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που βρίσκονται κοντά στις απαιτούμενες θύρες εξόδου κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου, με την εξαίρεση ότι είναι αποδεκτές άλλες θέσεις τοποθέτησης, εάν η έκτακτη εκκένωση των επιβατών μπορεί να διευκολύνεται σε περίπτωση που τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών κάθονται αλλού. Οι θέσεις αυτές πρέπει να βλέπουν προς τα εμπρός ή προς τα πίσω εντός γωνίας 15° σε σχέση με το διαμήκη άξονα του αεροπλάνου

β) Όλες οι ζώνες ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου πρέπει να αποσυνδέονται από ένα μόνο σημείο.

γ) Στη θέση μιας ζώνης ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου μπορεί να επιτραπεί, εάν δεν είναι πρακτικώς δυνατή η τοποθέτησή της, μια ζώνη ασφαλείας με διαγώνιο ιμάντα ώμου για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μικρότερη από 5 700 χγρ. ή μια ζώνη ασφαλείας για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μικρότερη από 2 730 χγρ.

OPS 1.731

**Σήματα: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε**

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου του οποίου όλες οι θέσεις επιβατών δεν είναι ορατές από το θάλαμο διακυβέρνησης, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με μέσο που δείχνει σε όλους τους επιβάτες και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πότε πρέπει να προσδεθούν οι ζώνες ασφαλείας και πότε δεν επιτρέπεται το κάπνισμα.

OPS 1.735

**Εσωτερικές θύρες και κουρτίνες**

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν έχει εγκατασταθεί ο ακόλουθος εξοπλισμός:

α) Σε αεροπλάνο με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, μια θύρα μεταξύ του θαλάμου επιβατών και του θαλάμου διακυβέρνησης, με την επιγραφή "Μόνο πλήρωμα" και ένα μηχανισμό κλειδώματος για να εμποδίζεται το άνοιγμά της από τους επιβάτες χωρίς την άδεια ενός μέλους του πληρώματος πτήσης·

β) Ένα μηχανισμό ανοίγματος κάθε θύρας που χωρίζει ένα θάλαμο επιβατών από άλλο θάλαμο στον οποίο υπάρχει έξοδος κινδύνου. Οι διατάξεις ανοίγματος πρέπει να είναι εύκολα προσιτές·

γ) Εάν είναι αναγκαία η διέλευση από μια θύρα ή μια κουρτίνα που χωρίζει το θάλαμο επιβατών από κάποιο άλλο χώρο για την πρόσβαση σε κάθε απαιτούμενη έξοδο κινδύνου από κάθε θέση επιβάτη· η θύρα ή κουρτίνα πρέπει να έχουν ένα μηχανισμό ασφάλισής τους στην ανοικτή θέση·

δ) Μια επιγραφή σε κάθε εσωτερική θύρα ή δίπλα σε μια κουρτίνα, που παρεμβάλλεται προς μια έξοδο κινδύνου επιβατών, για να δείχνει ότι πρέπει να ασφαλίζονται σε ανοικτή, θέση κατά τη διάρκεια της απογείωσης και προσγείωσης· και

ε) Για κάθε μέλος του πληρώματος, ένα μηχανισμό απασφάλισης κάθε θύρας η οποία είναι φυσιολογικά προσβάσιμη από τους επιβάτες και μπορεί να κλειδωθεί από τους επιβάτες.

OPS 1.745

**Κιβώτια πρώτων βοηθειών**

α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με κιβώτια πρώτων βοηθειών, τα οποία είναι εύκολα προσβάσιμα για χρήση, σύμφωνα με την ακόλουθη αναλογία:

| Αριθμός εγκαταστημένων θέσεων επιβατών | Αριθμός κιβωτίων πρώτων βοηθειών |
|---|---|
| 0 έως 99 | 1 |
| 100 έως 199 | 2 |
| 200 έως 299 | 3 |
| 300 και άνω | 4 |

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα κιβώτια πρώτων βοηθειών:

1. Επιθεωρούνται περιοδικά για την επιβεβαίωση, στο βαθμό που είναι δυνατό, ότι τα περιεχόμενα διατηρούνται στην κατάσταση που επιβάλλεται από την προβλεπόμενη χρήση τους· και

2. Ανεφοδιάζονται σε κανονικά διαστήματα, σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στις πινακίδες τους, ή όταν το επιβάλουν οι περιστάσεις.

OPS 1.755

**Ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης**

α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 30 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης, εφόσον οποιοδήποτε σημείο της προγραμματισμένης πτήσης βρίσκεται περισσότερο από 60 λεπτά χρόνου πτήσης (με κανονική ταχύτητα πλεύσης) από κάποιο αεροδρόμιο, στο οποίο αναμένεται να υπάρχει επαγγελματική ιατρική βοήθεια.

β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι δεν χορηγούνται φάρμακα, εκτός από επαγγελματίες ιατρούς, νοσοκόμους ή προσωπικό ομοίων επαγγελματικών προσόντων.

γ) *Συνθήκες μεταφοράς*

1. Το ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης πρέπει να αντέχει σε σκόνη και υγρασία και μεταφέρεται κάτω από συνθήκες ασφαλείας στο θάλαμο διακυβέρνησης, όπου αυτό είναι πρακτικά δυνατό· και

2.

i) Επιθεωρούνται περιοδικά για να επιβεβαιώνεται, στο βαθμό που είναι δυνατό, ότι τα περιεχόμενα διατηρούνται στην κατάσταση που επιβάλλεται από την προβλεπόμενη χρήση τους· και

ii) Ανεφοδιάζονται σε κανονικά διαστήματα, σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στις πινακίδες τους, ή όταν το επιβάλουν οι περιστάσεις.

OPS 1.760

**Οξυγόνο πρώτης ανάγκης**

α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου σε ύψη άνω των 25 000 ποδών, όταν απαιτείται η παρουσία ενός μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, εκτός εάν το αεροπλάνο είναι εφοδιασμένο με τροφοδοσία αδιάλυτου οξυγόνου για επιβάτες, οι οποίοι μπορεί να χρειαστούν οξυγόνο, για φυσιολογικούς λόγους, μετά από αποσυμπίεση του θαλάμου. Η ποσότητα του οξυγόνου υπολογίζεται χρησιμοποιώντας μια μέση ταχύτητα ροής τουλάχιστον 3 λίτρων οξυγόνου κανονικής θερμοκρασίας, πίεσης, ξηρού (STPD)/λεπτό/άτομο και το οποίο παρέχεται για το σύνολο της πτήσης μετά την αποσυμπίεση του θαλάμου σε ύψη θαλάμου μεγαλύτερα των 8 000 ποδών τουλάχιστον για το 2 % των μεταφερομένων επιβατών, αλλά σε καμία περίπτωση για λιγότερο από ένα άτομο. Πρέπει να υπάρχει επαρκής αριθμός μονάδων διανομής οξυγόνου, αλλά σε καμία περίπτωση λιγότερες από δύο, με ένα μέσο με το οποίο η χρήση της τροφοδοσίας πραγματοποιείται από το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

β) Η ποσότητα του οξυγόνου πρώτης ανάγκης που απαιτείται για μια συγκεκριμένη πτητική λειτουργία καθορίζεται βάσει των υψών πίεσης θαλάμου και της διάρκειας της πτήσης, και είναι σύμφωνη με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που καθορίζονται για κάθε πτητική λειτουργία και διαδρομή.

γ) Ο προβλεπόμενος εξοπλισμός οξυγόνου είναι ικανός να δημιουργεί ροή μάζας τουλάχιστον τεσσάρων λίτρων οξυγόνου κανονικής θερμοκρασίας, πίεσης, ξηρού (STPD) ανά λεπτό, για κάθε χρήστη. Επιτρέπεται η ύπαρξη μέσων για τη μείωση της ροής σε όχι λιγότερο από δύο λίτρα STPD ανά λεπτό, για κάθε ύψος.

OPS 1.770

**Συμπληρωματικό οξυγόνο- αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.770)

α) *Γενικά*

1. Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με θάλαμο συμπίεσης σε ύψη πίεσης άνω των 10 000 ποδών, εκτός εάν προβλέπεται εξοπλισμός συμπληρωματικού οξυγόνου, που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει την ποσότητα οξυγόνου, που απαιτείται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.

2. Η ποσότητα του απαιτούμενου συμπληρωματικού οξυγόνου καθορίζεται με βάση το ύψος πίεσης του θαλάμου, τη διάρκεια της πτήσης και την υπόθεση ότι μια βλάβη συμπίεσης θαλάμου θα συμβεί στο πιο κρίσιμο ύψος ή σημείο της πτήσης, όσον αφορά την ανάγκη για οξυγόνο, και ότι, μετά τη βλάβη, το αεροπλάνο θα κατέλθει, σύμφωνα με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, σε ασφαλές ύψος για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, το οποίο επιτρέπει τη συνέχιση ασφαλούς πτήσης και προσγείωσης.

3. Μετά από μια βλάβη συμπίεσης θαλάμου, το ύψος πίεσης θαλάμου θεωρείται το ίδιο με το ύψος πίεσης του αεροπλάνου, εκτός εάν αποδειχθεί στην Αρχή ότι καμία ενδεχόμενη βλάβη του θαλάμου ή του συστήματος συμπίεσης δεν καθιστά το ύψος πίεσης θαλάμου ίσο με το ύψος του αεροπλάνου. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, το μέγιστο ύψος πίεσης θαλάμου που έχει αποδειχθεί μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση για τον καθορισμό των αποθεμάτων τροφοδότησης με οξυγόνο.

β) *Απαιτήσεις τροφοδότησης με οξυγόνο και συσκευής οξυγόνου*

1. Μέλη πληρώματος πτήσης

i) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στην περίοδο απασχόλησής του στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να τροφοδοτείται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1. Εάν όλοι οι επιβαίνοντες που κάθονται στα καθίσματα του θαλάμου διακυβέρνησης τροφοδοτούνται από την πηγή τροφοδότησης του πληρώματος πτήσης, τότε θεωρούνται μέλη του πληρώματος πτήσης απασχολούμενα στο θάλαμο διακυβέρνησης, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο. Οι επιβαίνοντες που κάθονται στα καθίσματα του θαλάμου διακυβέρνησης, οι οποίοι δεν τροφοδοτούνται από την πηγή τροφοδοσίας του πληρώματος πτήσης, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.

ii) Τα μέλη του πληρώματος πτήσης, που δεν καλύπτονται από τις διατάξεις του στοιχείου β), σημείο 1), i) ανωτέρω, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδοσίας οξυγόνου.

iii) Οι μάσκες οξυγόνου τοποθετούνται έτσι ώστε να είναι άμεσα προσιτές από τα μέλη του πληρώματος πτήσης, ενώ αυτά βρίσκονται στις καθορισμένες θέσεις εκτέλεσης των καθηκόντων τους.

iv) Οι μάσκες οξυγόνου για χρήση από τα μέλη του πληρώματος πτήσης σε αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης, τα οποία πετούν σε ύψος άνω των 25 000 ποδών, πρέπει να είναι τύπου ταχείας χρήσης και παροχής.

2. Μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, πρόσθετα μέλη πληρώματος και επιβάτες

i) Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών και οι επιβάτες πρέπει να τροφοδοτούνται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1, εκτός της περίπτωσης που εφαρμόζονται οι διατάξεις του στοιχείου ν) κατωτέρω. Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται επιπρόσθετα στον ελάχιστο αριθμό των απαιτουμένων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, καθώς και πρόσθετα μέλη του πληρώματος, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.

ii) Τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάξουν σε ύψη πίεσης άνω των 25 000 ποδών πρέπει να είναι εφοδιασμένα με επαρκείς επιπρόσθετες εξόδους και μάσκες και/ή επαρκείς φορητές μονάδες οξυγόνου με μάσκες, για χρήση από όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών. Οι επιπρόσθετες έξοδοι και/ή φορητές μονάδες οξυγόνου πρέπει να είναι κατανεμημένες ομοιόμορφα σε όλο το θάλαμο για να εξασφαλίζεται άμεση διαθεσιμότητα του οξυγόνου για κάθε απαιτούμενο μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, ανεξάρτητα από τη θέση του τη στιγμή της βλάβης της συμπίεσης θαλάμου.

iii) Τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάξουν σε ύψη πίεσης υπεράνω των 25 000 ποδών πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μονάδα διανομής οξυγόνου, η οποία είναι συνδεδεμένη με τους σταθμούς τροφοδότησης οξυγόνου οι οποίοι είναι άμεσα διαθέσιμοι για κάθε επιβαίνοντα, σε όποια θέση και αν κάθεται. Ο συνολικός αριθμός των μονάδων διανομής και των εξόδων οξυγόνου υπερβαίνει τον αριθμό των καθισμάτων κατά 10 % τουλάχιστον. Οι επιπλέον μονάδες πρέπει να κατανέμονται ομοιόμορφα σε όλο το θάλαμο.

iv) Τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάξουν σε ύψη πίεσης άνω των 25 000 ποδών ή εκείνα που όταν πετούν σε ύψος 25 000 πόδια ή μικρότερο δεν μπορούν να κατέβουν με ασφάλεια εντός 4 λεπτών στα 13 000 πόδια, και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την ή μετά την 9η Νοεμβρίου 1998, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με αυτόματα αναπτυσσόμενη συσκευή οξυγόνου, η οποία είναι άμεσα διαθέσιμη για κάθε επιβαίνοντα, σε όποια θέση και αν κάθεται. Ο συνολικός αριθμός των μονάδων διανομής και των εξόδων οξυγόνου υπερβαίνει τον αριθμό των καθισμάτων κατά 10 % τουλάχιστον. Οι επιπλέον μονάδες πρέπει να κατανέμονται ομοιόμορφα σε όλο το θάλαμο.

v) Οι απαιτήσεις τροφοδότησης οξυγόνου, όπως καθορίζονται στο Προσάρτημα 1, για αεροπλάνα που δεν έχουν πιστοποιηθεί για πτήση σε ύψη άνω των 25 000 ποδών, μπορούν να μειωθούν στο συνολικό χρόνο πτήσης για ύψη πίεσης θαλάμου μεταξύ των 10 000 ποδών και των 13 000 ποδών για όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για το 10 % τουλάχιστον των επιβατών, εάν, για όλα τα σημεία κατά μήκος της διαδρομής που πρόκειται να εκτελεστεί, το αεροπλάνο μπορεί να κατέβει με ασφάλεια εντός 4 λεπτών σε ύψος πίεσης θαλάμου 13 000 πόδια.

OPS 1.775

**Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.775)

α) *Γενικά*

1. Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου χωρίς θάλαμο συμπίεσης σε ύψη άνω των 10 000 ποδών, εκτός εάν προβλέπεται εξοπλισμός συμπληρωματικού οξυγόνου, ο οποίος μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει τις απαιτούμενες τροφοδοτήσεις με οξυγόνο.

2. Η ποσότητα του απαιτούμενου συμπληρωματικού οξυγόνου για τροφοδότηση, που απαιτείται για μια συγκεκριμένη πτητική λειτουργία, καθορίζεται με βάση τα ύψη πτήσης και τη διάρκεια της πτήσης και είναι σύμφωνη με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που καθορίζονται για κάθε πτητική λειτουργία στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης και με τις διαδρομές που πρόκειται να εκτελεστούν, καθώς και με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

3. Αεροπλάνο που πρόκειται να εκτελέσει πτητική λειτουργία σε πίεση απόλυτου ύψους άνω των 10 000 ποδών πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει τις απαιτούμενες τροφοδοτήσεις οξυγόνου.

β) *Απαιτήσεις τροφοδότησης με οξυγόνο*

1. Μέλη του πληρώματος πτήσης

Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στην περίοδο απασχόλησής του στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να τροφοδοτείται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1. Εάν όλοι οι επιβαίνοντες που κάθονται στα καθίσματα του θαλάμου διακυβέρνησης τροφοδοτούνται από την πηγή τροφοδότησης του πληρώματος πτήσης, τότε θεωρούνται μέλη του πληρώματος πτήσης απασχολούμενα στο θάλαμο διακυβέρνησης, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.

2. Μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, πρόσθετα μέλη πληρώματος και επιβάτες

Τα μέλη του πληρώματος του θαλάμου επιβατών και οι επιβάτες πρέπει να τροφοδοτούνται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1. Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται επιπρόσθετα στον ελάχιστο αριθμό των απαιτουμένων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, καθώς και τα πρόσθετα μέλη του πληρώματος, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδότησης με οξυγόνο.

OPS 1.780

**Συσκευή προστασίας της αναπνοής για το πλήρωμα**

α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με θάλαμο συμπίεσης ή, μετά την 1η Απριλίου 2000, χωρίς θάλαμο συμπίεσης με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 χγρ. ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός εάν:

1. Διαθέτει εξοπλισμό για την προστασία των οφθαλμών, της μύτης και του στόματος κάθε μέλους του πληρώματος πτήσης ενώ βρίσκεται σε περίοδο απασχόλησης στο θάλαμο διακυβέρνησης και την παροχή οξυγόνου για περίοδο που δεν είναι μικρότερη από 15 λεπτά. Η τροφοδοσία για τη συσκευή προστασίας της αναπνοής (PBE) μπορεί να παρέχεται από το συμπληρωματικό οξυγόνο, που απαιτείται από τη OPS 1.770 β) 1 ή την OPS 1.775 β) 1. Επιπλέον, όταν το πλήρωμα πτήσης περιλαμβάνει περισσότερα από ένα μέλη και δεν μεταφέρεται πλήρωμα του θαλάμου επιβατών, πρέπει να υπάρχουν φορητές PBE για να προστατεύουν τους οφθαλμούς, τη μύτη και το στόμα ενός μέλους του πληρώματος πτήσης και να παρέχουν αέριο αναπνοής για περίοδο που δεν είναι μικρότερη από 15 λεπτά· και

2. Διαθέτει φορητές PBE για να προστατεύουν τους οφθαλμούς, τη μύτη και το στόμα όλων των απαιτούμενων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών και να παρέχουν αέριο αναπνοής για περίοδο που δεν είναι μικρότερη από 15 λεπτά.

β) Οι PBE που προορίζονται για χρήση από το πλήρωμα πτήσης πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένες στο θάλαμο διακυβέρνησης και να είναι εύκολα προσιτές για άμεση χρήση από κάθε απαιτούμενο μέλος του πληρώματος πτήσης από την καθορισμένη θέση απασχόλησής του.

γ) Οι PBE που προορίζονται για χρήση από το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πρέπει να είναι τοποθετημένες δίπλα σε κάθε θέση απασχόλησης του απαιτούμενου μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

δ) Πρέπει να προβλέπεται μια πρόσθετη φορητή PBE, η οποία να είναι εύκολα προσιτή και τοποθετημένη στους ή δίπλα στους πυροσβεστήρες χειρός, που απαιτούνται από τις OPS 1.790 γ) και δ), εκτός της περίπτωσης όπου ο πυροσβεστήρας είναι τοποθετημένος εντός ενός διαμερίσματος φορτίου, οπότε η PBE πρέπει να είναι τοποθετημένη εκτός, αλλά δίπλα στην είσοδο αυτού του διαμερίσματος.

ε) Όταν χρησιμοποιούνται οι PBE δεν πρέπει να εμποδίζουν τις επικοινωνίες, όπου αυτές απαιτούνται από τις OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 και OPS 1.850.

OPS 1.790

**Πυροσβεστήρες χειρός**

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν διατίθενται πυροσβεστήρες χειρός για χρήση στα διαμερίσματα πληρώματος, επιβατών και, αναλόγως της περίπτωσης, στα διαμερίσματα φορτίου και τις κουζίνες, σύμφωνα με τα ακόλουθα:

α) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα σβέσης πρέπει να είναι κατάλληλα για τους τύπους φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθούν στο διαμέρισμα όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και, για τα διαμερίσματα προσωπικού, πρέπει να ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων·

β) Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός, που περιέχει Halon 1211 (βρωμο-χλορο-διφθορο-μεθάνιο $CBrClF_2$), ή ισοδύναμο ως παράγοντα σβέσης, πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένος στο θάλαμο διακυβέρνησης για χρήση από το πλήρωμα πτήσης·

γ) Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός πρέπει να είναι τοποθετημένος, ή να είναι εύκολα προσιτός για χρήση, σε κάθε κουζίνα που δεν βρίσκεται στον κύριο θάλαμο επιβατών·

δ) Τουλάχιστον ένας εύκολα προσιτός πυροσβεστήρας χειρός πρέπει να είναι διαθέσιμος για χρήση σε κάθε διαμέρισμα φορτίου ή αποσκευών κατηγορίας A ή κατηγορίας B, καθώς και σε κάθε διαμέρισμα φορτίου κατηγορίας E που είναι προσιτό στα μέλη του πληρώματος κατά την πτήση· και

ε) Τουλάχιστον ο κατωτέρω αριθμός πυροσβεστήρων χειρός πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένοι στο διαμέρισμα ή τα διαμερίσματα επιβατών:

| Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών | Αριθμός πυροσβεστήρων |
|---|---|
| 7 έως 30 | 1 |
| 31 έως 60 | 2 |
| 61 έως 200 | 3 |
| 201 έως 300 | 4 |
| 301 έως 400 | 5 |
| 401 έως 500 | 6 |
| 501 έως 600 | 7 |
| 601 και άνω | 8 |

Όταν απαιτούνται δύο ή περισσότεροι πυροσβεστήρες, αυτοί πρέπει να είναι ομοιόμορφα κατανεμημένοι στο διαμέρισμα των επιβατών.

στ) Τουλάχιστον ένας από τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες που βρίσκονται στο διαμέρισμα των επιβατών ενός αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 31 θέσεις τουλάχιστον και όχι για περισσότερες από 60 θέσεις επιβατών, και τουλάχιστον δύο από τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες που βρίσκονται στο θάλαμο των επιβατών ενός αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 61 και άνω θέσεις επιβατών πρέπει να περιέχει Halon 1211 (βρωμο-χλορο-διφθορομεθάνιο $CBrClF_2$), ή ισοδύναμο ως παράγοντα σβέσης.

OPS 1.795

**Πέλεκεις καταστροφής και λοστοί**

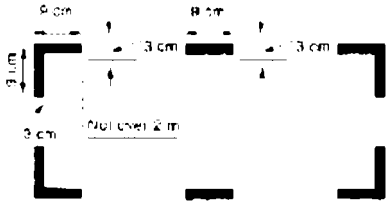
α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5 700 χγρ. ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με έναν τουλάχιστον πέλεκυ καταστροφής ή λοστό, που είναι τοποθετημένοι στο θάλαμο διακυβέρνησης. Εάν η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση είναι για περισσότερες από 200 θέσεις επιβατών, τότε πρέπει να μεταφέρεται ένας πρόσθετος πέλεκυς καταστροφής ή λοστός, τοποθετημένος στην περιοχή της κουζίνας που βρίσκεται στο πιο πίσω μέρος του αεροπλάνου ή κοντά σε αυτό.

β) Οι πέλεκεις καταστροφής και οι λοστοί που βρίσκονται στο διαμέρισμα των επιβατών δεν πρέπει να είναι ορατοί από τους επιβάτες.

OPS 1.800

**Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, εάν είναι διαθέσιμες στο αεροπλάνο καθορισμένες περιοχές της ατράκτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές σημαδεύονται όπως φαίνεται παρακάτω. Τα χρώματα της σήμανσης είναι κόκκινα ή κίτρινα, και εάν είναι αναγκαίο, το περίγραμμά τους είναι λευκό για να δημιουργείται αντίθεση με το περιβάλλον χρώμα. Εάν οι γωνιακές σημάνσεις απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 2 μέτρα, τότε παρεμβάλλονται ενδιάμεσες γραμμές 9 cm × 3 cm έτσι ώστε οι γειτονικές σημάνσεις να μην απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 2 μέτρα.




OPS 1.805

**Μέσα εκκένωσης λόγω έκτακτης ανάγκης**

α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με ύψη περβαζιού εξόδου κινδύνου επιβατών:

1. Τα οποία βρίσκονται υψηλότερα από 1,83 μέτρα (6 πόδια) από το έδαφος, όταν το αεροσκάφος βρίσκεται στο έδαφος με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης· ή

2. Τα οποία θα βρίσκονταν υψηλότερα από 1,83 μέτρα (6 πόδια) από το έδαφος μετά από την καταστροφή ή την αστοχία ανάπτυξης ενός ή περισσοτέρων σκελών του συστήματος προσγείωσης, σε αεροπλάνο για το οποίο υπεβλήθη για πρώτη φορά αίτηση για πιστοποιητικό τύπου την ή μετά την 1η Απριλίου 2000,

εκτός εάν το αεροπλάνο διαθέτει εξοπλισμό ή συσκευές διαθέσιμες σε κάθε έξοδο, όπου εφαρμόζονται οι διατάξεις των σημείων 1) ή 2), ώστε οι επιβάτες και το πλήρωμα να μπορούν να φθάσουν στο έδαφος με ασφάλεια σε έκτακτη ανάγκη.

β) Τέτοιου είδους εξοπλισμός ή συσκευές δεν χρειάζεται να προβλέπονται για τα παράθυρα κινδύνου, εάν το καθορισμένο μέρος της δομής του αεροπλάνου, στο οποίο καταλήγει η πορεία διαφυγής, απέχει λιγότερο από 1,83 μέτρα (6 πόδια) από το έδαφος, όταν το αεροπλάνο βρίσκεται στο έδαφος, με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης και τα πτερύγια καμπυλότητας σε θέση απογείωσης ή προσγείωσης, ανάλογα με ποια θέση των πτερυγίων καμπυλότητας βρίσκεται υψηλότερα από το έδαφος.

γ) Στα αεροπλάνα για τα οποία απαιτείται ξεχωριστή έξοδος κινδύνου για το πλήρωμα πτήσης και:

1. Για τα οποία το κατώτερο σημείο εξόδου κινδύνου βρίσκεται υψηλότερα από 1,83 μέτρα (6 πόδια) από το έδαφος, με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης· ή

2. Για τα οποία υπεβλήθη για πρώτη φορά αίτηση για πιστοποιητικό τύπου την ή μετά την 1η Απριλίου 2000, και η έξοδος κινδύνου θα βρισκόταν υψηλότερα από 1,83 μέτρα (6 πόδια) από το έδαφος μετά την καταστροφή ή την αστοχία ανάπτυξης ενός ή περισσοτέρων σκελών του συστήματος προσγείωσης,

πρέπει να υπάρχει διάταξη για να βοηθά όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης να κατέβουν από το αεροπλάνο και να φθάσουν στο έδαφος με ασφάλεια σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

OPS 1.810

**Μεγάφωνα**

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 60 θέσεις επιβατών και το οποίο μεταφέρει έναν ή περισσότερους επιβάτες, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με φορητά μεγάφωνα με μπαταρίες, τα οποία είναι εύκολα προσβάσιμα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος κατά τη διάρκεια εκκένωσης λόγω έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με την ακόλουθη αναλογία:

1. Για κάθε θάλαμο επιβατών:

| Διαμόρφωση θέσεων επιβατών | Αριθμός απαιτούμενων μεγαφώνων |
|---|---|
| 61 έως 99 | 1 |
| 100 και άνω | 2 |

2. Για αεροπλάνα με περισσότερους από ένα θαλάμους επιβατών, σε όλες τις περιπτώσεις που η συνολική διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι για περισσότερες από 60 θέσεις, απαιτείται τουλάχιστον ένα μεγάφωνο.

OPS 1.815

**Φωτισμός κινδύνου**

α) Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου που μεταφέρει επιβάτες, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα φωτισμού κινδύνου, το οποίο έχει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του αεροπλάνου. Το σύστημα φωτισμού κινδύνου πρέπει να περιλαμβάνει:

1. Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών:

i) Πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών·

ii) Εσωτερικό φωτισμό στο επίπεδο δαπέδου για τις περιοχές εξόδων κινδύνου· και

iii) Φωτισμένες σημάνσεις και σήματα εντοπισμού των εξόδων κινδύνου.

iv) Εξωτερικό φωτισμό κινδύνου σε όλα τα παράθυρα εξόδου και στις εξόδους όπου απαιτούνται μέσα για την υποβοήθηση της καθόδου, για αεροπλάνα για τα οποία η αίτηση για πιστοποιητικό τύπου ή για ισοδύναμο έγγραφο υπεβλήθη πριν από την 1η Μαΐου 1972, και όταν αυτά εκτελούν νυκτερινή πτήση.

v) Εξωτερικό φωτισμό κινδύνου σε όλες τις εξόδους κινδύνου επιβατών, για αεροπλάνα για τα οποία η αίτηση για πιστοποιητικό τύπου ή για ισοδύναμο έγγραφο υπεβλήθη την και μετά από την 1η Μαΐου 1972, και όταν αυτά εκτελούν νυκτερινή πτήση.

vi) Σύστημα σήμανσης διαδρόμου διαφυγής σε περίπτωση ανάγκης, στους θαλάμους των επιβατών, για αεροπλάνα για τα οποία πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 1958.

2. Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 19 ή λιγότερες θέσεις επιβατών και έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις JAR-25 ή οι ισχύουσες απαιτήσεις για κανονικά, γενικής χρήσεως, ακροβατικά και αεροπλάνα περιφερειακών διαδρομών:

i) Πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών·

ii) Εσωτερικό φωτισμό στις περιοχές εξόδων κινδύνου· και

iii) Φωτισμένες σημάνσεις και σήματα εντοπισμού των εξόδων κινδύνου.

3. Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 19 ή λιγότερες θέσεις επιβατών και δεν έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις JAR-25 ή οι ισχύουσες απαιτήσεις για κανονικά, γενικής χρήσεως, ακροβατικά και αεροπλάνα περιφερειακών διαδρομών, πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών:

β) Μετά την 1η Απριλίου 1998, απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση κατά τη νύκτα, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου που μεταφέρει επιβάτες, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 9 ή λιγότερες θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με μια πηγή γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών, για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του αεροπλάνου. Το σύστημα μπορεί να κάνει χρήση φώτων θόλου ή άλλων πηγών φωτισμού που βρίσκονται ήδη στο αεροπλάνο και τα οποία μπορούν να παραμείνουν σε λειτουργία, μετά τη διακοπή της λειτουργίας του συσσωρευτή του αεροπλάνου.

OPS 1.820

**Αυτόματος πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης**

α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με ένα αυτόματο πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT), ο οποίος συνδέεται στο αεροπλάνο με τέτοιο τρόπο ώστε σε περίπτωση συντριβής, η πιθανότητα εκπομπής ενός ανιχνεύσιμου σήματος από τον πομπό μεγιστοποιείται, ενώ η πιθανότητα εκπομπής από τον πομπό σε κάθε άλλη χρονική στιγμή ελαχιστοποιείται.

β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο πομπός μπορεί να εκπέμψει στις συχνότητες κινδύνου, που καθορίζονται στο ICAO Annex 10.

OPS 1.825

**Σωσίβια γιλέκα**

α) *Αεροπλάνα ξηράς*

Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου ξηράς:

1. Όταν αυτό πετάει πάνω από τη θάλασσα και σε απόσταση μεγαλύτερη από 50 ναυτικά μίλια από την ξηρά· ή

2. Όταν αυτό απογειώνεται ή προσγειώνεται σε ένα αεροδρόμιο όπου η πορεία απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένη πάνω από το νερό, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθαλάσσωσης,

εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σωσίβια γιλέκα που διαθέτουν φως εντοπισμού επιζόντος, για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροπλάνο. Κάθε σωσίβιο γιλέκο πρέπει να είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται. Τα σωσίβια γιλέκα για βρέφη/νήπια μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα εγκεκριμένα μέσα επίπλευσης, τα οποία είναι εφοδιασμένα με φως εντοπισμού επιζόντος.

β) *Υδροπλάνα και αμφίβια αεροπλάνα*

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, υδροπλάνου ή αμφιβίου αεροπλάνου στο νερό, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με σωσίβια γιλέκα που διαθέτουν φως εντοπισμού επιζόντος, για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροπλάνο. Κάθε σωσίβιο γιλέκο πρέπει να είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται. Τα σωσίβια γιλέκα για βρέφη/νήπια μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα εγκεκριμένα μέσα επίπλευσης, τα οποία είναι εφοδιασμένα με φως εντοπισμού επιζόντος.

OPS 1.830

**Σωσίβιες λέμβοι και σωστικοί πομποί εντοπισμού επείγουσας ανάγκης για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από τη θάλασσα**

α) Σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα, απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου μακριά από ξηρά, που είναι κατάλληλη για αναγκαστική προσγείωση, σε απόσταση μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε:

1. 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης ή 400 ναυτικά μίλια, όποια είναι μικρότερη, για αεροπλάνα που μπορούν να συνεχίσουν την πτήση σε ένα αεροδρόμιο με την ή τις κρίσιμες μονάδες ισχύος να παύουν να λειτουργούν σε οποιοδήποτε σημείο της πορείας ή των προγραμματισμένων παρεκκλίσεων από αυτήν· ή

2. 30 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης ή 100 ναυτικά μίλια, όποια είναι μικρότερη, για όλα τα άλλα αεροπλάνα, εκτός εάν μεταφέρεται ο εξοπλισμός που καθορίζεται στα στοιχεία β) και γ) κατωτέρω.

β) Επαρκείς σωσίβιες λέμβοι για τη μεταφορά όλων των ατόμων που βρίσκονται στο αεροπλάνο. Εκτός της περίπτωσης που παρέχονται επιπλέον λέμβοι επαρκούς χωρητικότητας, η πλευστότητα και η χωρητικότητα σε θέσεις των λέμβων, πέραν της επιτρεπόμενης χωρητικότητας, πρέπει να καλύπτουν όλους τους επιβαίνοντες στο αεροπλάνο σε περίπτωση απώλειας μιας λέμβου με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα σε θέσεις. Οι σωσίβιες λέμβοι πρέπει να είναι εφοδιασμένες με:

1. Ένα φως εντοπισμού επιζόντος· και

2. Σωσίβιο εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων και μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί· και

γ) Τουλάχιστον δύο σωστικούς πομπούς εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT (S) ), που είναι ικανοί να εκπέμπουν στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο ICAO Annex 10, Volume V, Chapter 2.

OPS 1.835

**Σωσίβιος εξοπλισμός**

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου σε περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με τα ακόλουθα:

α) Εξοπλισμό σημάτων για τα σήματα κινδύνου με φωτοβολίδες που καθορίζονται στο ICAO Annex 2·

β) Τουλάχιστον ένα σωστικό πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης [ELT (S)] που είναι ικανός να εκπέμπει στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο ICAO Annex 10, Volume V, Chapter 2· και

γ) Πρόσθετο σωσίβιο εξοπλισμό για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ατόμων που βρίσκονται στο αεροπλάνο

με την εξαίρεση ότι δεν είναι απαραίτητος ο εξοπλισμός που καθορίζεται στο στοιχείο γ) όταν το αεροπλάνο είτε:

1. Παραμένει εντός μιας απόστασης από μια περιοχή, όπου η έρευνα και η διάσωση δεν είναι εξαιρετικά δυσχερείς, η οποία αντιστοιχεί σε:

   i) 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας για αεροπλάνα που μπορούν να συνεχίσουν την πτήση σε ένα αεροδρόμιο με την ή τις κρίσιμες μονάδες ισχύος να παύουν να λειτουργούν σε οποιοδήποτε σημείο της πορείας ή των προγραμματισμένων παρεκκλίσεων από αυτήν· ή

   ii) 30 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης για όλα τα άλλα αεροπλάνα,

   είτε,

2. Για αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις JAR-25 ή ισοδύναμες, βρίσκεται σε απόσταση που δεν είναι μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε 90 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης από μια περιοχή που είναι κατάλληλη για να επιχειρηθεί αναγκαστική προσγείωση.

OPS 1.840

**Υδροπλάνα και αμφίβια αεροπλάνα — Εξοπλισμός**

Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση, από τον αερομεταφορέα, υδροπλάνου ή αμφίβιου αεροπλάνου στο νερό, εκτός εάν είναι εξοπλισμένο με:

1. Άγκυρα θαλάσσης και άλλον εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, της αγκυροβόλησης ή των ελιγμών του αεροσκάφους στο νερό, αναλόγως του μεγέθους, του βάρους και των χαρακτηριστικών επίγειας εξυπηρέτησης· και

2. Εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα, όπου εφαρμόζονται.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.770*

***Οξυγόνο-Ελάχιστες απαιτήσεις για συμπληρωματικό οξυγόνο για αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης κατά τη διάρκεια και μετά από αναγκαστική κάθοδο (Σημείωση 1)***

Πίνακας 1

| α) | β) |
|---|---|
| Τροφοδοσία γιά: | Διάρκεια πτήσης και ύψος πίεσης θαλάμου |
| 1. Όλους τους επιβαίνοντες στο θάλαμο διακυβέρνησης, που εκτελούν πτητικά καθήκοντα στο θάλαμο διακυβέρνησης | Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 13 000 πόδια και ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 πόδια, αλλά δεν υπερβαίνει τα 13 000 πόδια μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα ύψη, αλλά ο οποίος, σε καμία περίπτωση, δεν είναι μικρότερος από:<br>i) 30 λεπτά για αεροπλάνα που είναι πιστοποιημένα να πετούν σε ύψη που δεν υπερβαίνουν τα 25 000 πόδια ή ποδών (γενική) (Σημείωση 2)<br>ii) 2 ώρες για αεροπλάνα που είναι πιστοποιημένα να πετούν σε ύψη μεγαλύτερα των 25 000 ποδών (Σημείωση 3) |
| 2. Όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών | Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 13 000 πόδια, ο οποίος όμως δεν είναι μικρότερος από 30 λεπτά (Σημείωση 2) και ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου είναι μεγαλύτερο από 10 000 πόδια, αλλά δεν υπερβαίνει τα 13 000 πόδια μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα ύψη. |
| 3. Το 100 % των επιβατών (Σημείωση 5) | Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 15 000 πόδια, ο οποίος όμως, σε καμία περίπτωση, δεν είναι μικρότερος από 10 λεπτά (Σημείωση 4). |
| 4. Το 30 % των επιβατών (Σημείωση 5) | Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 14 000 πόδια, αλλά δεν υπερβαίνει τα 15 000 πόδια. |
| 5. Το 10 % των επιβατών (Σημείωση 5) | Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 πόδια, αλλά δεν υπερβαίνει τα 14 000 πόδια μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα ύψη |

*Σημείωση 1:* Η παρεχόμενη τροφοδοσία πρέπει να λαμβάνει υπόψη το ύψος πίεσης θαλάμου και την κατανομή καθόδου για τις συγκεκριμένες διαδρομές.

*Σημείωση 2:* Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία είναι η ποσότητα του οξυγόνου που είναι αναγκαία για σταθερό ρυθμό καθόδου από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό ύψος του αεροπλάνου στα 10 000 πόδια σε 10 λεπτά, που ακολουθούνται από 20 λεπτά στα 10 000 πόδια.

*Σημείωση 3:* Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία είναι η ποσότητα του οξυγόνου που είναι αναγκαία για σταθερό ρυθμό καθόδου από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό ύψος του αεροπλάνου στα 10 000 πόδια σε 10 λεπτά, που ακολουθούνται από 110 λεπτά στα 10 000 πόδια. Το οξυγόνο που απαιτείται κατά OPS 1.780, στοιχείο α) σημείο 1, μπορεί να περιληφθεί στον καθορισμό της απαιτούμενης τροφοδοσίας.

*Σημείωση 4:* Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία είναι η ποσότητα του οξυγόνου που είναι αναγκαία για σταθερό ρυθμό καθόδου από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό ύψος του αεροπλάνου στα 15 000 πόδια.

*Σημείωση 5:* Για τους σκοπούς του παρόντος πίνακα, η λέξη "επιβάτες" σημαίνει τους επιβάτες που πραγματικά μεταφέρονται, συμπεριλαμβανομένων και των βρεφών/νηπίων.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.775*

***Συμπληρωματικό οξυγόνο για αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης***

Πίνακας 1

| α) | β) |
|---|---|
| Τροφοδοσία γιά: | Διάρκεια πτήσης και ύψος πίεσης θαλάμου |
| 1. Όλους τους επιβαίνοντες στο θάλαμο διακυβέρνησης, που εκτελούν πτητικά καθήκοντα στο θάλαμο διακυβέρνησης | Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης άνω των 10 000 ποδών |
| 2. Όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών | Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης υπεράνω των 13 000 πόδια ή ποδών (γενική) και για κάθε χρονική περίοδο που υπερβαίνει τα 30 λεπτά σε ύψη πίεσης υπεράνω των 10 000 πόδια ή ποδών (γενική), αλλά που δεν υπερβαίνουν τα 13 000 πόδια ή ποδών (γενική). |
| 3. Το 100 % των επιβατών (Βλέπε "Σημείωση") | Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης άνω των 13 000 ποδών |
| 4. Το 10 % των επιβατών (Βλέπε "Σημείωση") | Ο συνολικός χρόνος πτήσης μετά τα 30 λεπτά σε ύψη πίεσης μεγαλύτερα των 10 000 ποδών, αλλά που δεν υπερβαίνουν τα 13 000 πόδια |

*Σημείωση:* Για τους σκοπούς του παρόντος πίνακα, η λέξη "επιβάτες" σημαίνει τους επιβάτες που πραγματικά μεταφέρονται, συμπεριλαμβανομένων και των βρεφών/νηπίων ηλικίας κάτω των 2 ετών.

ΤΜΗΜΑ ΙΒ

**ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

OPS 1.845

**Γενική εισαγωγή**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ουδεμία πτήση εκτελείται εκτός εάν ο απαιτούμενος, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Τμήματος, εξοπλισμός επικοινωνίας και αεροναυτιλίας:

1. έχει εγκριθεί και εγκατασταθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται σχετικά, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων προτύπων επιδόσεων και των απαιτήσεων επιχειρησιακής λειτουργίας και πλοϊμότητας·

2. έχει εγκατασταθεί με τέτοιο τρόπο ώστε η αστοχία (βλάβη) οποιασδήποτε μονάδας, η οποία είναι απαραίτητη είτε για σκοπούς επικοινωνίας είτε για σκοπούς ναυτιλίας, είτε και για τους δύο σκοπούς, δεν έχει ως αποτέλεσμα την αστοχία (βλάβη) άλλης μονάδας που είναι απαραίτητη για σκοπούς επικοινωνίας ή ναυτιλίας·

3. βρίσκεται σε κατάσταση συνεχούς επιχειρησακής ετοιμότητας για το είδος της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται, με την επιφύλαξη των όσων ορίζονται στον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (ΠΕΕ) (παραπομπή στην OPS 1.030)· και

4. έχει την κατάλληλη διάταξη, έτσι ώστε εάν μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει, κατά τη διάρκεια της πτήσης και από τη θέση του, να χρησιμοποιήσει τον εξοπλισμό, να είναι εύκολος ο χειρισμός του από αυτή τη θέση. Όταν περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να χειρίζονται μονάδα του εξοπλισμού, η μονάδα αυτή πρέπει να είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να είναι εύκολη η λειτουργία του εξοπλισμού από κάθε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός του.

β) Τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων του εξοπλισμού επικοινωνίας και ναυτιλίας είναι εκείνα που καθορίζονται στις κοινές οδηγίες τεχνικών προδιαγραφών [ΚΟΤΠ (JTSO)], όπως παρατίθενται στις JAR-TSO εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους κανονισμούς (κώδικες) επιχειρησιακής λειτουργίας και πλοϊμότητας. Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας, ο οποίος κατά την ημερομηνία εφαρμογής της OPS πληροί διαφορετικές προδιαγραφές σχεδιασμού και επιδόσεων από εκείνες των ΚΟΤΠ (JTSO), μπορεί να παραμείνει σε χρήση ή να εγκατασταθεί, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν Τμήμα. Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας που έχει ήδη εγκριθεί, δεν απαιτείται να πληροί αναθεωρημένη ΚΟΤΠ (JTSO) ή αναθεωρημένη προδιαγραφή πέραν από ΚΟΤΠ (JTSO), εκτός αν καθορίζεται απαίτηση με αναδρομική ισχύ.

OPS 1.850

**Εξοπλισμός ασυρμάτου**

α) Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί αεροπλάνο εκτός εάν αυτό φέρει τον απαιτούμενο, για το είδος της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται, εξοπλισμό ασυρμάτου.

β) Όπου, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Τμήματος, απαιτούνται δύο ανεξάρτητα συστήματα ασυρμάτου (ξεχωριστά και πλήρη), κάθε σύστημα πρέπει να διαθέτει ανεξάρτητη εγκατάσταση κεραίας, εκτός από την περίπτωση όπου χρησιμοποιείται σταθερά υποστηριζόμενη ασύρματη κεραία ή άλλες εγκαταστάσεις κεραιών ισοδύναμης αξιοπιστίας, οπότε απαιτείται μόνο μία κεραία.

γ) Ο απαιτούμενος σύμφωνα με τις διατάξεις του παραπάνω στοιχείου α) εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, πρέπει να έχει επίσης τη δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα επείγουσας ανάγκης των 121,5 MHz.

OPS 1.855

**Πίνακας ακουστικού επιλογέα**

Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτήσεις με αεροπλάνο σύμφωνα με τους κανόνες "πτήσης με όργανα" (IFR), εκτός εάν αυτό είναι εξοπλισμένο με πίνακα ακουστικού επιλογέα, ο οποίος είναι προσιτός σε κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να τον χρησιμοποιεί.

OPS 1.860

**Εξοπλισμός ασυρμάτου για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες "πτήσης εξ όψεως" (VFR) σε διαδρομές όπου η αεροναυτιλία διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους**

Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτήσεις με αεροπλάνο σύμφωνα με τους κανόνες "πτήσης εξ όψεως" (VFR) σε διαδρομές όπου η αεροναυτιλία μπορεί να διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους, εκτός εάν αυτό φέρει τον απαιτούμενο, κάτω από κανονικές συνθήκες λειτουργίας, εξοπλισμό ασυρμάτου [ραδιοεπικοινωνίας και εξοπλισμό πομπού δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR)], προκειμένου να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) να επικοινωνεί με τους κατάλληλους επίγειους σταθμούς·

β) να επικοινωνεί με τις κατάλληλες διευκολύνσεις εναέριας κυκλοφορίας από οποιοδήποτε σημείο του υπό έλεγχο εναέριου χώρου εντός του οποίου πρόκειται να εκτελεσθούν οι πτήσεις του αεροπλάνου·

γ) να λαμβάνει τις κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες· και

δ) να απαντά στις ερωτήσεις του δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR), όπως απαιτείται για τη διαδρομή που ακολουθείται.

OPS 1.865

**Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες "πτήσης με όργανα" (IFR) ή "πτήσης εξ όψεως" (VFR) σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους**

α) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτήσεις με αεροπλάνο σύμφωνα με τους κανόνες "πτήσης με όργανα" (IFR) ή "πτήσης εξ όψεως" (VFR) σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν μπορεί να διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους, εκτός εάν το αεροπλάνο φέρει τον απαιτούμενο, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας της(-ων) περιοχής(-χών) επιχειρησιακής λειτουργίας του αεροπλάνου, εξοπλισμό επικοινωνίας και ναυτιλίας.

β) *Εξοπλισμός ασυρμάτου*

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ασυρμάτου περιλαμβάνει τουλάχιστον:

1. δύο ανεξάρτητα συστήματα ραδιοεπικοινωνίας, τα οποία είναι απαραίτητα, κάτω από κανονικές συνθήκες, για την επικοινωνία με τον κατάλληλο επίγειο σταθμό από οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, συμπεριλαμβανομένων των εκτροπών από αυτήν·

2. πομπό δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR), όπως απαιτείται για τη διαδρομή που ακολουθείται.

γ) *Εξοπλισμός ναυτιλίας*

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ναυτιλίας:

1. περιλαμβάνει τουλάχιστον:

i) σύστημα λήψης παγκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR), σύστημα ραδιοπυξίδας (ADF) και σύστημα μέτρησης αποστάσεων (DME)·

ii) σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή σύστημα προσγείωσης με μικροκύματα (MLS), όταν το ILS ή το MLS απαιτείται για σκοπούς ναυτιλίας προσέγγισης·

iii) σύστημα λήψης ραδιοφάρου (Marker Beacon), όταν ο ραδιοφάρος είναι απαραίτητος για σκοπούς ναυτιλίας προσέγγισης·

iv) σύστημα ναυτιλίας δια ραδιοβοηθημάτων περιοχής, όταν για τη συγκεκριμένη διαδρομή πτήσης απαιτείται ναυτιλία δια ραδιοβοηθημάτων περιοχής·

v) πρόσθετο σύστημα μέτρησης αποστάσεων (DME) για οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η ναυτιλία πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα DME·

vi) πρόσθετο σύστημα λήψης παγκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR) για κάθε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η ναυτιλία πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα VOR·

vii) σύστημα ADF για οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η ναυτιλία πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα μη κατευθυντικού ραδιοφάρου NDB· ή

2. συμμορφώνεται με τον τύπο της απαιτούμενης επίδοσης αεροναυτιλίας (RNP) για πτήσεις στον συγκεκριμένο εναέριο χώρο.

δ) Ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιεί αεροπλάνο, το οποίο δεν φέρει τον εξοπλισμό ναυτιλίας που καθορίζεται στο στοιχείο α) σημείο 5 και/ή στοιχείο α) σημείο 6, εφόσον το αεροπλάνο φέρει εναλλακτικό εξοπλισμό ο οποίος έχει εγκριθεί, για τη συγκεκριμένη διαδρομή πτήσης, από την Αρχή. Η αξιοπιστία και η ακρίβεια του εναλλακτικού εξοπλισμού πρέπει να επιτρέπει ασφαλή ναυτιλία στη διαδρομή, την οποία πρόκειται να ακολουθήσει το αεροπλάνο.

OPS 1.870

**Πρόσθετος εξοπλισμός ναυτιλίας για την εκτέλεση πτήσεων σε εναέριο χώρο με προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης ναυτιλίας (MNPS)**

α) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτήσεις με αεροπλάνο σε εναέριο χώρο με προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης ναυτιλίας (MNPS), εκτός εάν αυτό φέρει εξοπλισμό ναυτιλίας που πληροί τις προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης ναυτιλίας, οι οποίες καθορίζονται στο έγγραφο ICAO Doc 7030 με τη μορφή συμπληρωματικών διαδικασιών περιοχής.

β) Ο απαιτούμενος, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος στοιχείου, εξοπλισμός ναυτιλίας, πρέπει να είναι ορατός και να μπορεί να χρησιμοποιείται από οποιονδήποτε από τους χειριστές του αεροπλάνου από τη θέση εκτέλεσης των καθηκόντων του.

γ) Για την εκτέλεση πτήσεων χωρίς περιορισμούς σε εναέριο χώρο MNPS, το αεροπλάνο πρέπει να φέρει δύο ανεξάρτητα συστήματα αεροναυτιλίας μεγάλης εμβέλειας (LRNS).

δ) Για την εκτέλεση πτήσεων σε εναέριο χώρο MNPS κατά μήκος προσχεδιασμένων ειδικών διαδρομών, το αεροπλάνο πρέπει να φέρει σύστημα αεροναυτιλίας μεγάλης εμβέλειας (LRNS), εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

OPS 1.872

**Εξοπλισμός για την εκτέλεση πτήσεων σε καθορισμένο εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM)**

(Βλέπε επίσης OPS 1.872)

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις σε εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM) είναι εξοπλισμένα με:

1. δύο ανεξάρτητα συστήματα συναγερμού ύψους·

2. σύστημα συναγερμού ύψους·

3. αυτόματο σύστημα ελέγχου ύψους· και

4. πομπό δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) με σύστημα αναφοράς ύψους που μπορεί να συνδεθεί με το σύστημα μέτρησης απόλυτου ύψους που χρησιμοποιείται για τη διατήρηση του απόλυτου ύψους πτήσης.

ΤΜΗΜΑ ΙΓ

**ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ**

OPS 1.875

**Γενικά**

α) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτήσεις με αεροπλάνο εκτός εάν αυτό συντηρείται και διαθέτει πιστοποιητικό διάθεσης σε χρήση από κατάλληλα εγκεκριμένο/αποδεκτό, σύμφωνα με τις διατάξεις του κωδικού JAR-145, οργανισμό συντήρησης, με την εξαίρεση ότι οι προ πτήσεως επιθεωρήσεις δεν είναι απαραίτητο να εκτελούνται από οργανισμό σύμφωνα με τον JAR-145.

β) Το παρόν Τμήμα καθορίζει τις απαιτήσεις συντήρησης αεροπλάνου που είναι απαραίτητες για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις πιστοποίησης αερομεταφορέα κατά OPS 1.180.

OPS 1.880

**Ορολογία**

Οι ακόλουθοι ορισμοί κατά JAR-145 ισχύουν στο παρόν Τμήμα:

α) προ πτήσεως επιθεώρηση: σημαίνει την επιθεώρηση που πραγματοποιείται πριν από την πτήση για να εξασφαλισθεί ότι το αεροπλάνο είναι κατάλληλο για την προτιθέμενη πτήση. Δεν περιλαμβάνει αποκατάσταση βλάβης.

β) Εγκεκριμένο πρότυπο: σημαίνει εγκεκριμένο από την Αρχή πρότυπο κατασκευής/σχεδίασης/συντήρησης/ποιότητας.

γ) Εγκεκριμένο από την Αρχή: σημαίνει άμεσα εγκεκριμένο από την Αρχή ή σύμφωνα με διαδικασία εγκεκριμένη από την Αρχή.

OPS 1.885

**Αίτηση για έγκριση του συστήματος συντήρησης του αερομεταφορέα**

α) Για την έγκριση του συστήματος συντήρησης, ο αιτών υποβάλλει, για την αρχική έκδοση, τροποποίηση και ανανέωση πιστοποιητικού αερομεταφορέα, τα έγγραφα που καθορίζονται στην OPS 1.185, στοιχείο β).

β) Ο αιτών αρχική έκδοση, τροποποίηση και ανανέωση πιστοποιητικού αερομεταφορέα, ο οποίος συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του παρόντος Τμήματος, σε συνδυασμό με εγχειρίδιο λειτουργίας εγκεκριμένου/αποδεκτού, σύμφωνα με τον JAR-145, οργανισμού συντήρησης, δικαιούται να λάβει από την Αρχή έγκριση για το σύστημα συντήρησης.

*Σημείωση:* Λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις απαιτήσεις παρέχονται στην OPS 1.180, στοιχείο α) σημείο 3 και 1.180, στοιχείο β), καθώς και στην OPS 1.185.

OPS 1.890

**Ευθύνη συντήρησης**

α) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει την πλοϊμότητα του αεροπλάνου και την λειτουργική ετοιμότητα τόσο του εξοπλισμού πτητικής λειτουργίας όσο και του εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης μέσω:

1. της πραγματοποίησης προ πτήσεως επιθεωρήσεων·

2. της αποκατάστασης, σύμφωνα με εγκεκριμένο πρότυπο, οποιασδήποτε βλάβης και ζημίας, η οποία επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία, λαμβάνοντας υπόψη τον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού και τον κατάλογο παρέκκλισης από διαμόρφωση, εφόσον διατίθενται για τον τύπο του αεροπλάνου·

3. της εκτέλεσης όλης της συντήρησης σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα του αερομεταφορέα για τη συντήρηση του αεροπλάνου, το οποίο καθορίζεται στην OPS 1.910·

4. της ανάλυσης της αποτελεσματικότητας του εγκεκριμένου προγράμματος του αερομεταφορέα για τη συντήρηση του αεροπλάνου·

5. της εφαρμογής κάθε οδηγίας πτητικής λειτουργίας, οδηγίας πτητικής ικανότητας και οποιασδήποτε άλλης συνεχιζόμενης απαίτησης πλοϊμότητας, η οποία χαρακτηρίζεται ως υποχρεωτική από την Αρχή· και

6. της εκτέλεσης μετατροπών σύμφωνα με εγκεκριμένο πρότυπο και, σχετικά με μετατροπές οι οποίες δεν είναι υποχρεωτικής φύσεως, της καθιέρωσης πολιτικής ενσωμάτωσης.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το πιστοποιητικό πλοϊμότητας για κάθε χρησιμοποιούμενο αεροπλάνο παραμένει σε ισχύ για ό,τι αφορά:

1. τις απαιτήσεις του στοιχείου α) ανωτέρω·

2. οποιαδήποτε ημερομηνία λήξης, η οποία καθορίζεται στο πιστοποιητικό· και

3. οποιαδήποτε άλλη προϋπόθεση η οποία καθορίζεται στο πιστοποιητικό.

γ) Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις, οι οποίες καθορίζονται στο στοιχείο α) ανωτέρω, πρέπει να πραγματοποιείται με αποδεκτές από την Αρχή διαδικασίες.

OPS 1.895

**Εποπτεία συντήρησης**

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να είναι κατάλληλα εγκεκριμένος, σύμφωνα με τον κανονισμό JAR-145, για την εφαρμογή των απαιτήσεων της OPS 1.890, στοιχείο α) σημεία 2, 3, 5 και 6, εκτός εάν η Αρχή συμφωνεί ότι η συντήρηση μπορεί να ανατεθεί με σύμβαση σε κατάλληλα εγκεκριμένο/αποδεκτό, κατά JAR-145, οργανισμό.

β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει άτομο ή ομάδα ατόμων αποδεκτών από την Αρχή για να εξασφαλίζεται ότι όλη η συντήρηση εκτελείται έγκαιρα σύμφωνα με εγκεκριμένο πρότυπο το οποίο πληροί τις απαιτήσεις σχετικά με την ευθύνη συντήρησης που καθορίζονται στην OPS 1.890, και προκειμένου να εξασφαλίζεται η απαιτούμενη, κατά OPS 1.900, λειτουργία του συστήματος ποιότητας. Το πρόσωπο, ή, κατά περίπτωση, το ανώτερο στην ιεραρχία πρόσωπο, αυτό είναι ο κάτοχος της θέσης που ορίζεται, όπως αναφέρεται στην OPS 1.175, στοιχείο θ) σημείο 2.

γ) Όταν ο αερομεταφορέας δεν είναι κατάλληλα εγκεκριμένος κατά JAR-145, πρέπει να υπάρξει διακανονισμός με κατάλληλα εγκεκριμένο οργανισμό για την εφαρμογή των απαιτήσεων που καθορίζονται στην OPS 1.890, στοιχείο α) σημεία 2, 3, 5 και 6. Μεταξύ του αερομεταφορέα και του εγκεκριμένου/αποδεκτού κατά JAR-145 οργανισμού πρέπει να συναφθεί εγγράφως σύμβαση συντήρησης στην οποία εκτίθενται λεπτομερώς οι διαδικασίες που καθορίζονται στην OPS 1.890, στοιχείο α) σημεία 2, 3, 5 και 6 και προσδιορίζεται η υποστήριξη των καθηκόντων ποιότητας κατά OPS 1.900. Η σύμβαση αυτή, μαζί με όλες τις τροποποιήσεις, πρέπει να είναι αποδεκτή από την Αρχή. Η Αρχή δεν απαιτεί εμπορικής φύσεως στοιχεία της σύμβασης συντήρησης.

δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει κατάλληλους χώρους γραφείων σε κατάλληλες τοποθεσίες για το προσωπικό που καθορίζεται στο στοιχείο β) ανωτέρω.

OPS 1.900

**Σύστημα ποιότητας**

α) Για σκοπούς συντήρησης, το σύστημα ποιότητας του αερομεταφορέα πρέπει, σύμφωνα με τις απαιτήσεις κατά OPS 1.035, να περιλαμβάνει συμπληρωματικά τουλάχιστον τα ακόλουθα καθήκοντα:

1. παρακολούθηση του γεγονότος ότι οι δραστηριότητες κατά OPS 1.890 εκτελούνται σύμφωνα με τις αποδεκτές διαδικασίες·

2. παρακολούθηση του γεγονότος ότι όλη η συντήρηση που έχει ανατεθεί με σύμβαση εκτελείται σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης· και

3. παρακολούθηση τις συνεχούς συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του παρόντος στοιχείου.

β) Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας είναι εγκεκριμένος κατά JAR-145, το σύστημα ποιότητας μπορεί να συνδυάζεται με εκείνο που απαιτείται κατά JAR-145.

OPS 1.905

**Εγχειρίδιο συντήρησης αερομεταφορέα**

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει εγχειρίδιο συντήρησης αερομεταφορέα, το οποίο περιέχει λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τη δομή του οργανισμού, στα οποία συμπεριλαμβάνονται:

1. ο κάτοχος της θέσης που έχει οριοθεί, ο οποίος είναι υπεύθυνος για το απαιτούμενο κατά OPS 1.175, στοιχείο θ) σημείο 2 σύστημα συντήρησης και το πρόσωπο, ή ομάδα προσώπων, που αναφέρονται στην OPS 1.895, στοιχείο β)·

2. οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να πληρούνται οι διατάξεις της OPS 1.890 περί ευθύνης συντήρησης και τα καθήκοντα σχετικά με την ποιότητα κατά OPS 1.900, με την εξαίρεση ότι στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας είναι κατάλληλα εγκεκριμένος ως οργανισμός συντήρησης κατά JAR-145, τέτοιου είδους λεπτομερή στοιχεία μπορούν να συμπεριλαμβάνονται στο κατά JAR-145 εγχειρίδιο λειτουργίας του οργανισμού συντήρησης.

β) Το εγχειρίδιο συντήρησης αερομεταφορέα και οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίηση, πρέπει να είναι εγκεκριμένα από την Αρχή.

OPS 1.910

**Το πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα**

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο συντηρείται σύμφωνα με το πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα. Το πρόγραμμα πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομερή στοιχεία, συμπεριλαμβανομένης της συχνότητας εκτέλεσης όλης της απαιτούμενης συντήρησης. Το πρόγραμμα απαιτείται να περιλαμβάνει πρόγραμμα αξιοπιστίας όταν η Αρχή αποφασίσει ότι τέτοιου είδους πρόγραμμα αξιοπιστίας είναι απαραίτητο.

β) Το πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα και οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίηση, πρέπει να είναι εγκεκριμένα από την Αρχή.

OPS 1.915

**Αεροπλάνο του αερομεταφορέα Τεχνικό μητρώο**

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να χρησιμοποιεί τεχνικό μητρώο αεροπλάνου, το οποίο περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες για κάθε αεροπλάνο:

1. πληροφορίες σχετικά με κάθε πτήση, οι οποίες είναι απαραίτητες προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνεχής ασφάλεια της πτήσης·

2. το τρέχον πιστοποιητικό διάθεσης σε χρήση του αεροπλάνου·

3. την ισχύουσα έκθεση συντήρησης, στην οποία εκτίθεται η κατάσταση συντήρησης του αεροπλάνου σχετικά με ποια είναι η επόμενη προγραμματισμένη και μη προγραμματισμένη συντήρηση που πρόκειται να εκτελεσθεί, με την εξαίρεση ότι η Αρχή μπορεί να δεχθεί να φυλάσσεται η έκθεση συντήρησης κάπου αλλού·

4. όλες τις βλάβες που δεν έχουν αποκατασταθεί, οι οποίες επηρεάζουν τη χρησιμοποίηση του αεροπλάνου· και

5. κάθε απαραίτητη κατευθυντήρια οδηγία σχετικά με διακανονισμούς υποστήριξης της συντήρησης.

β) Το τεχνικό μητρώο αεροπλάνου και οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίηση, πρέπει να είναι εγκεκριμένα από την Αρχή.

OPS 1.920

**Δεδομένα συντήρησης**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το τεχνικό μητρώο αεροπλάνου διατηρείται για 24 μήνες από την ημερομηνία της τελευταίας καταχώρισης.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει την καθιέρωση συστήματος με το οποίο φυλάσσονται, σε μορφή αποδεκτή από την Αρχή, για τις περιόδους που προσδιορίζονται, τα ακόλουθα δεδομένα:

1. όλα τα λεπτομερή δεδομένα συντήρησης που αφορούν το αεροπλάνο και κάθε παρελκόμενο του αεροπλάνου που έχει τοποθετηθεί σε αυτό — για 24 μήνες μετά τη διάθεση σε χρήση του αεροπλάνου ή του παρελκόμενου του αεροπλάνου·

2. σχετικά με το συνολικό χρόνο και το χρόνο πτήσης, κατά περίπτωση, του αεροπλάνου και όλων των παρελκόμενων του αεροπλάνου με όριο ζωής — για 12 μήνες από την ημερομηνία της οριστικής απόσυρσης του αεροπλάνου από την κυκλοφορία·

3. σχετικά με το χρόνο και το χρόνο πτήσης, κατά περίπτωση, που μεσολάβησε από την τελευταία γενική επισκευή του αεροπλάνου ή παρελκόμενου του αεροπλάνου με όριο ζωής — έως ότου η γενική επισκευή του αεροπλάνου ή παρελκόμενου του αεροπλάνου παύσει να ισχύει λόγω της αντικατάστασής της από άλλη ισοδύναμη, ως προς το αντικείμενο και την έκταση των εργασιών, γενική επισκευή·

4. σχετικά με την τρέχουσα κατάσταση επιθεώρησης του αεροπλάνου από την οποία μπορεί να διαπιστωθεί η συμμόρφωση προς το εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα — έως ότου η επιθεώρηση του αεροπλάνου ή παρελκόμενου του αεροπλάνου παύσει να ισχύει λόγω της αντικατάστασής της από άλλη ισοδύναμης, ως προς το αντικείμενο και την έκταση των εργασιών, επιθεώρησης·

5. σχετικά με την τρέχουσα κατάσταση των οδηγιών πτητικής ικανότητας που ισχύουν για το αεροπλάνο και τα παρελκόμενα του αεροπλάνου — για 12 μήνες από την ημερομηνία οριστικής απόσυρσης του αεροπλάνου από την κυκλοφορία· και

6. σχετικά με τις λεπτομέρειες των τρεχουσών μετατροπών και επισκευών στο αεροπλάνο, τη(-ις) μηχανή(-ές), την(-ις) έλικα(-ες) και σε οποιοδήποτε άλλο παρελκόμενο του αεροπλάνου, το οποίο είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια της πτήσης — για 12 μήνες από την ημερομηνία της οριστικής απόσυρσης τους αεροπλάνου από την κυκλοφορία.

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όταν ένα αεροπλάνο μεταβιβάζεται οριστικά από έναν αερομεταφορέα σε έναν άλλο αερομεταφορέα, μεταβιβάζονται επίσης και τα δεδομένα που καθορίζονται στα στοιχεία α) και β) και ότι οι περίοδοι που προσδιορίζονται εξακολουθούν να ισχύουν και για το νέο αερομεταφορέα.

OPS 1.930

**Συνέχιση της ισχύος του πιστοποιητικού αερομεταφορέα σχετικά με το σύστημα συντήρησης**

Ο αερομεταφορέας πρέπει να πληροί τις διατάξεις των OPS 1.175 και 1.180 προκειμένου να εξασφαλίσει συνέχιση της ισχύος του πιστοποιητικού αερομεταφορέα σχετικά με το σύστημα συντήρησης.

OPS 1.935

**Περίπτωση ισοδύναμης ασφάλειας**

Ο αερομεταφορέας δεν καθιερώνει εναλλακτικές διαδικασίες προς εκείνες που καθορίζονται στο παρόν Τμήμα, εκτός εάν αυτό είναι αναγκαίο και έχει εγκριθεί προηγουμένως αντίστοιχη περίπτωση ασφαλείας, με την επιφύλαξη των ισχυόντων κοινών διαδικασιών αναθεώρησης και έχει λάβει σχετική έγκριση από την Αρχή.

ΤΜΗΜΑ ΙΔ

**ΠΛΗΡΩΜΑ ΠΤΗΣΗΣ**

OPS 1.940

**Σύνθεση του πληρώματος πτήσης**

(Βλέπε τα Προσαρτήματα 1 και 2 της OPS 1.940)

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. η σύνθεση του πληρώματος πτήσης και ο αριθμός των μελών του πληρώματος πτήσης σε καθορισμένους σταθμούς πληρώματος ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου και τηρούν τα ελάχιστα όρια που καθορίζουν οι παραπάνω απαιτήσεις·

2. το πλήρωμα πτήσης περιλαμβάνει και πρόσθετα μέλη, εφόσον απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, και ότι δεν είναι κατώτερο του αριθμού που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·

3. το σύνολο των μελών του πληρώματος πτήσης είναι κάτοχοι κατάλληλης και έγκυρης άδειας, η οποία είναι αποδεκτή από την Αρχή, και διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα και τις ικανότητες, προκειμένου να φέρουν σε πέρας τα καθήκοντα που τους ανατίθενται·

4. θεσπίζονται διαδικασίες, οι οποίες είναι αποδεκτές από την Αρχή, προκειμένου να αποφεύγεται η ταυτόχρονη παρουσία στο αεροπλάνο μελών πληρώματος πτήσης που δεν διαθέτουν πείρα·

5. ορίζεται χειριστής, μεταξύ των μελών του πληρώματος πτήσης, ο οποίος διαθέτει τα προσόντα κυβερνήτη σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς περί αδειών πληρώματος πτήσης, με την ιδιότητα του κυβερνήτη ο οποίος είναι σε θέση να αναθέτει την εκτέλεση της πτήσης σε άλλο χειριστή με τα κατάλληλα προσόντα, και

6. εφόσον απαιτείται από το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου ορισμένος χειριστής πίνακα συστημάτων, στο πλήρωμα πτήσης περιλαμβάνεται μέλος πληρώματος το οποίο διαθέτει άδεια ιπτάμενου μηχανικού ή τα κατάλληλα προσόντα μέλους πληρώματος πτήσης, και το οποίο είναι αποδεκτό από την Αρχή·

7. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του τμήματος ΙΔ σε περίπτωση πρόσληψης μελών πληρώματος πτήσης οι οποίοι δεν είναι μισθωτοί και/ή εργάζονται ως εξωτερικοί συνεργάτες ή ως εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο συνολικό αριθμό των τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου στους οποίους μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του ένα μέλος του πληρώματος πτήσης για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς, ο οποίος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις OPS 1.980 και OPS 1.981, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων πρόσληψής του μέλους αυτού από άλλον αερομεταφορέα.

β) *Ελάχιστο πλήρωμα πτήσης για πτητικές λειτουργίες σε συνθήκες πτήσης με όργανα (IFR) ή τη νύκτα*

Στο πλαίσιο πτητικών λειτουργιών σε συνθήκες πτήσης με όργανα (IFR) ή τη νύκτα, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. το ελάχιστο πλήρωμα πτήσης είναι δύο χειριστές για όλα τα αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες που διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών μεγαλύτερη από 9, καθώς και για όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, ή

2. η πτητική λειτουργία αεροπλάνων, εκτός από εκείνα που καλύπτονται από το στοιχείο β) σημείο 1, ανωτέρω, εκτελείται από έναν και μόνο χειριστή, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι απαιτήσεις του Προσαρτήματος 2 της OPS 1.940. Εάν δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του Προσαρτήματος 2, το ελάχιστο πλήρωμα πτήσης είναι 2 χειριστές.

OPS 1.945

**Εκπαίδευση μετατροπής και έλεγχος**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.945)

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. σε περίπτωση αλλαγής τύπου ή κατηγορίας αεροπλάνου, για την οποία απαιτείται νέα ικανότητα τύπου ή κατηγορίας, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει σειρά μαθημάτων ικανότητας τύπου, η οποία πληροί τις απαιτήσεις που διέπουν τις άδειες πληρώματος πτήσης·

2. κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει σειρά μαθημάτων μετατροπής παρεχόμενη από τον αερομεταφορέα, πριν από την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων γραμμής χωρίς επιτήρηση·

   i) σε περίπτωση αλλαγής αεροπλάνου, για το οποίο απαιτείται νέα ικανότητα τύπου ή κατηγορίας, ή

   ii) σε περίπτωση αλλαγής αερομεταφορέα·

3. η εκπαίδευση μετατροπής διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, βάσει αναλυτικού προγράμματος θεμάτων, το οποίο περιλαμβάνεται στο εγκεκριμένο από την Αρχή εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·

4. το εύρος της εκπαίδευσης που απαιτείται από τη σειρά μαθημάτων μετατροπής που παρέχεται από τον αερομεταφορέα καθορίζεται μετά από προσεκτική εξέταση της προηγούμενης εκπαίδευσης του μέλους του πληρώματος πτήσης, όπως αυτή καταγράφεται στα αρχεία εκπαίδευσης του εν λόγω μέλους, που καθορίζονται στην OPS 1.985·

5. τα ελάχιστα πρότυπα καταλληλότητας και πείρας, που απαιτούνται για τα μέλη του πληρώματος πτήσης πριν από την έναρξη εκπαίδευσης μετατροπής, καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·

6. κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται στους ελέγχους που απαιτούνται από την OPS 1.965, στοιχείο β), καθώς και την εκπαίδευση και τους ελέγχους που απαιτούνται από την OPS 1.965, στοιχείο δ), πριν από την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων γραμμής με επιτήρηση·

7. μετά την ολοκλήρωση πτήσης γραμμής με επιτήρηση, διενεργείται ο έλεγχος που απαιτείται από την OPS 1.965, στοιχείο γ)·

8. μετά την έναρξη σειράς μαθημάτων μετατροπής από τον αερομεταφορέα, το μέλος του πληρώματος πτήσης δεν αναλαμβάνει πτητικά καθήκοντα σε άλλο τύπο ή κατηγορία μέχρις ότου συμπληρωθεί ή ολοκληρωθεί η σειρά μαθημάτων, και

9. η σειρά μαθημάτων μετατροπής περιλαμβάνει εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος.

β) Σε περίπτωση αλλαγής τύπου ή κατηγορίας αεροπλάνου, ο έλεγχος που απαιτείται από την 1.965, στοιχείο β), μπορεί να συνδυαστεί με εξέταση επιδεξιότητας σε ικανότητα τύπου ή κατηγορίας που απαιτείται.

γ) Οι σειρές μαθημάτων μετατροπής από τον αερομεταφορέα και μαθημάτων ικανότητας τύπου ή κατηγορίας, μπορούν να συνδυαστούν.

OPS 1.950

**Εκπαίδευση διαφορών και εξοικείωσης**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει:

1. εκπαίδευση διαφορών

i) εφόσον πρόκειται για πτητική λειτουργία διαφορετικής παραλλαγής αεροπλάνου του ίδιου ή διαφορετικού τύπου που ανήκει στην ίδια κατηγορία με τα αεροπλάνα που εκτελούν τρέχουσα πτητική λειτουργία, ή

ii) εφόσον μία αλλαγή στον εξοπλισμό και/ή στις διαδικασίες των τύπων ή των παραλλαγών που εκτελούν τρέχουσα πτητική λειτουργία απαιτεί πρόσθετες γνώσεις και εκπαίδευση σε κατάλληλη συσκευή εκπαίδευσης.

2. εκπαίδευση εξοικείωσης

i) εφόσον πρόκειται για πτητική λειτουργία άλλου αεροπλάνου του ιδίου τύπου ή παραλλαγής, ή

ii) εφόσον μία αλλαγή στον εξοπλισμό και/ή στις διαδικασίες των τύπων ή των παραλλαγών που βρίσκονται σε τρέχουσα πτητική λειτουργία απαιτούν την απόκτηση πρόσθετων γνώσεων.

β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τις περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται εκπαίδευση διαφορών ή εξοικείωσης.

OPS 1.955

**Διορισμός κυβερνήτη**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι για την προαγωγή του συγκυβερνήτη στη θέση του κυβερνήτη και για εκείνους που αναλαμβάνουν καθήκοντα κυβερνήτη:

1. το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας καθορίζει ένα ελάχιστο επίπεδο πείρας, το οποίο πρέπει να είναι αποδεκτό από την Αρχή, και

2. για χειρισμούς πολλαπλών πληρωμάτων, ο χειριστής ολοκληρώνει κατάλληλη σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες.

β) Η σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες που απαιτείται από το στοιχείο α), σημείο 2), ανωτέρω, πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

1. εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσεων (συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης προσανατολισμένης πτήσης γραμμής) και/ή πτητική εκπαίδευση·

2. έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα σε σχέση με τα καθήκοντα του κυβερνήτη·

3. τα καθήκοντα του κυβερνήτη·

4. εκπαίδευση κυβερνήτη σε γραμμή με επιτήρηση. Οι χειριστές που διαθέτουν ήδη τα κατάλληλα προσόντα για το συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, απαιτείται να καλύπτουν τουλάχιστον 10 τομείς·

5. ολοκλήρωση ελέγχου γραμμής κυβερνήτη, όπως καθορίζεται στην OPS 1.965, στοιχείο γ), και αξιολόγηση αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και το αεροδρόμιο, όπως καθορίζεται στην OPS 1.975, και

6. εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος.

OPS 1.960

**Κυβερνήτες — κάτοχοι αδείας επαγγελματία χειριστή**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. κάτοχοι αδείας επαγγελματία χειριστή δεν ασκούν καθήκοντα κυβερνήτη αεροπλάνου το οποίο έχει πιστοποιηθεί στο εγχειρίδιο πτήσης του για πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος, εκτός:

i) εάν ο χειριστής έχει ένα ελάχιστο αριθμό 500 ωρών συνολικού χρόνου πτήσης ή διαθέτει έγκυρη ικανότητα πτήσεως με όργανα, εφόσον εκτελείται πτητική λειτουργία μεταφοράς επιβατών στο πλαίσιο των κανόνων "πτήσεως εξ όψεως" (VFR), εκτός ακτίνας 50 nm από το αεροδρόμιο αναχώρησης, ή

ii) εάν ο χειριστής έχει ένα ελάχιστο αριθμό 700 ωρών συνολικού χρόνου πτήσης, οι οποίες περιλαμβάνουν 400 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη, εκ των οποίων οι 100 έχουν εκτελεσθεί στο πλαίσιο "πτήσεων με όργανα" (IFR), και οι οποίες περιλαμβάνουν 40 ώρες πτητικής λειτουργίας σε πολυκινητήρια αεροπλάνα, εφόσον εκτελείται πτητική λειτουργία πολυκινητήριου τύπου αεροπλάνου, στο πλαίσιο των κανόνων "πτήσεως με όργανα" (IFR). Οι 400 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη μπορούν να αντικατασταθούν από τις ώρες χειρισμού με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη, δεδομένου ότι δύο ώρες πτήσης με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη ισοδυναμούν με μία ώρα με την ιδιότητα του κυβερνήτη, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ώρες πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο καθιερωμένου συστήματος πληρώματος πολλαπλών χειριστών που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·

2. εκτός από το στοιχείο α) σημείο 1 περίπτωση ii), ανωτέρω, εφόσον εκτελείται πτητική λειτουργία "πτήσης με όργανα" (IFR) με την ιδιότητα του μοναδικού χειριστή, ικανοποιούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στο Προσάρτημα 2 της OPS 1.940, και

3. στην περίπτωση χειρισμών πληρώματος από πολλαπλούς χειριστές, εκτός από το στοιχείο α) σημείο 1, ανωτέρω, και πριν ο χειριστής αναλάβει καθήκοντα κυβερνήτη, έχει ολοκληρωθεί η σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες που καθορίζεται στην OPS 1.955, στοιχείο α) σημείο 2.

OPS 1.965

**Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος**

(Βλέπε Προσαρτήματα 1 και 2 της OPS 1.965)

α) *Γενικά*

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ακολουθεί περιοδική εκπαίδευση και υποβάλλεται σε έλεγχο και ότι το σύνολο της εν λόγω περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχου αφορούν τον τύπο ή την παραλλαγή του αεροπλάνου, για την οποία το μέλος πληρώματος διαθέτει πιστοποίηση πτητικής λειτουργίας·

2. το πρόγραμμα περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και εγκρίνεται από την Αρχή·

3. η περιοδική εκπαίδευση διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:

i) Εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση: από πρόσωπο που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα·

ii) Εκπαίδευση σε εξομοιωτή αεροπλάνου/πτήσης: από εκπαιδευτή/εξεταστή ικανότητας τύπου ή από εκπαιδευτή ικανότητας τύπου (συνθετική πτητική εκπαίδευση)·

iii) Εκπαίδευση και έλεγχος εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας: από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, και

iv) Εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος: από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα·

4. ο περιοδικός έλεγχος διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:

i) Έλεγχοι ικανότητας αερομεταφορέα: από εξεταστή ικανότητας τύπου, και

ii) Έλεγχοι γραμμής: από κυβερνήτες που διορίζονται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτοί από την Αρχή, και

5. κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα, οι οποίοι αποτελούν μέρος της εκπαίδευσης του κανονικού πληρώματος πτήσης.

β) *Έλεγχος ικανότητας αερομεταφορέα*

1. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

i) κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα, προκειμένου να αποδείξει τις ικανότητές του στο πλαίσιο της εκτέλεσης κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών επείγουσας ανάγκης, και

ii) ο έλεγχος διενεργείται χωρίς εξωτερική οπτική αναφορά, εφόσον το μέλος του πληρώματος πτήσης καλείται να εκτελέσει πτητική λειτουργία στα πλαίσια "πτήσης με όργανα" (IFR).

2. Η περίοδος ισχύος του ελέγχου ικανότητας αερομεταφορέα είναι 6 ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημέρα έκδοσης έως και 6 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

γ) *Έλεγχος γραμμής*

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε έλεγχο γραμμής στο αεροπλάνο, προκειμένου να αποδείξει την ικανότητά του στο πλαίσιο της εκτέλεσης κανονικών πτητικών λειτουργιών γραμμής, οι οποίες περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Η περίοδος ισχύος του ελέγχου γραμμής είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, εκτός του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημέρα έκδοσης έως και 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής.

δ) *Εκπαίδευση και έλεγχος εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας*

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ακολουθεί εκπαίδευση και υποβάλλεται σε έλεγχο σχετικά με τη θέση και τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας που μεταφέρεται στο αεροπλάνο. Η περίοδος ισχύος του ελέγχου εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, εκτός του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημερομηνία έκδοσης έως και 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας.

ε) *Ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος*

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ακολουθεί εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος, η οποία αποτελεί μέρος της περιοδικής εκπαίδευσης.

στ) *Εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση*

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ακολουθεί εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση κάθε 12 ημερολογιακούς μήνες. Εφόσον η εκπαίδευση πραγματοποιείται εντός 3 ημερολογιακών μηνών, πριν από τη λήξη της ισχύος της περιόδου των 12 ημερολογιακών μηνών η επόμενη εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση πρέπει να ολοκληρωθεί εντός 12 ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της προηγούμενης εκπαίδευσης εδάφους και επανεκπαίδευσης.

ζ) *Εκπαίδευση σε εξομοιωτή αεροπλάνου/πτήσης*

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ακολουθεί εκπαίδευση σε εξομοιωτή αεροπλάνου/πτήσης τουλάχιστον κάθε 12 ημερολογιακούς μήνες. Εφόσον η εκπαίδευση πραγματοποιείται εντός 3 ημερολογιακών μηνών, πριν από τη λήξη της ισχύος της περιόδου των 12 ημερολογιακών μηνών, η επόμενη εκπαίδευση σε εξομοιωτή αεροπλάνου/πτήσης πρέπει να ολοκληρωθεί εντός 12 ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της προηγούμενης εκπαίδευσης σε εξομοιωτή αεροπλάνου/πτήσης.

OPS 1.968

**Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.968)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. ο χειριστής, στον οποίο μπορεί να ανατεθεί πτητική λειτουργία από οποιαδήποτε θέση χειριστού, έχει ολοκληρώσει κατάλληλη εκπαίδευση και έχει υποβληθεί στον κατάλληλο έλεγχο, και

2. το πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και είναι αποδεκτό από την Αρχή.

OPS 1.970

**Πρόσφατη πείρα**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

   1. Κυβερνήτης: Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία αεροπλάνου από χειριστή με την ιδιότητα του κυβερνήτη, εκτός εάν εντός των προηγούμενων 90 ημερών, έχει εκτελέσει τουλάχιστον 3 απογειώσεις και 3 προσγειώσεις, ως χειριστής σε αεροπλάνο του ιδίου τύπου ή σε εξομοιωτή πτήσης του τύπου του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, ο οποίος είναι πιστοποιημένος και εγκεκριμένος για αυτό τον σκοπό σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς που εφαρμόζονται στον τομέα των συνθετικών μέσων εκπαίδευσης, και

   2. Συγκυβερνήτης: Απαγορεύεται στο συγκυβερνήτη ο χειρισμός των πηδαλίων κατά την απογείωση και την προσγείωση, εκτός εάν εντός των προηγουμένων 90 ημερών, έχει εκτελέσει καθήκοντα ως χειριστής πηδαλίων κατά τη διάρκεια της απογείωσης και προσγείωσης σε αεροπλάνο του ιδίου τύπου ή σε εξομοιωτή πτήσης του τύπου του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, ο οποίος είναι πιστοποιημένος και εγκεκριμένος για αυτό τον σκοπό σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς που εφαρμόζονται στον τομέα των συνθετικών μέσων εκπαίδευσης.

β) Η περίοδος των 90 ημερών που καθορίζεται στο στοιχείο α) σημεία 1 και 2 δύναται να παραταθεί έως και 120 ημέρες κατ' ανώτατο όριο, εφόσον εκτελείται πτήση γραμμής υπό την επιτήρηση εκπαιδευτή ή εξεταστή ικανότητας τύπου. Για περιόδους μεγαλύτερες των 120 ημερών, οι απαιτήσεις πρόσφατης πείρας ικανοποιούνται με την εκτέλεση μίας εκπαιδευτικής πτήσης ή με τη χρήση εγκεκριμένου εξομοιωτή πτήσης.

OPS 1.975

**Κυβερνήτης-Αξιολόγηση αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και στο αεροδρόμιο**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο χειριστής, πριν από το διορισμό του ως κυβερνήτη, έχει αποκτήσει επαρκείς γνώσεις σχετικά με τη διαδρομή που πρόκειται να διανύσει και με τα αεροδρόμια (συμπεριλαμβανομένων και των αεροδρομίων εναλλαγής), καθώς και τις εγκαταστάσεις και διαδικασίες που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.

β) Η περίοδος ισχύος της αξιολόγησης αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο της διαδρομής και του αεροδρομίου είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου:

   1. του μήνα της αξιολόγησης, ή

   2. του μήνα της τελευταίας πτητικής λειτουργίας στη συγκεκριμένη διαδρομή ή στο αεροδρόμιο.

γ) Η αξιολόγηση αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και το αεροδρόμιο επικυρώνεται εκ νέου μέσω της εκτέλεσης πτητικής λειτουργίας στη διαδρομή ή το αεροδρόμιο, εντός της περιόδου ισχύος που καθορίζεται στο στοιχείο β), ανωτέρω.

δ) Εφόσον επικυρώνεται εκ νέου εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος της προηγούμενης αξιολόγησης στη διαδρομή και το αεροδρόμιο, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημερομηνία που η εν λόγω αξιολόγηση επικυρώνεται εκ νέου έως και 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της προηγούμενης αξιολόγησης αρμοδιοτήτων στη διαδρομή και το αεροδρόμιο.

OPS 1.978

**Προηγμένο πρόγραμμα αξιολόγησης**

α) Οι περίοδοι ισχύος των OPS 1.965 και 1.970 δύναται να παραταθούν, εφόσον η Αρχή έχει εγκρίνει προηγμένο πρόγραμμα αξιολόγησης το οποίο καταρτίζεται από τον αερομεταφορέα.

β) Το προηγμένο πρόγραμμα αξιολόγησης πρέπει να περιλαμβάνει εκπαίδευση και ελέγχους, οι οποίοι εξασφαλίζουν και διαφυλάττουν ένα επίπεδο ικανοτήτων αντίστοιχο προς εκείνο που ορίζουν οι διατάξεις των OPS 1.945, 1.965 και 1.970.

OPS 1.980

**Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.980)

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν εκτελείται πτητική λειτουργία περισσοτέρων του ενός τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου από μέλος του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν το εν λόγω μέλος διαθέτει τη σχετική ικανότητα.

β) Στο πλαίσιο της πτητικής λειτουργίας περισσότερων του ενός τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι διαφορές και/ή οι ομοιότητες μεταξύ των συγκεκριμένων αεροπλάνων δικαιολογούν τέτοιου είδους πτητικές λειτουργίες, λαμβάνοντας υπόψη τα παρακάτω:

   1. το επίπεδο της τεχνολογικής υποδομής·

   2. τις επιχειρησιακές διαδικασίες·

   3. τα χαρακτηριστικά επίγειας εξυπηρέτησης.

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι μέλος του πληρώματος πτήσης, που χειρίζεται περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου, συμμορφώνεται προς όλες τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΔ για κάθε τύπο ή παραλλαγή, εκτός εάν η Αρχή έχει επιτρέψει παρεκκλίσεις σχετικά με τις απαιτήσεις εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης πείρας.

δ) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας κατάλληλες διαδικασίες και/ή επιχειρησιακούς περιορισμούς, οι οποίοι έχουν εγκριθεί από την Αρχή, για κάθε πτητική λειτουργία περισσότερων του ενός τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου, οι οποίες καλύπτουν:

   1. το ελάχιστο επίπεδο πείρας των μελών του πληρώματος πτήσης·

   2. το ελάχιστο επίπεδο πείρας σε ένα τύπο ή μία παραλλαγή, πριν από την έναρξη εκπαίδευσης ή πτητικής λειτουργίας σε άλλο τύπο ή παραλλαγή·

3. τη διαδικασία, βάση της οποίας το πλήρωμα πτήσης που διαθέτει τα προσόντα για ένα τύπο ή μια παραλλαγή, θα εκπαιδευτεί και θα αποκτήσει προσόντα για άλλο τύπο ή παραλλαγή·

4. όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις πρόσφατης πείρας για κάθε τύπο ή παραλλαγή.

OPS 1.981

**Πτητική λειτουργία ελικοπτέρου και αεροπλάνου**

Σε περίπτωση που μέλος πληρώματος πτήσης ασκεί πτητικά καθήκοντα τόσο σε ελικόπτερα όσο και σε αεροπλάνα:

1. ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες του ελικοπτέρου και του αεροπλάνου περιορίζονται σε ένα τύπο για το καθένα.

2. ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας κατάλληλες διαδικασίες και/ή επιχειρησιακούς περιορισμούς, που έχουν εγκριθεί από την Αρχή.

OPS 1.985

**Αρχεία εκπαίδευσης**

Ο αερομεταφορέας:

1. τηρεί αρχεία για το σύνολο των εκπαιδεύσεων, ελέγχων και αξιολογήσεων που καθορίζονται στις OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 και 1.975, οι οποίες αφορούν μέλος του πληρώματος πτήσης, και

2. θέτει στη διάθεση του εν λόγω μέλους του πληρώματος πτήσης, κατόπιν αίτησης, τα αρχεία του συνόλου των μαθημάτων μετατροπής, καθώς και των περιοδικών εκπαιδεύσεων και ελέγχων.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.940*

***Αντικατάσταση κατά τη διάρκεια της πτήσης μελών του πληρώματος πτήσης***

α) Μέλος του πληρώματος πτήσης δύναται να αντικατασταθεί κατά τη διάρκεια αυτής, στο πλαίσιο των καθηκόντων του στα χειριστήρια, από άλλο μέλος του εν λόγω πληρώματος, το οποίο διαθέτει τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα.

β) *Αντικατάσταση του κυβερνήτη*

Ο κυβερνήτης μπορεί να αντικατασταθεί από:

i) άλλο χειριστή που διαθέτει προσόντα κυβερνήτη, ή

ii) από κυβερνήτη που διαθέτει τα απαραίτητα προσόντα, όπως ορίζεται λεπτομερώς στο στοιχείο γ), κατωτέρω.

γ) Ελάχιστες απαιτήσεις για την αντικατάσταση κυβερνήτη από άλλον κυβερνήτη:

1. άδεια χειριστή εναερίων γραμμών σε ισχύ·

2. εκπαίδευση μετατροπής και έλεγχος (συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου), σύμφωνα με την OPS 1.945·

3. το σύνολο της περιοδικής εκπαίδευσης και των ελέγχων, σύμφωνα με την OPS 1.965·

4. πρόσφατη εμπειρία, σύμφωνα με την OPS 1.970·

5. αξιολόγηση αρμοδιοτήτων κυβερνήτη στη διαδρομή, σύμφωνα με την OPS 1.975, και

6. πτητική λειτουργία με την ιδιότητα του κυβερνήτη μόνο σε συνθήκες πορείας και όχι κάτω από επίπεδο πτήσης 200.

δ) *Αντικατάσταση συγκυβερνήτη*

Ο συγκυβερνήτης μπορεί να αντικατασταθεί από:

i) άλλο χειριστή που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, ή

ii) αντικαταστάτη συγκυβερνήτη πτήσης που έχει αξιολογηθεί όπως ορίζεται λεπτομερώς στο στοιχείο ε), κατωτέρω.

ε) *Ελάχιστες απαιτήσεις για τον αντικαταστάτη συγκυβερνήτη πτήσης:*

1. ισχύουσα άδεια επαγγελματία χειριστή ο οποίος διαθέτει ικανότητα πτήσης με όργανα·

2. εκπαίδευση και έλεγχος μετατροπής, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου, όπως ορίζεται στην OPS 1.945, με εξαίρεση την απαίτηση σχετικά με την εκπαίδευση απογείωσης και προσγείωσης·

3. το σύνολο της περιοδικής εκπαίδευσης και των ελέγχων, όπως καθορίζονται στην OPS 1.965, με εξαίρεση την απαίτηση σχετικά με την εκπαίδευση απογείωσης και προσγείωσης, και

4. πτητική λειτουργία με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη μόνο σε συνθήκες πορείας και όχι κάτω από επίπεδο πτήσης 200.

5. Δεν απαιτείται πρόσφατη πείρα, όπως καθορίζεται στην OPS 1.970. Ωστόσο, ο χειριστής πρέπει να διαθέτει πρόσφατη πείρα σε εξομοιωτή πτήσης και να ακολουθεί επανεκπαίδευση πτήσης ανά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τις 90 ημέρες. Η εν λόγω επανεκπαίδευση μπορεί να συνδυάζεται με την εκπαίδευση που καθορίζεται στην OPS 1.965.

στ) *Αντικατάσταση του χειριστή πίνακα συστημάτων*

Ο χειριστής πίνακα συστημάτων δύναται να αντικατασταθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης από μέλος του πληρώματος, που είναι κάτοχος άδειας ιπταμένου μηχανικού, ή από μέλος του πληρώματος πτήσης που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, και το οποίο είναι αποδεκτό από την Αρχή.

*Προσάρτημα 2 στην OPS 1.940*

***Πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος σε "πτήση με όργανα" ή κατά τη νύκτα***

Τα αεροπλάνα που αναφέρονται στην OPS 1.940, στοιχείο β) σημείο 2, μπορούν να τεθούν σε πτητική λειτουργία από ένα και μόνο χειριστή σε "πτήση με όργανα" (IFR) ή κατά τη νύκτα, όταν ικανοποιούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

1. εφόσον ο αερομεταφορέας εντάσσει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας πρόγραμμα μετατροπής και επανεκπαίδευσης χειριστή, το οποίο περιλαμβάνει τις πρόσθετες απαιτήσεις για πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος·

2. Ειδικότερα, οι διαδικασίες που αφορούν τον θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να περιλαμβάνουν:

   i) χειρισμό κινητήρα και επίγεια εξυπηρέτηση επείγουσας ανάγκης·

   ii) χρήση του καταλόγου ενεργειών σε περιπτώσεις κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών επείγουσας ανάγκης·

   iii) επικοινωνία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·

   iv) διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης·

   v) χειρισμό αυτόματου πιλότου, και

   vi) απλοποιημένα έγγραφα πτήσης·

3. οι απαιτούμενοι από την OPS 1.965 περιοδικοί έλεγχοι για την περίπτωση μονομελούς πληρώματος διεξάγονται στον τύπο ή την κατηγορία του αεροπλάνου και σε περιβάλλον που είναι αντιπροσωπευτικό της πτητικής λειτουργίας·

4. ο χειριστής πρέπει να διαθέτει χρόνο πτήσης τουλάχιστον 50 ωρών στο συγκεκριμένο τύπο ή κατηγορία αεροπλάνου στο πλαίσιο πτήσεων με όργανα, από τις οποίες οι 10 ώρες να αφορούν καθήκοντα διακυβέρνησης, και

5. η ελάχιστη απαιτούμενη πρόσφατη πείρα για χειριστή που ασκεί καθήκοντα στο πλαίσιο πτητικής λειτουργίας μονομελούς πληρώματος σε πτήση με όργανα ή κατά τη νύκτα, αντιστοιχεί σε 5 πτήσεις με όργανα με την ιδιότητα του μοναδικού χειριστή, συμπεριλαμβανομένων 3 προσεγγίσεων με όργανα, οι οποίες διεξήχθησαν κατά τη διάρκεια των προηγουμένων 90 ημερών στον τύπο ή την κατηγορία του αεροπλάνου. Η εν λόγω απαίτηση μπορεί να αντικατασταθεί από έλεγχο προσέγγισης με όργανα, στον τύπο ή την κατηγορία του αεροπλάνου.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.945*

***Σειρά μαθημάτων μετατροπής από τον αερομεταφορέα***

α) Η σειρά μαθημάτων μετατροπής που παρέχεται από τον αερομεταφορέα περιλαμβάνει:

   1. εκπαίδευση και διενέργεια ελέγχων εδάφους, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων του αεροπλάνου, των κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και των διαδικασιών επείγουσας ανάγκης·

   2. εκπαίδευση και διενέργεια ελέγχων σχετικά με τον εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας, οι οποίοι πρέπει να ολοκληρώνονται πριν από την έναρξη της εκπαίδευσης στο αεροπλάνο·

   3. εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος·

   4. εκπαίδευση και διενέργεια ελέγχων σε εξομοιωτή αεροπλάνου/πτήσης, και

   5. εκτέλεση πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση και διενέργεια ελέγχου γραμμής.

β) Η σειρά μαθημάτων μετατροπής διεξάγεται βάση της σειράς που καθορίζεται στο στοιχείο α), ανωτέρω.

γ) Σε περίπτωση που μέλος του πληρώματος πτήσης δεν έχει ολοκληρώσει στο παρελθόν σειρά μαθημάτων μετατροπής από τον αερομεταφορέα, ο τελευταίος εξασφαλίζει ότι, εκτός από το στοιχείο α), ανωτέρω, το εν λόγω μέλος του πληρώματος ακολουθεί εκπαίδευση γενικού χαρακτήρα σε σχέση με την παροχή πρώτων βοηθειών και, κατά περίπτωση, εκπαίδευση αναγκαστικής προσθαλάσσωσης χρησιμοποιώντας τον εξοπλισμό στο νερό.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.965*

***Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος — Χειριστές***

α) *Περιοδική εκπαίδευση. Η περιοδική εκπαίδευση περιλαμβάνει:*

   1. εκπαίδευση εδάφους και επανεκπαίδευση

      i) το πρόγραμμα της εκπαίδευσης εδάφους και επανεκπαίδευσης περιλαμβάνει:

         Α) συστήματα αεροπλάνου·

         Β) διαδικασίες και απαιτήσεις πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανόμενης της αφαίρεσης του πάγου (αποπαγοποίησης) και της αποφυγής δημιουργίας πάγου (αντιπαγοποίησης), καθώς και της αδιαθεσίας χειριστή, και

         Γ) ατύχημα/συμβάν και ανασκόπηση του γεγονότος.

      ii) Οι γνώσεις που αποκομίζονται από την εκπαίδευση εδάφους και την επανεκπαίδευση εξετάζονται βάσει ερωματηματολογίου ή άλλων κατάλληλων μεθόδων.

   2. εκπαίδευση σε εξομοιωτή αεροπλάνου/πτήσης·

      i) το πρόγραμμα εκπαίδευσης σε εξομοιωτή αεροπλάνου/πτήσης καθορίζεται κατά τρόπο ώστε να έχουν καλυφθεί όλες οι μείζονες αστοχίες των συστημάτων του αεροπλάνου και οι διαδικασίες που συνδέονται με αυτές κατά τη διάρκεια των 3 προηγουμένων ετών.

      ii) Σε περίπτωση εκτέλεσης ελιγμών με κινητήρα εκτός λειτουργίας, η βλάβη κινητήρα πρέπει να εξομοιώνεται.

      iii) η εκπαίδευση σε εξομοιωτή αεροπλάνου/πτήσης δύναται να συνδυαστεί με τον έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

   3. Εκπαίδευση σχετικά με τον εξοπλισμό ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης·

      i) το πρόγραμμα εκπαίδευσης σχετικά με τον εξοπλισμό ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης δύναται να συνδυαστεί με τον έλεγχο εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης· το εν λόγω πρόγραμμα διεξάγεται στο αεροπλάνο ή σε κατάλληλη εναλλακτική εκπαιδευτική συσκευή.

      ii) Το ετήσιο πρόγραμμα εκπαίδευσης σχετικά με τον εξοπλισμό ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης, πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

         Α) πραγματική εφαρμογή σωσιβίων γιλέκων, κατά περίπτωση·

         Β) πραγματική εφαρμογή προστατευτικής αναπνευστικής συσκευής·

         Γ) πραγματικός χειρισμός συσκευών πυρόσβεσης·

         Δ) οδηγίες σχετικά με τη θέση και τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης που μεταφέρεται στο αεροπλάνο·

         Ε) οδηγίες σχετικά με τη θέση και τη χρήση όλων των τύπων εξόδων, και

         ΣΤ) διαδικασίες ασφαλείας.

iii) Ανά τριετία το πρόγραμμα εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

Α) πραγματική λειτουργία όλων των τύπων εξόδων·

Β) επίδειξη της μεθόδου χρήσης του ολισθητήρα, κατά περίπτωση·

Γ) πραγματική επιχείρηση πυρόσβεσης με τη χρήση εξοπλισμού ο οποίος είναι αντιπροσωπευτικός του εξοπλισμού του συγκεκριμένου αεροπλάνου, στο πλαίσιο πραγματικής ή σε συνθήκες προσομοίωσης πυρκαγιάς, εκτός της περίπτωσης των πυροσβεστήρων με halon, όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτική μέθοδος, η οποία είναι αποδεκτή από την Αρχή·

Δ) τις επιπτώσεις του καπνού σε κλειστό χώρο και την πραγματική χρήση του συνόλου του σχετικού εξοπλισμού σε περιβάλλον προσομοίωσης το οποίο έχει κατακλυστεί από καπνό·

Ε) πραγματικό χειρισμό φωτοβολίδων, αληθινών ή σε συνθήκες προσομοίωσης, κατά περίπτωση, και

ΣΤ) επίδειξη σχετικά με τη χρήση της(των) σωσίβιας(ων) λέμβου(ων), κατά περίπτωση.

4. Εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος

β) *Διενέργεια περιοδικών ελέγχων*

Η διενέργεια περιοδικών ελέγχων περιλαμβάνει:

1. έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα

i) κατά περίπτωση, οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα περιλαμβάνουν τους ακόλουθους ελιγμούς:

Α) ματαιωθείσα απογείωση, εφόσον υπάρχει διαθέσιμος εξομοιωτής πτήσης· σε διαφορετική περίπτωση πραγματοποιούνται μόνο ασκήσεις επαφής των τροχών του αεροπλάνου στο διάδρομο·

Β) απογείωση με βλάβη κινητήρα μεταξύ $V_1$ και $V_2$ ή μόλις το επιτρέψουν οι όροι ασφαλείας·

Γ) προσέγγιση ακριβείας με όργανα στα ελάχιστα με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, στην περίπτωση πολυκινητηρίων αεροπλάνων·

Δ) προσέγγιση μη ακριβείας στα ελάχιστα·

Ε) αποτυχημένη προσέγγιση με όργανα από τα ελάχιστα με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, στην περίπτωση πολυκινητηρίων αεροπλάνων, και

ΣΤ) προσγείωση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας. Για μονοκινητήρια αεροπλάνα απαιτείται η πρακτική εφαρμογή αναγκαστικής προσγείωσης.

ii) Σε περίπτωση εκτέλεσης ελιγμών με κινητήρα εκτός λειτουργίας, πρέπει να εξομοιώνεται η βλάβη του κινητήρα.

iii) Εκτός από τους ελέγχους που καθορίζονται στο σημείο i), περιπτώσεις Α) έως ΣΤ), ανωτέρω, οι απαιτήσεις που διέπουν την έκδοση αδειών πληρώματος πτήσης πρέπει να ολοκληρώνονται κάθε 12 μήνες και μπορούν να συνδυάζονται με τον έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

iv) Για χειριστή που εκτελεί πτητικές λειτουργίες μόνο στο πλαίσιο "πτήσεων εξ όψεως" (VFR), οι έλεγχοι που καθορίζονται στο σημείο i), περιπτώσεις Γ) έως Ε), ανωτέρω, μπορούν να παραλειφθούν, με εξαίρεση την προσέγγιση και επανακύκλωση πολυκινητήριου αεροπλάνου με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας.

v) Οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα πρέπει να διενεργούνται από εξεταστή ικανότητας τύπου.

2. Έλεγχοι εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης

Οι τομείς οι οποίοι πρόκειται να αποτελέσουν αντικείμενο εξέτασης αντιστοιχούν στους τομείς που καλύφθηκαν από την εκπαίδευση σύμφωνα με το στοιχείο α), σημείο 3), ανωτέρω.

3. Έλεγχοι γραμμής

i) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να εξασφαλίζουν την ικανότητα εκτέλεσης κατά τρόπο ικανοποιητικό πλήρους πτητικής λειτουργίας γραμμής, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών προ και μετά την πτήση, και της χρήσης του διαθέσιμου εξοπλισμού, όπως καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

ii) Το πλήρωμα πτήσης πρέπει να αξιολογείται με βάση τις ικανότητές του στο πλαίσιο ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος.

iii) Σε περίπτωση ανάθεσης σε χειριστές καθηκόντων ιπταμένου και μη ιπταμένου χειριστή, πρέπει να διενεργείται έλεγχος των εν λόγω χειριστών ως προς τα παραπάνω καθήκοντα.

iv) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να ολοκληρώνονται σε αεροπλάνο.

v) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να διενεργούνται από κυβερνήτες που διορίζονται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτοί από την Αρχή.

*Προσάρτημα 2 στην OPS 1.965*

***Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος — Χειριστές πίνακα συστημάτων***

α) Η περιοδική εκπαίδευση και ο έλεγχος για χειριστές πίνακα συστημάτων ικανοποιεί τις απαιτήσεις που αφορούν τους χειριστές, καθώς και τα ενδεχόμενα πρόσθετα εξειδικευμένα καθήκοντα, παραλείποντας τους τομείς εκπαίδευσης που σχετίζονται με τους χειριστές πίνακα συστημάτων.

β) Η περιοδική εκπαίδευση και ο έλεγχος για χειριστές πίνακα συστημάτων πραγματοποιείται, σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή, παράλληλα με την περιοδική εκπαίδευση και τον έλεγχο χειριστή.

γ) Ο έλεγχος γραμμής διενεργείται από κυβερνήτη που διορίζεται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτός από την Αρχή, ή από ένα εκπαιδευτή ή εξεταστή ικανότητας τύπου χειριστών πίνακα συστημάτων.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.968*

***Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή***

α) Οι κυβερνήτες, τα καθήκοντα των οποίων απαιτούν, επίσης, χειρισμό από τη δεξιά θέση του χειριστηρίου, καθώς και άσκηση καθηκόντων συγκυβερνήτη, ή οι κυβερνήτες οι οποίοι υποχρεούνται να εκτελούν καθήκοντα εκπαίδευσης και εξέτασης από τη δεξιά θέση, ολοκληρώνουν πρόσθετη εκπαίδευση και υποβάλλονται σε ελέγχους, όπως καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, παράλληλα με τους ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα που καθορίζονται στην OPS 1.965, στοιχείο β). Η πρόσθετη αυτή εκπαίδευση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

1. βλάβη κινητήρα κατά τη διάρκεια της απογείωσης·

2. προσέγγιση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας και επανακύκλωση, και

3. προσγείωση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας.

β) Σε περίπτωση εκτέλεσης ελιγμών με κινητήρα εκτός λειτουργίας, πρέπει να εξομοιώνεται η βλάβη του κινητήρα.

γ) Σε περίπτωση εκτέλεσης χειρισμών από τη δεξιά θέση, οι απαιτούμενοι από την OPS έλεγχοι σχετικά με το χειρισμό από την αριστερή θέση πρέπει, επιπλέον, να είναι έγκυροι και πρόσφατοι.

δ) Ο χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη με την ιδιότητα του τελευταίου αποδεικνύει την πείρα του σχετικά με ασκήσεις και διαδικασίες, παράλληλα με τη διενέργεια ελέγχων ικανότητας από τον αερομεταφορέα, σύμφωνα με την OPS 1.965, στοιχείο β), οι οποίες σε διαφορετική περίπτωση θα υπάγονταν στην αρμοδιότητα του κυβερνήτη στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων του. Η άσκηση μπορεί να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση, εφόσον δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ δεξιάς και αριστερής θέσης (για παράδειγμα, λόγω της χρήσης αυτόματου πιλότου).

ε) Ο χειριστής, εκτός του κυβερνήτη που καταλαμβάνει την αριστερή θέση, αποδεικνύει την πείρα του σχετικά με ασκήσεις και διαδικασίες, παράλληλα με τη διενέργεια ελέγχων ικανότητας από τον αερομεταφορέα, σύμφωνα με την OPS 1.965, στοιχείο β), οι οποίες σε διαφορετική περίπτωση θα υπάγονταν στην αρμοδιότητα του κυβερνήτη, στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων του με την ιδιότητα του μη ιπτάμενου χειριστή. Η άσκηση μπορεί να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση, εφόσον δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ δεξιάς και αριστερής θέσης (για παράδειγμα, λόγω της χρήσης αυτόματου πιλότου).

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.980*

***Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων***

α) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος πτήσης σε περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου, στο πλαίσιο μίας ή περισσοτέρων καταχωρήσεων αδείας (χειριστής πολλαπλών τύπων), ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. το ελάχιστο συμπλήρωμα πληρώματος πτήσης, που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, είναι το ίδιο για κάθε τύπο ή παραλλαγή που πρόκειται να τεθεί σε πτητική λειτουργία·

2. μέλος του πληρώματος πτήσης δεν χειρίζεται περισσότερους από δύο τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου, για τις οποίες απαιτείται ξεχωριστή καταχώρηση αδείας, και

3. μόνο τα αεροπλάνα που καλύπτονται από μία καταχώρησης αδείας εκτελούν πτητικές λειτουργίες σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο εκτέλεσης πτητικών καθηκόντων, εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει θεσπίσει διαδικασίες προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής χρόνος για προετοιμασία.

β) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος πτήσης σε περισσότερες από μία κατηγορίες, τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου (μονομελές πλήρωμα κατηγορίας και/ή τύπου), αλλά όχι στο πλαίσιο ενιαίας καταχώρησης αδείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς τα ακόλουθα:

1. απαγορεύεται σε μέλος του πληρώματος πτήσης να χειρίζεται πάνω από:

i) τρεις τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου με κινητήρες εμβόλων, ή

ii) τρεις τύπους ή παραλλαγές στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου, ή

iii) ένα τύπο ή παραλλαγή στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου και ένα τύπο ή παραλλαγή αεροπλάνου με κινητήρα εμβόλων, ή

iv) ένα τύπο ή παραλλαγή στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου και κάθε αεροπλάνου στο πλαίσιο συγκεκριμένης κατηγορίας.

2. την OPS 1.965 για κάθε τύπο ή παραλλαγή στο πλαίσιο πτητικής λειτουργίας, εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει παρουσιάσει ειδικές διαδικασίες και/ή επιχειρησιακούς περιορισμούς, που είναι αποδεκτοί από την Αρχή.

γ) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος πτήσης σε περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου (μονομελές πλήρωμα κατηγορίας και/ή τύπου), αλλά όχι στο πλαίσιο ενιαίας καταχώρησης αδείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς τα ακόλουθα:

1. στοιχείο α) σημεία 1, 2 και 3, ανωτέρω,

2. το στοιχείο δ), κατωτέρω.

δ) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος πτήσης σε περισσότερους από έναν τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου (χειριστής πολλαπλών τύπων), όχι όμως στο πλαίσιο ενιαίας καταχώρησης αδείας, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς τα ακόλουθα:

1. στοιχείο α) σημεία 1, 2 και 3, ανωτέρω,

2. Πριν από την χρήση των προνομίων που παρέχουν 2 καταχωρήσεις αδείας:

i) τα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να έχουν ολοκληρώσει δύο διαδοχικούς ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα και πρέπει να διαθέτουν 500 ώρες στη σχετική θέση πληρώματος στο πλαίσιο εμπορικών αεροπορικών μεταφορών με τον ίδιο αερομεταφορέα.

ii) Στην περίπτωση χειριστή που διαθέτει πείρα με συγκεκριμένο αερομεταφορέα και κάνει χρήση των προνομίων 2 καταχωρήσεων αδείας, και ο οποίος στη συνέχεια προάγεται στη διακυβέρνηση ενός από τους εν λόγω τύπους με τον ίδιο αερομεταφορέα, η απαιτούμενη ελάχιστη πείρα με την ιδιότητα του κυβερνήτη είναι 6 μήνες και 300 ώρες, ενώ ο χειριστής πρέπει να έχει ολοκληρώσει 2 διαδοχικούς ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα προτού καταστεί και πάλι ικανός να κάνει χρήση των 2 καταχωρήσεων αδείας.

3. Πριν από την έναρξη εκπαίδευσης και άσκησης καθηκόντων σε άλλο τύπο ή παραλλαγή αεροπλάνου, τα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να έχουν συμπληρώσει 3 μήνες και 150 ώρες πτήσης με το βασικό αεροπλάνο, ενώ στην περίοδο αυτή πρέπει να περιλαμβάνεται τουλάχιστον ένας έλεγχος ικανότητας.

4. Μετά την ολοκλήρωση του αρχικού ελέγχου γραμμής στο νέο τύπο αεροπλάνου, πρέπει να πραγματοποιηθούν 50 ώρες πτήσης ή να καλυφθούν 20 τομείς αποκλειστικά σε αεροπλάνα της νέας ικανότητας τύπου.

5. Την OPS 1.970 για κάθε τύπο που χειρίζεται, εκτός εάν η Αρχή έχει επιτρέψει παρεκκλίσεις, σύμφωνα με το σημείο 7, κατωτέρω.

6. Η περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας απαιτείται πείρα πτήσεων γραμμής για κάθε τύπο αεροπλάνου πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

7. Εφόσον ζητούνται παρεκκλίσεις με σκοπό τον περιορισμό των απαιτήσεων εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης πείρας μεταξύ διαφορετικών τύπων αεροπλάνων, ο αερομεταφορέας πρέπει να παράσχει διευκρινίσεις στην Αρχή σχετικά με τους τομείς για τους οποίους δεν απαιτείται επανάληψη για κάθε τύπο ή παραλλαγή, λόγω της ύπαρξης ομοιοτήτων.

   i) Η OPS 1.965, στοιχείο β) απαιτεί τη διενέργεια δύο ελέγχων ικανότητας ετησίως από τον αερομεταφορέα. Σε περίπτωση που συμφωνείται παρέκκλιση, σύμφωνα με το σημείο 7, ανωτέρω, προκειμένου να εναλλάσσονται οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα μεταξύ των δύο τύπων αεροπλάνου, κάθε έλεγχος ικανότητας από τον αερομεταφορέα επικυρώνει τον αντίστοιχο έλεγχο για τον άλλο τύπο. Οι σχετικές απαιτήσεις περί αδειών πληρώματος πτήσης ικανοποιούνται, υπό τον όρο ότι η περίοδος μεταξύ των ελέγχων ικανότητας αδείας δεν υπερβαίνει αυτή που καθορίζεται στον ισχύοντα κανονισμό περί χορήγησης αδειών πληρώματος πτήσης για κάθε τύπο. Επιπλέον, η σχετική και η εγκεκριμένη περιοδική εκπαίδευση πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

   ii) Η OPS 1.965, στοιχείο γ), απαιτεί ετήσιο έλεγχο γραμμής. Σε περίπτωση που συμφωνείται παρέκκλιση σύμφωνα με το σημείο 7, ανωτέρω, προκειμένου να εναλλάσσονται οι έλεγχοι γραμμής μεταξύ διαφορετικών τύπων ή παραλλαγών, κάθε έλεγχος γραμμής επικυρώνει και τον αντίστοιχο έλεγχο γραμμής για τον άλλο τύπο ή την άλλη παραλλαγή.

   iii) Η ετήσια εκπαίδευση και ο έλεγχος εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης πρέπει να καλύπτει το σύνολο των απαιτήσεων για κάθε τύπο.

8. Την OPS 1.965 σχετικά με την πτητική λειτουργία κάθε τύπου ή παραλλαγής, εκτός εάν η Αρχή έχει επιτρέψει παρεκκλίσεις, σύμφωνα με το σημείο 7, ανωτέρω.

ε) Σε περίπτωση άσκησης καθηκόντων από μέλος του πληρώματος πτήσης σε συνδυασμούς τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου (μονομελές πλήρωμα κατηγορίας και χειριστής πολλαπλών τύπων), ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι έχουν εγκριθεί ειδικές διαδικασίες και/ή επιχειρησιακοί περιορισμοί, σύμφωνα με την OPS 1.980, στοιχείο δ).

ΤΜΗΜΑ ΙΕ

**ΠΛΗΡΩΜΑ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ**

OPS 1.988

**Δυνατότητα εφαρμογής**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών, με εξαίρεση τα μέλη πληρώματος πτήσης, στα οποία ανατίθενται καθήκοντα στο πλαίσιο του θαλάμου επιβατών ενός αεροπλάνου, συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος και τους ισχύοντες κανόνες ασφαλείας, εκτός εάν πρόκειται για πρόσθετα μέλη πληρώματος στα οποία ανατίθενται αποκλειστικά και μόνο καθήκοντα τα οποία δεν σχετίζονται με όρους ασφαλείας.

OPS 1.990

**Αριθμός και σύνθεση του πληρώματος θαλάμου επιβατών**

α) Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιεί επιχειρησιακά αεροπλάνο, το οποίο διαθέτει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών μεγαλύτερη των 19 θέσεων, εφόσον μεταφέρει έναν, ή περισσότερους επιβάτες, παρά μόνο εάν τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών περιλαμβάνεται στο πλήρωμα με σκοπό την εκτέλεση των καθηκόντων που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, με γνώμονα την ασφάλεια των επιβατών.

β) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις του στοιχείου α), ανωτέρω, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο ελάχιστος αριθμός πληρώματος θαλάμου επιβατών αντιστοιχεί:

   1. σε ένα μέλος πληρώματος θαλάμου ανά 50 θέσεις επιβατών, ή ανά τμήμα 50 θέσεων επιβατών οι οποίες βρίσκονται στον ίδιο θάλαμο του αεροπλάνου, ή

   2. στον αριθμό του πληρώματος θαλάμου επιβατών το οποίο συμμετείχε ενεργά στη σχετική επίδειξη εκκένωσης επείγουσας ανάγκης, ή στον αριθμό που υποτίθεται ότι συμμετείχε στη σχετική επίδειξη· ωστόσο, εάν η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι μικρότερη από τον αριθμό των θέσεων που εκκενώθηκαν κατά τη διάρκεια της επίδειξης κατά τουλάχιστον 50 θέσεις, τότε είναι δυνατή η μείωση του πληρώματος θαλάμου κατά ένα μέλος για κάθε σύνολο 50 θέσεων, εφόσον η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι χαμηλότερη από την πιστοποιημένη μέγιστη χωρητικότητα.

γ) Σε εξαιρετικές περιστάσεις, η Αρχή μπορεί να απαιτήσει από τον αερομεταφορέα να συμπεριλάβει επιπλέον μέλη στο πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

δ) Σε περίπτωση απρόβλεπτης μεταβολής συνθηκών, ο απαιτούμενος ελάχιστος αριθμός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορεί να μειωθεί εφόσον:

   1. ο αριθμός των επιβατών έχει μειωθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, και

   2. υποβάλλεται έκθεση στην Αρχή μετά την ολοκλήρωση της πτήσης.

ε) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του τμήματος ΙΕ σε περίπτωση πρόσληψης μελών πληρώματος θαλάμου οι οποίοι δεν είναι μισθωτοί και/ή εργάζονται ως εξωτερικοί συνεργάτες ή ως εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο συνολικό αριθμό των τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνου στους οποίους μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου για σκοπούς εμπορικής αερομεταφοράς, ο οποίος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις OPS 1.1030, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων πρόσληψής του μέλους αυτού από άλλον αερομεταφορέα.

OPS 1.995

**Ελάχιστες απαιτήσεις**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών συμμορφώνεται προς τις ισχύουσες ελάχιστες απαιτήσεις αναφορικά με το ελάχιστο όριο ηλικίας και την κατάσταση της υγείας.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών είναι ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

OPS 1.1000

**Ανώτερα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών**

α) Ο αερομεταφορέας διορίζει ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών σε περίπτωση που ο αριθμός των μελών του πληρώματος είναι μεγαλύτερος του ενός.

β) Το ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών είναι υπόλογο έναντι του κυβερνήτη αναφορικά με τη διεξαγωγή και το συντονισμό της(των) διαδικασίας(ών) σχετικά με την ασφάλεια θαλάμου, η(οι) οποία(ες) καθορίζεται(ονται) στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

γ) Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται η μεταφορά περισσοτέρων του ενός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών βάσει της OPS 1.990, ο αερομεταφορέας διορίζει ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών μόνο εάν το εν λόγω πρόσωπο έχει τουλάχιστον ενός έτους πείρα ως επιχειρησιακό μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών και έχει αποπερατώσει την κατάλληλη εκπαίδευση.

δ) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες προκειμένου να επιλεγεί το καταλληλότερο από πλευράς προσόντων μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών ως αναπληρωματικό ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου σε περίπτωση που το διορισμένο ανώτερο μέλος αδυνατεί να ασκήσει τα καθήκοντά του. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να είναι αποδεκτές από την Αρχή και να λαμβάνουν υπόψη την επιχειρησιακή πείρα του μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών.

OPS 1.1005

**Αρχική εκπαίδευση**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών αποπερατώνει με επιτυχία την αρχική εκπαίδευση, η οποία εγκρίνεται από την Αρχή, σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις, και ότι είναι κάτοχος βεβαίωσης στην οποία περιγράφεται η εκπαίδευση που ολοκλήρωσε με επιτυχία το εν λόγω μέλος του πληρώματος.

OPS 1.1010

**Εκπαίδευση μετατροπής και διαφορών**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει αποπερατώσει κατάλληλη εκπαίδευση, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς και όπως καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, προτού αναλάβει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ως ακολούθως:

1. εκπαίδευση μετατροπής

   Απαιτείται η ολοκλήρωση εκπαίδευσης μετατροπής πριν:

   i) την πρώτη ανάθεση από τον αερομεταφορέα καθηκόντων μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, ή

   ii) την ανάθεση άσκησης καθηκόντων σε άλλο τύπο αεροπλάνου, και

2. εκπαίδευση διαφορών

   Η εκπαίδευση διαφορών πρέπει να ολοκληρώνεται πριν την ανάληψη καθηκόντων:

   i) σε παραλλαγή τύπου αεροπλάνου που βρίσκεται ήδη σε πτητική λειτουργία, ή

   ii) σε τύπους αεροπλάνων που βρίσκονται ήδη σε πτητική λειτουργία ή σε παραλλαγές αυτών, που διαθέτουν διαφορετικό εξοπλισμό ασφαλείας, εξοπλισμό ασφαλείας ο οποίος είναι τοποθετημένος σε διαφορετική θέση, ή διαφορετικές κανονικές και επείγουσας ανάγκης διαδικασίες ασφαλείας.

OPS 1.1012

**Πτήσεις εξοικείωσης**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης μετατροπής, ακολουθεί η εκτέλεση πτήσεων εξοικείωσης για κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών πριν αυτό αναλάβει καθήκοντα ως μέλος του ελάχιστου πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτείται από την OPS 1.990, στοιχείο β).

OPS 1.1015

**Περιοδική εκπαίδευση**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ακολουθεί περιοδική εκπαίδευση, η οποία καλύπτει τις δραστηριότητες που έχουν ανατεθεί σε κάθε μέλος σε κανονικές και επείγουσας ανάγκης διαδικασίες και τις ασκήσεις που σχετίζονται με τον(τους) τύπο(ους) και/ή την(τις) παραλλαγή(ες) αεροπλάνου στο οποίο ασκούν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η περιοδική εκπαίδευση και το πρόγραμμα ελέγχου που εγκρίνεται από την Αρχή περιλαμβάνει διδασκαλία θεωρητικού και πρακτικού χαρακτήρα, η οποία συνοδεύεται από πρακτική εξάσκηση σε προσωπικό επίπεδο.

γ) Η περίοδος ισχύος της περιοδικής εκπαίδευσης και του σχετικού ελέγχου, που απαιτείται από την OPS 1.1025, είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, οι οποίοι προσμετρούνται στο υπόλοιπο του μήνα κατά τον οποίο ολοκληρώθηκε η εν λόγω εκπαίδευση. Εάν η εκπαίδευση ολοκληρώθηκε εντός των τελευταίων 3 μηνών της περιόδου ισχύος του προηγούμενου ελέγχου, η περίοδος ισχύος παρατείνεται από την ημερομηνία κατά την οποία ολοκληρώθηκε έως και 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ελέγχου.

OPS 1.1020

**Επανεκπαίδευση**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.1020)

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών το οποίο έχει παύσει να ασκεί καθήκοντα πτητικής λειτουργίας για διάστημα μεγαλύτερο των 6 μηνών και εξακολουθεί να παραμένει εντός της περιόδου ισχύος του προηγούμενου ελέγχου, που απαιτείται από την OPS 1.1025, στοιχείο β) σημείο 3, ολοκληρώνει την επανεκπαίδευση η οποία καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, όπως περιγράφεται στο προσάρτημα 1 της OPS 1.1020.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε περίπτωση που μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών δεν έχει παύσει να ασκεί όλα τα καθήκοντα πτητικής λειτουργίας, αλλά, κατά τους τελευταίους 6 μήνες δεν έχει αναλάβει καθήκοντα σε τύπο αεροπλάνου ως μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτεί η OPS 1.990, στοιχείο β), το εν λόγω μέλος, πριν αναλάβει καθήκοντα στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, είτε:

   1. ακολουθεί επανεκπαίδευση στο συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, ή

   2. συμμετέχει σε δύο πτήσεις εξοικείωσης του συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου, οι οποίες εκτελούνται στο πλαίσιο πτητικών λειτουργιών εμπορικού χαρακτήρα.

OPS 1.1025

**Έλεγχος**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κατά τη διάρκεια, ή μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης, που απαιτείται από την OPS 1.1010 και 1.1015, κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών υποβάλλεται σε έλεγχο ο οποίος καλύπτει την ληφθείσα εκπαίδευση προκειμένου να επιβεβαιωθεί η ικανότητά του ως προς την εκτέλεση καθηκόντων ασφαλείας υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες επείγουσας ανάγκης. Οι έλεγχοι αυτοί πραγματοποιούνται από προσωπικό το οποίο είναι αποδεκτό στην Αρχή.

OPS 1.1030

**Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κανένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών δεν ασκεί καθήκοντα σε περισσότερους των τριών τύπους αεροπλάνων, με εξαίρεση την περίπτωση κατά την οποία, και εφόσον υφίσταται έγκριση της Αρχής, μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορεί να ασκεί καθήκοντα σε τέσσερις τύπους αεροπλάνων, υπό τον όρο ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας και οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης είναι παρεμφερείς σε τουλάχιστον δύο από τους συγκεκριμένους τύπους.

β) Για τους σκοπούς του στοιχείου α), ανωτέρω, θεωρείται ότι παραλλαγές ενός τύπου αεροπλάνου συνιστούν διαφορετικούς τύπους εφόσον δεν παρουσιάζουν ομοιότητες μεταξύ τους ως προς τα ακόλουθα σημεία:

1. λειτουργία εξόδου επείγουσας ανάγκης·

2. χώρος εγκατάστασης και τύπος του εξοπλισμού ασφαλείας, και

3. διαδικασίες επείγουσας ανάγκης.

OPS 1.1035

**Αρχεία εκπαίδευσης**

Ο αερομεταφορέας:

1. τηρεί αρχεία για το σύνολο των εκπαιδεύσεων και των ελέγχων που απαιτούνται από την OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 και 1.1025, και

2. παρέχει, κατόπιν αιτήματος, τα αρχεία κάθε εκπαίδευσης μετατροπής, καθώς και περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχου στο ενδιαφερόμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.1020*

***Επανεκπαίδευση***

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η επανεκπαίδευση διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα, ενώ, για κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών, περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

1. διαδικασίες επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της αδιαθεσίας χειριστή·

2. διαδικασίες εκκένωσης, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών ελέγχου του πλήθους·

3. χειρισμό και πραγματικό άνοιγμα όλων των κανονικών θυρών και των εξόδων κινδύνου για την εκκένωση επιβατών σε αεροπλάνο ή σε εκπαιδευτική διάταξη προσομοίωσης·

4. επίδειξη της λειτουργίας όλων των υπολοίπων θυρών, συμπεριλαμβανομένων των παραθύρων θαλάμου διακυβέρνησης, και

5. εντοπισμό και χειρισμό του εξοπλισμού ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων παροχής οξυγόνου, καθώς και εφαρμογή των σωσίβιων γιλέκων και του εξοπλισμού προστασίας της αναπνοής.

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤ

**ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ, ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΙΑ**

OPS 1.1040

**Γενικές αρχές σχετικά με τα εγχειρίδια πτητικής λειτουργίας**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας περιέχει όλες τις οδηγίες και πληροφορίες οι οποίες είναι απαραίτητες για την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το περιεχόμενο του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων ή αναθεωρήσεων, δεν παραβαίνει τους όρους που περιέχονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) σε κάθε ισχύοντα κανονισμό, και ότι είναι αποδεκτό, ή, κατά περίπτωση, εγκεκριμένο από την Αρχή.

γ) Εκτός εάν η Αρχή, ή η εθνική νομοθεσία ορίζουν διαφορετικά, ο αερομεταφορέας συντάσσει το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας στην αγγλική γλώσσα. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας μπορεί να μεταφράσει και να χρησιμοποιήσει το εν λόγω εγχειρίδιο, ή μέρη αυτού, σε άλλη γλώσσα.

δ) Ο αερομεταφορέας οφείλει να συμμορφώνεται προς το στοιχείο γ), ανωτέρω, εφόσον καθίσταται αναγκαία η σύνταξη νέων εγχειριδίων πτητικής λειτουργίας ή σημαντικών μερών, ή τόμων αυτού. Σε κάθε άλλη περίπτωση, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται προς το στοιχείο γ), ανωτέρω, το συντομότερο δυνατόν και σε καμία περίπτωση μετά την 1η Δεκεμβρίου 2000.

ε) Ο αερομεταφορέας δύναται να εκδίδει το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας σε χωριστούς τόμους.

στ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού διαθέτει ευχερή πρόσβαση σε αντίγραφο κάθε μέρους του εγχειριδίου πτητική λειτουργίας που σχετίζεται με τα καθήκοντά του. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας παρέχει στα μέλη του πληρώματος ατομικά αντίτυπα ή τμήματα από τα μέρη Α και Β του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που σχετίζονται με το εν λόγω προσωπικό, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για προσωπική μελέτη.

ζ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τροποποιείται ή αναθεωρείται έτσι ώστε οι οδηγίες και οι πληροφορίες που περιέχονται σε αυτό να τηρούνται ενήμερες. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού ενημερώνεται σχετικά με αλλαγές που αφορούν τα καθήκοντά του.

η) Κάθε κάτοχος εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας, ή των κατάλληλων μερών αυτού, προβαίνει σε ενημέρωση αυτού σχετικά με τις τροποποιήσεις και τις αναθεωρήσεις που υποβάλλονται από τον αερομεταφορέα.

θ) Ο αερομεταφορέας θέτει στη διάθεση της Αρχής τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις που προτίθεται να πραγματοποιήσει πριν από την ημερομηνία κατά την οποία θα τεθούν σε ισχύ. Εφόσον η τροποποίηση αφορά μέρος του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας το οποίο πρέπει να εγκριθεί βάσει OPS, η έγκριση αυτή πρέπει να χορηγείται πριν τεθεί σε ισχύ η εν λόγω τροποποίηση. Εφόσον απαιτούνται άμεσες τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις για λόγους ασφαλείας, οι εν λόγω τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις δημοσιεύονται και ισχύουν πάραυτα, υπό τον όρο ότι έχει υποβληθεί αίτημα για κάθε απαιτούμενη έγκριση.

ι) Ο αερομεταφορέας ενσωματώνει στο εγχειρίδιο όλες τις τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις που απαιτούνται από την Αρχή.

ια) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που λαμβάνονται από εγκεκριμένα έγγραφα, καθώς και κάθε τροποποίηση τέτοιων εγκεκριμένων εγγράφων, ενσωματώνονται κατά τον ορθό τρόπο στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και ότι το εν λόγω εγχειρίδιο δεν περιέχει πληροφορίες που έρχονται σε αντίθεση με οποιοδήποτε εγκεκριμένο έγγραφο. Ωστόσο, η απαίτηση αυτή δεν απαγορεύει στον αερομεταφορέα να χρησιμοποιήσει πιο περιοριστικά στοιχεία και διαδικασίες.

ιβ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το περιεχόμενο του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας παρουσιάζεται σε τέτοια μορφή ώστε να είναι δυνατή η ευχερής χρήση του.

ιγ) Η Αρχή δύναται να επιτρέψει στον αερομεταφορέα να παρουσιάσει το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, ή μέρη αυτού σε μορφή διαφορετική από την έντυπη. Στις περιπτώσεις αυτές, πρέπει να διασφαλίζεται ένα αποδεκτό επίπεδο ευχερούς πρόσβασης, χρηστικότητας και αξιοπιστίας.

ιδ) Η χρήση συντετμημένης μορφής του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας δεν απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από τις απαιτήσεις της OPS 1.130.

OPS 1.1045

**Εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας — δομή και περιεχόμενα**

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.1045)

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η βασική δομή του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας είναι η ακόλουθη:

Μέρος Α — Γενικά / Βασικά

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των επιχειρησιακών μεθόδων, οδηγιών και διαδικασιών που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία και δεν σχετίζονται με τον τύπο του αεροπλάνου.

Μέρος Β — Ζητήματα πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των επιχειρησιακών οδηγιών και διαδικασιών που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία και σχετίζονται με τον τύπο του αεροπλάνου. Λαμβάνει υπόψη οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των τύπων, παραλλαγών ή μεμονωμένων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα.

Μέρος Γ — Πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τη διαδρομή και το αεροδρόμιο

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των πληροφοριών και οδηγιών που απαιτούνται για την περιοχή πτητικής λειτουργίας.

Μέρος Δ — Εκπαίδευση

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των οδηγιών εκπαίδευσης για το προσωπικό οι οποίες απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα περιεχόμενα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας συμφωνούν με το Προσάρτημα 1 της OPS 1.1045 και είναι σχετικά με την περιοχή και τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η λεπτομερής δομή του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας είναι αποδεκτή από την Αρχή.

OPS 1.1050

**Εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου**

Ο αερομεταφορέας τηρεί πρόσφατο και εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου ή ισοδύναμο έγγραφο για κάθε αεροπλάνο που εκτελεί πτητική λειτουργία.

OPS 1.1055

**Μητρώο καταγραφής πτήσης**

α) Ο αερομεταφορέας τηρεί για κάθε πτήση τις ακόλουθες πληροφορίες με τη μορφή μητρώου καταγραφής πτήσης:

1. τα στοιχεία νηολόγησης αεροπλάνου·
2. ημερομηνία·
3. ονοματεπώνυμο(α) του(των) μέλους(ων) του πληρώματος·
4. καθήκοντα που ανατίθενται σε μέλος(η) του πληρώματος·
5. τον τόπο αναχώρησης·
6. τόπος άφιξης·
7. ώρα αναχώρησης (ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης)·
8. ώρα άφιξης (χρόνος επαναφοράς στη θέση ακινητοποίησης)·
9. ώρες πτήσης·
10. είδος πτήσης·
11. συμβάντα, παρατηρήσεις (εφόσον υπάρχουν), και
12. υπογραφή κυβερνήτη (ή ισοδύναμη).

β) Η Αρχή δύναται να επιτρέψει στον αερομεταφορέα τη μη τήρηση μητρώου καταγραφής πτήσης, ή μερών αυτού, εφόσον οι σχετικές πληροφορίες παρέχονται σε άλλα έγγραφα.

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλες οι καταχωρίσεις πραγματοποιούνται ταυτόχρονα και ότι έχουν μόνιμο χαρακτήρα.

OPS 1.1060

**Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης που χρησιμοποιείται και οι καταχωρίσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία:

1. τα στοιχεία νηολόγησης αεροπλάνου·
2. τον τύπο και την παραλλαγή του αεροπλάνου·
3. την ημερομηνία πτήσης·
4. τα στοιχεία ταυτότητας της πτήσης·

5. τα ονοματεπώνυμα των μελών του πληρώματος πτήσης·

6. τα καθήκοντα που ανατίθενται στα μέλη του πληρώματος πτήσης·

7. τον τόπο αναχώρησης·

8. την ώρα αναχώρησης (πραγματική ώρα αναχώρησης από τη θέση ακινητοποίησης, ώρα απογείωσης)·

9. τον τόπο άφιξης (σχεδιαζόμενο και πραγματικό)·

10. την ώρα άφιξης (ώρα πραγματικής προσγείωσης και πραγματική ώρα επαναφοράς στη θέση ακινητοποίησης)·

11. τον τύπο πτητικής λειτουργίας (πτήση μεγάλων αποστάσεων δικινητήριου αεροπλάνου (ETOPS), πτήση εξ όψεως, πτήση αυτομεταφοράς, κ.λπ.)

12. τη διαδρομή και τα τμήματα διαδρομής με σημεία ελέγχου/σημεία αναφοράς αεροπορικής οδού, αποστάσεις, χρόνους και ίχνη·

13. την προγραμματισμένη ταχύτητα πλεύσης και τους χρόνους πτήσης μεταξύ σημείων ελέγχου/αναφοράς· αναμενόμενος και πραγματικός χρόνος παραμονής του αεροπλάνου στον αέρα·

14. τα ασφαλή ύψη και τα ελάχιστα επίπεδα·

15. τα προγραμματισμένα ύψη και επίπεδα πτήσης·

16. τους υπολογισμούς καυσίμου (αρχεία ελέγχων καυσίμου κατά τη διάρκεια της πτήσης)·

17. τα καύσιμα που μεταφέρει το αεροπλάνο τη στιγμή εκκίνησης των κινητήρων·

18. τους εναλλακτικούς προορισμούς και, κατά περίπτωση, τους εναλλακτικούς τόπους απογείωσης και τις εναλλακτικές πορείες, συμπεριλαμβανομένων των απαιτούμενων από τα σημεία 12, 13, 14 και 15 πληροφοριών, ανωτέρω·

19. την αρχική άδεια σχεδίου πτήσης που εκδίδεται από την υπηρεσία εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και τις μεταγενέστερες ανανεώσεις·

20. τους υπολογισμούς σχετικά με τον εκ νέου σχεδιασμό της πορείας κατά τη διάρκεια της πτήσης, και

21. τις σχετικές μετεωρολογικές πληροφορίες.

β) Στοιχεία τα οποία μπορούν εύκολα να αναζητηθούν σε άλλα έγγραφα ή σε αποδεκτή πηγή, ή στοιχεία τα οποία δεν σχετίζονται με τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, μπορούν να παραληφθούν από το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης και η χρήση του περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλες οι καταχωρίσεις στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης πραγματοποιούνται ταυτοχρόνως και έχουν μόνιμο χαρακτήρα.

OPS 1.1065

**Περίοδοι φύλαξης εγγράφων**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο των αρχείων και των σχετικών επιχειρησιακών και τεχνικών πληροφοριών για κάθε μεμονωμένη πτήση φυλάσσονται για τις περιόδους που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1 της OPS 1.1065.

OPS 1.1070

**Εγχειρίδιο συντήρησης αερομεταφορέα**

Ο αερομεταφορέας τηρεί πρόσφατο εγκεκριμένο εγχειρίδιο συντήρησης, όπως καθορίζεται στην OPS 1.905.

OPS 1.1071

**Τεχνικό Μητρώο Αεροπλάνου**

Ο αερομεταφορέας τηρεί τεχνικό μητρώο αεροπλάνου, όπως καθορίζεται στην OPS 1.915.

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.1045*

***Περιεχόμενα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας***

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

**Α — ΓΕΝΙΚΑ/ΒΑΣΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ**

0. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

0.1 *Εισαγωγή*

α) Δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι το εγχειρίδιο συμμορφώνεται προς όλους τους ισχύοντες κανονισμούς, τους όρους και τις προϋποθέσεις του σχετικού πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

β) Δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι το εγχειρίδιο περιέχει επιχειρησιακές οδηγίες τις οποίες υποχρεούται να τηρεί το αρμόδιο προσωπικό.

γ) Κατάλογος και σύντομη περιγραφή των διαφόρων τμημάτων, των περιεχομένων τους, του πεδίου εφαρμογής και της χρήσης τους.

δ) Επεξηγήσεις και ορισμοί όρων και λέξεων οι οποίες είναι απαραίτητες για τη χρήση του εγχειριδίου.

0.2. *Σύστημα τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων*

α) Ποιος είναι υπεύθυνος για την έκδοση και την εισαγωγή τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων.

β) Αρχείο τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων, συνοδευόμενο από τις ημερομηνίες καταχώρισης και θέσης σε ισχύ.

γ) Δήλωση η οποία αναφέρει ότι απαγορεύονται οι χειρόγραφες τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις, εκτός εάν οι περιστάσεις απαιτούν άμεση τροποποίηση ή αναθεώρηση για λόγους ασφαλείας.

δ) Περιγραφή του συστήματος καταχώρισης υποσημειώσεων στις σελίδες και των ημερομηνιών βάσει των οποίων οι εν λόγω υποσημειώσεις τίθενται σε ισχύ.

ε) Κατάλογος των έγκυρων σελίδων.

στ) Σχόλια σχετικά με αλλαγές (επί σελίδων κειμένου και, εφόσον είναι δυνατόν, επί γραφικών παραστάσεων και διαγραμμάτων.

ζ) Αναθεωρήσεις προσωρινού χαρακτήρα.

η) Περιγραφή του συστήματος διανομής σχετικά με εγχειρίδια, τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις.

1. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

1.1 *Οργανωτική δομή*

Περιγραφή της οργανωτικής δομής, συμπεριλαμβανομένου του γενικού οργανογράμματος της εταιρείας και του οργανογράμματος του τμήματος επιχειρήσεων. Το οργανόγραμμα πρέπει να αναπαριστά τη σχέση μεταξύ του τμήματος επιχειρήσεων και των λοιπών τμημάτων της εταιρείας. Ειδικότερα, πρέπει να περιγράφονται οι ιεραρχικοί και λειτουργικοί δεσμοί μεταξύ όλων των διευθύνσεων, τμημάτων κ.λπ., που σχετίζονται με την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

1.2. *Ονοματεπώνυμα διορισμένων κατόχων θέσεων*

Το ονοματεπώνυμο κάθε διορισμένου κατόχου θέσης, ο οποίος φέρει την ευθύνη πτητικών λειτουργιών, του συστήματος συντήρησης, της εκπαίδευσης του πληρώματος και της επίγειας εξυπηρέτησης, όπως καθορίζεται στην OPS 1.175, στοιχείο θ). Πρέπει να περιλαμβάνεται περιγραφή των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων των προσώπων αυτών.

1.3. *Ευθύνες και καθήκοντα του προσωπικού διαχείρισης πτητικών λειτουργιών*

Περιγραφή των καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και εξουσιών του προσωπικού διαχείρισης πτητικών λειτουργιών που αφορούν την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας και τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς.

1.4. *Εξουσίες, καθήκοντα και αρμοδιότητες του κυβερνήτη*

Δήλωση η οποία καθορίζει τις εξουσίες, τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες του κυβερνήτη.

1.5. *Καθήκοντα και αρμοδιότητες των υπολοίπων μελών του πληρώματος, εκτός του κυβερνήτη.*

2. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑ

2.1. *Εποπτεία της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα*

Περιγραφή του συστήματος εποπτείας της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα [Βλέπε OPS 1.175, στοιχείο ζ)]. Η περιγραφή αυτή πρέπει να καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο εποπτεύονται η ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας και οι ικανότητες του προσωπικού. Συγκεκριμένα, είναι υποχρεωτική η περιγραφή των διαδικασιών που σχετίζονται με τα ακόλουθα θέματα:

α) ισχύς αδείας και ικανοτήτων·

β) αρμοδιότητες του προσωπικού πτητικής λειτουργίας· και

γ) έλεγχος, ανάλυση και φύλαξη αρχείων, εγγράφων πτήσης, πρόσθετων πληροφοριών και στοιχείων.

2.2. *Σύστημα κοινοποίησης πρόσθετων επιχειρησιακών οδηγιών και πληροφοριών*

Περιγραφή κάθε συστήματος κοινοποίησης πληροφοριών, οι οποίες είναι ενδεχομένως επιχειρησιακής φύσεως, και οι οποίες ωστόσο συμπληρώνουν τις ήδη υπάρχουσες στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Πρέπει να περιλαμβάνεται η καταλληλότητα των εν λόγω πληροφοριών, καθώς και οι αρμοδιότητες σχετικά με την κοινοποίησή τους.

2.3. *Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης*

Περιγραφή των βασικών πτυχών του προγράμματος ασφάλειας πτήσεων.

2.4. *Επιχειρησιακός έλεγχος*

Περιγραφή των διαδικασιών και αρμοδιοτήτων που απαιτούνται για την άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου στο πλαίσιο της ασφάλειας πτήσεων.

2.5. *Εξουσίες της Αρχής*

Περιγραφή των εξουσιών της Αρχής.

3. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΟΙΟΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Περιγραφή του εγκεκριμένου συστήματος ποιοτικού ελέγχου η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) πολιτική ποιοτικού ελέγχου·

β) περιγραφή της οργάνωση του συστήματος ποιοτικού ελέγχου, και

γ) ανάθεση καθηκόντων και αρμοδιοτήτων.

4. ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

4.1. *Σύνθεση πληρώματος*

Επεξήγηση της μεθόδου βάσει της οποίας καθορίζεται η σύνθεση των πληρωμάτων, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

α) τον τύπο του αεροπλάνου που χρησιμοποιείται·

β) την περιοχή και τον τύπο της εκτελούμενης πτητικής λειτουργίας·

γ) το στάδιο της πτήσης·

δ) την απαίτηση ελάχιστου πληρώματος και τη σχεδιαζόμενη περίοδο πτητικής απασχόλησης·

ε) την πείρα (συνολική και επί του συγκεκριμένου τύπου), την πρόσφατη πείρα και τα προσόντα των μελών του πληρώματος, και

στ) το διορισμό του κυβερνήτη και, εφόσον απαιτείται από τη διάρκεια της πτήσης, των διαδικασιών σχετικά με την αντικατάσταση του κυβερνήτη ή άλλων μελών του πληρώματος πτήσης. (Βλέπε Προσάρτημα 1 της OPS 1.940).

ζ) το διορισμό ανώτερου μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών και, εφόσον απαιτείται από τη διάρκεια της πτήσης, των διαδικασιών σχετικά με την αντικατάσταση του ανώτερου μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών ή οποιουδήποτε άλλου μέλους του εν λόγω πληρώματος.

4.2. *Διορισμός του κυβερνήτη*

Κανόνες που εφαρμόζονται για το διορισμό του κυβερνήτη.

4.3. *Αδιαθεσία πληρώματος πτήσης*

Οδηγίες σχετικά με τη μεταβίβαση του ελέγχου σε περίπτωση αδιαθεσίας μέλους του πληρώματος πτήσης.

4.4. *Πτητική λειτουργία περισσοτέρων του ενός τύπων*

Δήλωση η οποία προσδιορίζει τα αεροπλάνα που θεωρούνται ότι ανήκουν στον ίδιο τύπο για σκοπούς:

α) προγραμματισμού του πληρώματος πτήσης, και

β) προγραμματισμού του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

5. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

5.1. Περιγραφή της απαιτούμενης άδειας, ειδικότητας(ων), προσόντων/ικανοτήτων (π.χ. για διαδρομές και αεροδρόμια), πείρας, εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης πείρας στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο τύπος του αεροπλάνου, το είδος της πτητικής λειτουργίας και η σύνθεση του πληρώματος.

5.2. *Πλήρωμα πτήσης*

α) Κυβερνήτης.

β) Χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη.

γ) Συγκυβερνήτης.

δ) Χειριστής υπό επιτήρηση.

ε) Χειριστής πίνακα συστημάτων.

στ) Εκτέλεση πτητικών καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου.

5.3. *Πλήρωμα θαλάμου επιβατών*

α) Ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

β) Μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

i) Απαιτούμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

ii) Πρόσθετο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών και μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τη διάρκεια πτήσεων εξοικείωσης.

γ) Εκτέλεση πτητικών καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου.

5.4. *Προσωπικό εκπαίδευσης, ελέγχου και εποπτείας.*

α) Για το πλήρωμα πτήσης.

β) Για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

5.5. *Προσωπικό για λοιπές πτητικές λειτουργίες*

6. ΠΡΟΦΥΛΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

6.1. *Προφυλάξεις για την υγεία του πληρώματος*

Οι σχετικοί κανονισμοί και οι οδηγίες προς τα μέλη του πληρώματος σχετικά με την υγεία, αναφέρονται στα ακόλουθα:

α) οινόπνευμα και άλλα ηδύποτα που προκαλούν κατάσταση μέθης·

β) ναρκωτικές ουσίες·

γ) φάρμακα·

δ) υπνωτικά δισκία·

ε) φαρμακευτικά σκευάσματα·

στ) εμβολιασμούς·

ζ) καταδύσεις σε μεγάλο βάθος·

η) αιμοδοσία·

θ) προφυλάξεις σχετικά με τη λήψη τροφής πριν από και κατά τη διάρκεια της πτήσης·

ι) ύπνο και ανάπαυση, και

ια) χειρουργικές επεμβάσεις.

7. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

7.1. *Περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης*

Το πρόγραμμα που καταρτίζει ο αερομεταφορέας βάσει των υφιστάμενων εθνικών απαιτήσεων.

7.2. *Υπερβάσεις των περιορισμών χρόνου πτήσης και απασχόλησης και/ή μειώσεις των περιόδων ανάπαυσης*

Προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να πραγματοποιηθεί υπέρβαση του χρόνου πτήσης και απασχόλησης, ή μείωση των περιόδων ανάπαυσης, καθώς και διαδικασίες που εφαρμόζονται για την αναφορά αυτών των μεταβολών.

8. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

8.1. *Οδηγίες προετοιμασίας πτήσης*

Εφαρμόζονται ανάλογα με την πτητική λειτουργία:

8.1.1. *Ελάχιστα ύψη πτήσης*

Περιγραφή της μεθόδου καθορισμού και εφαρμογής των ελάχιστων υψών, η οποία περιλαμβάνει:

α) διαδικασία καθορισμού των ελάχιστων υψών/επιπέδων πτήσης για "πτήσεις εξ όψεως" (VFR), και

β) διαδικασία καθορισμού των ελάχιστων υψών/επιπέδων πτήσης για "πτήσεις με όργανα" (IFR).

8.1.2. *Κριτήρια καθορισμού της δυνατότητας χρήσης αεροδρομίων*

8.1.3. *Μέθοδοι καθορισμού των ελαχίστων λειτουργίας αεροδρομίου*

Μέθοδος θέσπισης των ελαχίστων λειτουργίας αεροδρομίου για «πτήσεις με όργανα» (IFR), σύμφωνα με το Τμήμα Ε της OPS 1. Πρέπει να γίνεται αναφορά στις διαδικασίες προσδιορισμού της ορατότητας και/ή της οπτικής εμβέλειας διαδρόμου, καθώς της δυνατότητας εφαρμογής της πραγματικής ορατότητας που διακρίνουν οι χειριστές, της αναφερόμενης ορατότητας και της αναφερόμενης οπτικής εμβέλειας διαδρόμου.

8.1.4. Ελάχιστα πτητικής λειτουργίας κατά την πορεία στο πλαίσιο "πτήσεων εξ όψεως" (VFR) ή τμημάτων "πτήσης εξ όψεως" και, σε περίπτωση χρήσης μονοκινητήριων αεροπλάνων, οδηγίες για την επιλογή διαδρομής ανάλογα με τη διαθεσιμότητα επιφανειών που επιτρέπουν ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

8.1.5. *Παρουσίαση και εφαρμογή ελάχιστων λειτουργίας αεροδρομίου και πορείας*

8.1.6. *Ερμηνεία των μετεωρολογικών πληροφοριών*

Επεξηγηματικό υλικό σχετικά με την αποκωδικοποίηση των μετεωρολογικών προγνώσεων και δελτίων, που αφορούν την περιοχή πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης της ερμηνείας των υποθετικών εκφράσεων.

8.1.7. *Καθορισμός των ποσοτήτων καυσίμου, λαδιού και μεθυλικής αλκοόλης που μεταφέρονται στο αεροπλάνο*

Μέθοδοι βάσει των οποίων καθορίζονται και παρακολουθούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης οι ποσότητες καυσίμου, λιπαντικού και μεθυλικής αλκοόλης που πρόκειται να μεταφερθούν στο αεροπλάνο. Το τμήμα αυτό πρέπει επίσης να περιλαμβάνει οδηγίες σχετικά με τη μέτρηση και τη διανομή των υγρών που μεταφέρονται στο αεροπλάνο. Οι εν λόγω οδηγίες πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όλα τα τυχαία γεγονότα που είναι πιθανόν να παρουσιαστούν κατά τη διάρκεια της πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της πιθανότητας εκ νέου προγραμματισμού κατά τη διάρκεια της πτήσης και της αστοχίας ενός ή περισσότερων κινητήρων του αεροπλάνου. Πρέπει επίσης να περιγράφεται το σύστημα τήρησης αρχείων σχετικά με το καύσιμο και το λιπαντικό.

8.1.8. *Μάζα και κέντρο βάρους*

Οι γενικές αρχές μάζας και κέντρου βάρους περιλαμβάνουν:

α) ορισμούς·

β) μεθόδους, διαδικασίες και αρμοδιότητες σχετικά με την εκτέλεση και την αποδοχή υπολογισμών μάζας και κέντρου βάρους·

γ) την πολιτική χρήσης σταθερών και/ή πραγματικών μαζών·

δ) τη μέθοδο καθορισμού της ισχύουσας μάζας επιβατών, αποσκευών και φορτίου·

ε) τις ισχύουσες μάζες επιβατών και αποσκευών για διαφορετικούς τύπους πτητικής λειτουργίας και τύπους αεροπλάνου·

στ) γενικές οδηγίες και πληροφορίες απαραίτητες για τον έλεγχο των διάφορων τύπων χρησιμοποιούμενων εγγράφων μάζας και ζυγοστάθμισης·

ζ) διαδικασίες αλλαγών τελευταίας στιγμής·

η) το ειδικό βάρος καυσίμου, λιπαντικού και μεθυλικής αλκοόλης, και

θ) πολιτικές και διαδικασίες που αφορούν τις θέσεις επιβατών.

8.1.9. *Σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας*

Διαδικασίες και αρμοδιότητες σχετικά με την προετοιμασία και την υποβολή σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας. Στα θέματα που πρέπει να ληφθούν υπόψη περιλαμβάνονται οι τρόποι υποβολής τόσο μεμονωμένων όσο και επαναλαμβανόμενων σχεδίων πτήσης.

8.1.10. *Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης*

Διαδικασίες και αρμοδιότητες σχετικά με την προετοιμασία και την αποδοχή του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης. Η χρήση του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης πρέπει να περιγράφεται· η εν λόγω περιγραφή περιλαμβάνει επίσης δείγματα των χρησιμοποιούμενων μορφών του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης.

8.1.11. *Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου που τηρεί ο αερομεταφορέας*

Πρέπει να περιγράφονται τόσο οι αρμοδιότητες όσο και η χρήση του τεχνικού μητρώου αεροπλάνου του αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένων των δειγμάτων που χρησιμοποιούνται.

8.1.12. *Κατάλογος εγγράφων, εντύπων και πρόσθετων πληροφοριών που μεταφέρονται στο αεροπλάνο*

8.2. *Οδηγίες Επίγειας Εξυπηρέτησης*

8.2.1. *Διαδικασίες εφοδιασμού καυσίμου*

Περιγραφή των διαδικασιών εφοδιασμού καυσίμου, συμπεριλαμβανομένων των:

α) προφυλάξεων ασφαλείας κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού και αφαίρεσης καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας βοηθητικής μονάδας ισχύος (APU), ή της προθέρμανσης στροβιλοκινητήρα και της πέδης ελίκων σε λειτουργία.

β) του ανεφοδιασμού και αφαίρεσης καυσίμων κατά την επιβίβαση, την παραμονή εντός του αεροπλάνου και την αποβίβαση επιβατών, και

γ) των προφυλάξεων που πρέπει να λαμβάνονται προκειμένου να αποφεύγεται η ανάμιξη καυσίμων.

8.2.2. *Διαδικασίες που σχετίζονται με την ασφάλεια στο πλαίσιο της επίγειας εξυπηρέτησης αεροπλάνου, επιβατών και εμπορευμάτων*

Περιγραφή των διαδικασιών που εφαρμόζονται στο πλαίσιο της επίγειας εξυπηρέτησης κατά την κατανομή των θέσεων, την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών, καθώς και κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση του αεροπλάνου. Πρέπει επίσης να προσδιορίζονται περαιτέρω διαδικασίες που αποσκοπούν στην επίτευξη όρων ασφαλείας, για όσο χρονικό διάστημα το αεροπλάνο παραμένει στο χώρο στάθμευσης. Οι διαδικασίες επίγειας εξυπηρέτησης πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) παιδιά/βρέφη, ασθενείς επιβάτες και άτομα με μειωμένη ικανότητα κινήσεων·

β) μεταφορά ανεπιθύμητων επιβατών, απελαυνομένων προσώπων και προσώπων υπό κράτηση·

γ) επιτρεπόμενο μέγεθος και βάρος των χειραποσκευών·

δ) φόρτωση και ασφάλιση αντικειμένων εντός του αεροπλάνου·

ε) ειδικά φορτία και ταξινόμηση διαμερισμάτων φορτίου·

στ) προσδιορισμό θέσης του εξοπλισμού εδάφους·

ζ) λειτουργία των θυρών του αεροπλάνου·

η) ασφάλεια στο χώρο στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένης της πρόληψης πυρκαγιάς, και στις περιοχές εκτόνωσης αερίων και αναρρόφησης·

θ) διαδικασίες εκκίνησης, αναχώρησης από το χώρο στάθμευσης και άφιξης·

ι) εξυπηρέτηση αεροπλάνων, και

ια) έγγραφα και έντυπα σχετικά με την επίγεια εξυπηρέτηση αεροπλάνων·

ιβ) πολλαπλή κράτηση θέσεων του αεροπλάνου.

8.2.3. *Διαδικασίες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης*

Διαδικασίες βάσει των οποίων διασφαλίζεται η άρνηση επιβίβασης σε πρόσωπα που τελούν εμφανώς υπό την επήρεια οινοπνεύματος, ή υποδηλώνουν με τη συμπεριφορά ή την εμφάνισή τους, ότι τελούν υπό την επήρεια φαρμάκων, εκτός εάν πρόκειται για ασθενείς για τους οποίους έχουν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα. Τα παραπάνω δεν ισχύουν στην περίπτωση ασθενών, που βρίσκονται κάτω από κατάλληλη ιατρική παρακολούθηση.

8.2.4. *Αποπαγοποίηση και αντιπαγοποίηση στο έδαφος*

Περιγραφή της πολιτικής και των διαδικασιών αποπαγοποίησης και αντιπαγοποίησης στο έδαφος. Οι εν λόγω πρακτικές και διαδικασίες περιλαμβάνουν περιγραφές των τύπων και των επιπτώσεων του σχηματισμού πάγου και άλλων μορφών ρύπανσης σε αεροπλάνα ενώ αυτά είναι ακινητοποιημένα, κατά τη διάρκεια ελιγμών στο έδαφος και κατά την απογείωση. Επιπλέον, πρέπει να παρέχεται περιγραφή των τύπων των υγρών που χρησιμοποιούνται, όπου περιλαμβάνονται τα εξής:

α) κατοχυρωμένες ή εμπορικές επωνυμιών·

β) χαρακτηριστικά·

γ) επιπτώσεις στις επιδόσεις του αεροπλάνου·

δ) χρόνος αναμονής στον αέρα, και

ε) προφυλάξεις κατά τη χρήση.

8.3. *Διαδικασίες πτήσης*

8.3.1. *Πολιτική "πτήσης εξ όψεως" (VFR)/"πτήσης με όργανα" (IFR).*

Περιγραφή της πολιτικής σχετικά με τη δυνατότητα εκτέλεσης "πτήσεων εξ όψεως" (VFR), ή σχετικά με την απαίτηση εκτέλεσης "πτήσεων με όργανα" (IFR), ή και με τη μεταβολή είδους πτήσης.

8.3.2. *Διαδικασίες αεροναυτιλίας*

Περιγραφή όλων των διαδικασιών αεροναυτιλίας που σχετίζονται με τον(τους) τύπο(ους), καθώς και με την(τις) περιοχή(ές) πτητικής λειτουργίας. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:

α) οι κανονικές διαδικασίες αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένης της πρακτικής διενέργειας ανεξάρτητων ελέγχων επαλήθευσης καταχωρήσεων που εισάγονται μέσω πληκτρολογίου, σε περίπτωση που οι εν λόγω καταχωρήσεις επηρεάζουν το ίχνος της πτήσης που πρόκειται να ακολουθήσει το αεροπλάνο·

β) οι προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης αεροναυτιλίας (MNPS) και η πολική αεροναυτιλία (POLAR), καθώς και η αεροναυτιλία σε άλλες καθορισμένες περιοχές·

γ) η αεροναυτιλία περιοχής (RNAV)·

δ) ο εκ νέου προγραμματισμός πορείας κατά τη διάρκεια της πτήσης, και

ε) οι διαδικασίες για το ενδεχόμενο υποβάθμισης συστημάτων, και

στ) τα ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM)

8.3.3. *Διαδικασίες ρύθμισης του υψομέτρου*

8.3.4. *Διαδικασίες ενεργοποίησης συστήματος επιφυλακής αναφορικά με το ύψος*

8.3.5. *Διαδικασίες συστήματος προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους*

8.3.6. *Πολιτική και διαδικασίες σχετικά με τη χρήση του προειδοποιητικού συστήματος αεροπλάνου αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (TCAS/ACAS)*

8.3.7. *Πολιτική και διαδικασίες σχετικά με τη διαχείριση των καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης*

8.3.8. *Δυσμενείς και ενδεχομένως επικίνδυνες ατμοσφαιρικές συνθήκες*

Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας στο πλαίσιο δυσμενών και ενδεχομένως επικίνδυνων ατμοσφαιρικών συνθηκών και/ή διαδικασίες αποφυγής των παραπάνω, όπου περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

α) καταιγίδες·

β) συνθήκες παγοποίησης·

γ) αναταράξεις·

δ) διάτμηση ανέμου·

ε) ταχύρευμα·

στ) νέφη ηφαιστειογενούς τέφρας·

ζ) ισχυρή βροχόπτωση·

η) αμμοθύελλες·

θ) ρεύματα αέρος, η δημιουργία των οποίων σχετίζεται με την ύπαρξη ορεινών όγκων, και

ι) σημαντικές ατμοσφαιρικές αναστροφές.

8.3.9. *Απόρρευμα ανατάραξης*

Κριτήρια διαχωρισμού απορρεύματος ανατάραξης, λαμβανομένων υπόψη των τύπων αεροπλάνου, των συνθηκών ανέμου και της τοποθεσίας του διαδρόμου προσγείωσης.

8.3.10. *Μέλη πληρώματος στις θέσεις τους*

Απαιτήσεις σχετικά με την κατάληψη από τα μέλη πληρώματος των καθορισμένων θέσεων ή καθισμάτων τους κατά τη διάρκεια διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο για λόγους ασφαλείας.

8.3.11. *Χρήση ζωνών ασφαλείας για πλήρωμα και επιβάτες*

Απαιτήσεις χρήσης ζωνών ασφαλείας και/ή ιμάντων πρόσδεσης από τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες κατά τη διάρκεια των διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο για λόγους ασφαλείας.

8.3.12. *Είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης*

Προϋποθέσεις εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης προσώπων που δεν ανήκουν στο πλήρωμα πτήσης. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται η πολιτική σχετικά με την είσοδο επιθεωρητών της Αρχής.

8.3.13. *Χρήση κενών θέσεων πληρώματος*

Προϋποθέσεις και διαδικασίες σχετικά με τη χρήση των κενών θέσεων πληρώματος.

8.3.14. *Αδιαθεσία μελών του πληρώματος*

Διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται στην περίπτωση αδιαθεσίας μελών του πληρώματος κατά τη διάρκεια της πτήσης. Πρέπει να περιλαμβάνονται παραδείγματα των μορφών αδιαθεσίας και των μεθόδων προσδιορισμού τους.

8.3.15. *Απαιτήσεις ασφαλείας θαλάμου επιβατών*

Οι σχετικές διαδικασίες καλύπτουν:

α) την προετοιμασία του θαλάμου επιβατών για την πτήση, τις απαιτήσεις κατά τη διάρκεια της πτήσης και τις προετοιμασίες για την προσγείωση, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών για την ασφάλιση του θαλάμου επιβατών και των κουζινών του αεροπλάνου·

β) τις διαδικασίες βάσει των οποίων εξασφαλίζεται ότι οι επιβάτες κάθονται σε σημεία όπου, σε περίπτωση που απαιτείται αναγκαστική εκκένωση του αεροπλάνου, διευκολύνουν και δεν εμποδίζουν τη διαδικασία εκκένωσης του αεροπλάνου·

γ) τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται κατά την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών, και

δ) τις διαδικασίες σε περίπτωση εφοδιασμού με καύσιμα ενώ οι επιβάτες βρίσκονται στο αεροπλάνο, ή επιβιβάζονται και αποβιβάζονται από αυτό·

ε) το κάπνισμα στο αεροπλάνο.

8.3.16. *Διαδικασίες ενημέρωσης των επιβατών πριν από την πτήση*

Περιεχόμενα, μέσα και χρόνος ενημέρωσης των επιβατών πριν από την πτήση, σύμφωνα με την OPS 1.285.

8.3.17. *Διαδικασίες σχετικά με την πτητική λειτουργία αεροπλάνων σε περίπτωση μεταφοράς του απαιτούμενο εξοπλισμού ανίχνευσης κοσμικής ή ηλιακής ακτινοβολίας*

Διαδικασίες σχετικά με τη χρήση εξοπλισμού ανίχνευσης κοσμικής ή ηλιακής ακτινοβολίας και την καταγραφή των ενδείξεών του, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση υπέρβασης των οριακών τιμών που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Επιπλέον, διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, που ακολουθούνται σε περίπτωση που λαμβάνεται απόφαση για κάθοδο ή αλλαγή πορείας.

8.4. *Πτητική λειτουργία παντός καιρού*

Περιγραφή των επιχειρησιακών διαδικασιών που σχετίζονται με την πτητική λειτουργία παντός καιρού (Βλέπε επίσης τα Τμήματα Δ και Ε των OPS).

8.5. *Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)*

Περιγραφή των επιχειρησιακών διαδικασιών για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS).

8.6. *Χρήση του(των) καταλόγου(ων) ελάχιστων παρεκκλίσεων εξοπλισμού και διαμόρφωσης*

8.7. *Πτήσεις μη εμπορικού χαρακτήρα*

Διαδικασίες και περιορισμοί σχετικά με:

α) εκπαιδευτικές πτήσεις·

β) δοκιμαστικές πτήσεις·

γ) πτήσεις παράδοσης·

δ) τήσεις αυτομεταφοράς·

ε) πτήσεις επίδειξης, και

στ) πτήσεις με καθορισμό θέσης,

συμπεριλαμβανομένης της κατηγορίας προσώπων που δύναται να μεταφέρονται στις εν λόγω πτήσεις.

8.8. *Απαιτήσεις οξυγόνου*

8.8.1. Επεξήγηση των προϋποθέσεων βάσει των οποίων πρέπει να χορηγείται και να χρησιμοποιείται οξυγόνο.

8.8.2. Οι απαιτήσεις οξυγόνου καθορίζονται για:

α) το πλήρωμα πτήσης·

β) το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, και

γ) τους επιβάτες.

9. ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΠΛΑ

9.1. Πληροφορίες, οδηγίες και γενική καθοδήγηση σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, όπου περιλαμβάνονται:

α) η πολιτική του αερομεταφορέα σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων·

β) η καθοδήγηση σχετικά με τις απαιτήσεις για την αποδοχή, την τοποθέτηση ετικετών, το χειρισμό, την αποθήκευση και το διαχωρισμό των επικινδύνων εμπορευμάτων·

γ) οι διαδικασίες αντίδρασης στις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που αφορούν επικίνδυνα εμπορεύματα·

δ) τα καθήκοντα του συνόλου του εμπλεκομένου προσωπικού, σύμφωνα με την OPS 1.1215, και

ε) οι οδηγίες σχετικά με τη μεταφορά των εργαζομένων του αερομεταφορέα.

9.2. Όροι μεταφοράς όπλων, πυρομαχικών και όπλων για αθλητικούς σκοπούς.

10. ΑΣΦΑΛΕΙΑ

10.1. Οδηγίες και καθοδήγηση ασφαλείας μη εμπιστευτικού χαρακτήρα, οι οποίες πρέπει να περιλαμβάνουν τις εξουσίες και τις αρμοδιότητες του επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οι πρακτικές και οι διαδικασίες σχετικά με το χειρισμό και την αναφορά εγκληματικών πράξεων στο αεροπλάνο, όπως παράνομες επεμβάσεις, δολιοφθορές, βομβιστικές απειλές και αεροπειρατείες.

10.2. Περιγραφή μέτρων πρόληψης και εκπαίδευσης, όσον αφορά την ασφάλεια.

*Σημείωση:* Ορισμένα μέρη σχετικά με τις οδηγίες και την καθοδήγηση στον τομέα της ασφάλειας δύναται να λάβουν εμπιστευτικό χαρακτήρα.

11. ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

*Διαδικασίες σχετικά με το χειρισμό, τη γνωστοποίηση και την αναφορά ατυχημάτων και συμβάντων*

Το τμήμα αυτό πρέπει επίσης να περιλαμβάνει:

α) τους ορισμούς ατυχημάτων και συμβάντων και τις σχετικές αρμοδιότητες όλων των εμπλεκομένων προσώπων·

β) τις περιγραφές των διευθύνσεων της εταιρείας, των Αρχών ή άλλων υπηρεσιών που πρέπει να ειδοποιούνται, καθώς και τις μεθόδους και τη σειρά με την οποία θα ειδοποιηθούν, σε περίπτωση ατυχήματος·

γ) τις ειδικές απαιτήσεις ειδοποίησης σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος, εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα·

δ) περιγραφή των απαιτήσεων αναφοράς ειδικών ατυχημάτων και συμβάντων·

ε) πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται τα έντυπα που χρησιμοποιούνται για την αναφορά, καθώς και η διαδικασία υποβολής τους στην Αρχή, και

στ) περιγραφή της δυνατότητας εφαρμογής και των σχετικών εντύπων που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας θεσπίζει πρόσθετες διαδικασίες αναφοράς σχετικά με την ασφάλεια, για δική του εσωτερική χρήση.

12. ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΑ

Οι κανόνες αέρα περιλαμβάνουν:

α) τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως και με όργανα·

β) την εφαρμογή των κανόνων αέρα σε συγκεκριμένη επικράτεια·

γ) τις διαδικασίες επικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων και των διαδικασιών αστοχίας επικοινωνίας·

δ) τις πληροφορίες και τις οδηγίες που σχετίζονται με την αναχαίτιση πολιτικών αεροπλάνων·

ε) τις περιστάσεις κατά τις οποίες πρέπει να παραμένει σε λειτουργία ρολόι-ραδιόφωνο.

στ) τα σήματα·

ζ) το χρονοσύστημα που χρησιμοποιείται στην πτητική λειτουργία·

η) τις άδειες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, τη σχολαστική τήρηση του σχεδίου πτήσης και τις αναφορές θέσης·

θ) τα οπτικά σήματα που χρησιμοποιούνται για την προειδοποίηση αεροπλάνου που δεν διαθέτει άδεια διέλευσης και το οποίο εκτελεί πτήση, ή πρόκειται να εισέλθει εντός ζώνης στην οποία ισχύουν περιοριστικά μέτρα, εντός απαγορευμένης ή επικίνδυνης ζώνης·

ι) τις διαδικασίες για χειριστές που αντιλαμβάνονται ατύχημα ή λαμβάνουν σήμα κινδύνου·

ια) τους οπτικούς κώδικες εδάφους/αέρος που χρησιμοποιούν οι επιζώντες, τις περιγραφές και τη χρήση βοηθημάτων σηματοδότησης, και

ιβ) τα σήματα κινδύνου και επείγουσας ανάγκης.

**Β — ΘΕΜΑΤΑ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ-ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ**

Εξέταση των διαφορών μεταξύ τύπων και παραλλαγών τύπων, με τους ακόλουθους τίτλους:

0. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ

0.1 Γενικές πληροφορίες (π.χ. διαστάσεις του αεροπλάνου), συμπεριλαμβανομένης της περιγραφής των μονάδων μέτρησης που χρησιμοποιούνται για την πτητική λειτουργία του συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου και πίνακες μετατροπής.

1. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. Περιγραφή των πιστοποιημένων περιορισμών και των επιχειρησιακών περιορισμών σε ισχύ, όπου περιλαμβάνονται:

α) το καθεστώς πιστοποίησης [π.χ. JAR-23, JAR-25, ICAO Παράρτημα 16 (JAR-36 και JAR-34) κ.λπ.]·

β) η διαμόρφωση θέσεων επιβατών για κάθε τύπο αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης μιας εικονογραφημένης παρουσίασης·

γ) οι εγκεκριμένοι τύποι πτητικής λειτουργίας [π.χ. πτήση εξ όψεως/με όργανα (VFR/IFR), κατηγορία CAT II/III, τύπος απαιτούμενης απόδοσης αεροναυτιλίας (RNP Type), πτήση σε γνωστές συνθήκες παγοποίησης κ.λπ.]·

δ) η σύνθεση του πληρώματος·

ε) η μάζα και το κέντρο βάρους·

στ) οι περιορισμοί ταχύτητας·

ζ) ο(οι) φάκελος(οι) πτήσης·

η) τα όρια ανέμων, συμπεριλαμβανομένης της πτητικής λειτουργίας σε διαδρόμους με ρύπανση·

θ) οι περιορισμοί των επιδόσεων για τις ισχύουσες διαμορφώσεις·

ι) η κλίση του διαδρόμου απογείωσης και προσγείωσης·

ια) οι περιορισμοί σε διαδρόμους υγρούς ή με ρύπανση·

ιβ) η ρύπανση του σκελετού του αεροπλάνου, και

ιγ) οι περιορισμοί του συστήματος.

2. ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

2.1. Κανονικές διαδικασίες και καθήκοντα που ανατίθενται στο πλήρωμα, κατάλληλοι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, σύστημα χρήσης των καταλόγων ελέγχου ενεργειών, καθώς και δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των πληρωμάτων πτήσης και θαλάμου επιβατών. Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες διαδικασίες και καθήκοντα:

α) προ της πτήσης·

β) προ της αναχώρησης·

γ) ρύθμισης και ελέγχου υψομέτρου·

δ) τροχοδρόμησης, απογείωσης και ανόδου·

ε) μείωσης θορύβου·

στ) πορείας και καθόδου·

ζ) προσέγγισης, προετοιμασίας για την προσγείωση και ενημέρωσης επιβαινόντων·

η) προσέγγισης στο πλαίσιο "πτήσης εξ όψεως"

θ) προσέγγισης με όργανα·

ι) οπτικής προσέγγισης και προσέγγισης στον κύκλο του αεροδρομίου·

ια) αποτυχημένης προσέγγισης·

ιβ) κανονικής προσγείωσης·

ιγ) μετά την προσγείωση, και

ιδ) πτητικής λειτουργίας σε διαδρόμους υγρούς και με ρύπανση.

3. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΣΕ ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΣΕ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

3.1. Διαδικασίες στο πλαίσιο μη κανονικών συνθηκών και συνθηκών επείγουσας ανάγκης και σχετικά καθήκοντα που ανατίθενται στο πλήρωμα, κατάλληλοι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, σύστημα χρήσης των καταλόγων ελέγχου ενεργειών και δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των πληρωμάτων πτήσης και θαλάμου επιβατών. Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες διαδικασίες και καθήκοντα:

α) αδιαθεσίας πληρώματος·

β) ασκήσεων σε περιπτώσεις πυρκαγιάς και εμφάνισης καπνού·

γ) πτήσης σε συνθήκες μη σταθερής και μερικώς σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης στο εσωτερικό του αεροπλάνου·

δ) υπέρβασης δομικών ορίων, όπως σε περίπτωση προσγείωσης με υπέρβαρο·

ε) υπέρβασης των ορίων κοσμικής ακτινοβολίας·

στ) σε περίπτωση κεραυνοπληξίας·

ζ) επικοινωνιών κινδύνου και ειδοποίησης της υπηρεσίας εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας για καταστάσεις επείγουσας ανάγκης·

η) βλάβης κινητήρα·

θ) αστοχίας συστημάτων·

ι) καθοδήγησης στο πλαίσιο αλλαγής κατεύθυνσης σχετικά με το αεροδρόμιο προορισμού, σε περίπτωση σοβαρής τεχνικής βλάβης·

ια) προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους·

ιβ) προειδοποιητικού συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (TCAS)·

ιγ) διάτμησης ανέμου, και

ιδ) αναγκαστικής προσγείωσης/προσθαλάσσωσης

4. ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

4.0. Τα στοιχεία επιδόσεων πρέπει να παρέχονται σε μορφή που επιτρέπει την ευχερή χρήση τους.

4.1. *Στοιχεία επιδόσεων*

Πρέπει να περιλαμβάνεται υλικό επιδόσεων το οποίο παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία σχετικά με τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις επιδόσεων, οι οποίες καθορίζονται στα Τμήματα ΣΤ, Ζ, Η και Θ της OPS 1, προκειμένου να επιτυγχάνεται ο καθορισμός των ακολούθων:

α) των ορίων ανόδου απογείωσης μάζας, ύψους, θερμοκρασίας·

β) του μήκους διαδρόμου απογείωσης (ξηρός, υγρός, με ρύπανση)·

γ) των στοιχείων καθαρού ίχνους πτήσης για τον υπολογισμό αποφυγής εμποδίων ή, κατά περίπτωση, του ίχνους πτήσης απογείωσης·

δ) των απωλειών βαθμίδας για άνοδο με κλίση·

ε) των ορίων ανόδου κατά την πτήση·

στ) των ορίων ανόδου προσέγγισης·

ζ) των ορίων ανόδου προσγείωσης·

η) του μήκους διαδρόμου προσγείωσης (ξηρός, υγρός, με ρύπανση), συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων αστοχίας συστήματος ή συσκευής κατά τη διάρκεια της πτήσης, εφόσον αυτή επηρεάζει την απόσταση προσγείωσης·

θ) των ορίων ενέργειας πέδησης, και

ι) των ταχυτήτων που εφαρμόζονται στα διάφορα στάδια της πτήσης (εξετάζοντας επίσης τους υγρούς διαδρόμους ή τους διαδρόμους με ρύπανση.

4.1.1. *Συμπληρωματικά στοιχεία σχετικά με τις πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης*

Πρέπει να περιλαμβάνονται οι πιστοποιημένες επιδόσεις που σχετίζονται με επιτρεπόμενη διαμόρφωση ή με παρέκκλιση από διαμόρφωση, όπως η απενεργοποίηση του συστήματος αντιολίσθησης.

4.1.2. Σε περίπτωση που δεν είναι διαθέσιμα στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου (AFM) στοιχεία επιδόσεων, τα οποία απαιτούνται από την κατάλληλη κατηγορία επιδόσεων, πρέπει να περιλαμβάνονται άλλα στοιχεία τα οποία να είναι αποδεκτά από την Αρχή. Εναλλακτικά, το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας δύναται να παραπέμπει σε εγκεκριμένα στοιχεία που περιέχονται στο ΕΠΑ, εφόσον τα εν λόγω στοιχεία κατά πάσα πιθανότητα δεν χρησιμοποιούνται συχνά ή σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης.

4.2. *Πρόσθετα στοιχεία επιδόσεων*

Πρόσθετα στοιχεία επιδόσεων, κατά περίπτωση, όπου περιλαμβάνονται:

α) οι βαθμίδες ανόδου με πλήρη ισχύ·

β) τα στοιχεία έκπτωσης·

γ) η επίδραση των υγρών αποπαγοποίησης/αντιπαγοποίησης·

δ) η πτήση με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης·

ε) οι πτήσεις αυτομεταφοράς αεροπλάνου με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, για αεροπλάνα με 3 ή περισσότερους κινητήρες, και

στ) οι πτήσεις που εκτελούνται σύμφωνα με τους όρους του καταλόγου παρέκκλισης από τη διαμόρφωση.

5. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

5.1. Στοιχεία και οδηγίες που απαιτούνται για τον προ και κατά τη διάρκεια της πτήσης προγραμματισμό, συμπεριλαμβανομένων παραγόντων, όπως τα σχέδια ταχυτήτων και οι ρυθμίσεις ισχύος. Κατά περίπτωση, πρέπει να περιλαμβάνονται διαδικασίες σχετικά με πτητική λειτουργία με κινητήρα(ες) εκτός λειτουργίας, σχετικά με πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS) (ειδικότερα στην περίπτωση βλάβης κινητήρα, η ταχύτητα πλεύσης και η μέγιστη απόσταση έως ένα κατάλληλο αεροδρόμιο καθορίζεται σύμφωνα με την OPS 1.245) και σχετικά με πτήσεις προς απομονωμένα αεροδρόμια.

5.2. Οι μέθοδοι υπολογισμού του αναγκαίου στα διάφορα στάδια της πτήσης καυσίμου, σύμφωνα με την OPS 1.255.

6. ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ

Οι οδηγίες και τα στοιχεία σχετικά με τον υπολογισμό της μάζας και της ζυγοστάθμισης περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

α) σύστημα υπολογισμού (π.χ. ευρετηριακό σύστημα)·

β) πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τη συμπλήρωση των εγγράφων μάζας και ζυγοστάθμισης, συμπεριλαμβανομένων των χειρόγραφων εγγράφων ή των εγγράφων που συντάσσονται με ηλεκτρονικό υπολογιστή·

γ) οριακές μάζες και κέντρο βάρους τύπων, παραλλαγών ή μεμονωμένων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα, και

δ) τη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας και το αντίστοιχο κέντρο βάρους ή δείκτη.

7. ΦΟΡΤΩΣΗ

Διαδικασίες και αναγκαία μέτρα σχετικά με τη φόρτωση και την ασφάλιση του φορτίου στο αεροπλάνο.

8. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ

Ο(οι) κατάλογος(οι) παρέκκλισης από τη διαμόρφωση, εφόσον παρέχεται(ονται) από τον κατασκευαστή, λαμβανομένων υπόψη των τύπων και παραλλαγών του αεροπλάνου πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών που ακολουθούνται σε περίπτωση αποστολής αεροπλάνου σύμφωνα με τους όρους του δικού του καταλόγου παρέκκλισης από τη διαμόρφωση.

9. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

Ο κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού, λαμβανομένων υπόψη των τύπων και παραλλαγών του αεροπλάνου πτητικής λειτουργίας, καθώς και του/της(των) τύπου(ων)/περιοχής(ών) πτητικής λειτουργίας. Ο εν λόγω κατάλογος πρέπει να περιλαμβάνει τον εξοπλισμό αεροναυτιλίας και να λαμβάνει υπόψη τις απαιτούμενες επιδόσεις για τη διαδρομή και την περιοχή πτητικής λειτουργίας.

10. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΟΞΥΓΟΝΟΥ

10.1. Κατάλογος του προς μεταφορά εξοπλισμού επιβίωσης στο πλαίσιο διαδρομών που εκτελεί το αεροπλάνο και διαδικασίες ελέγχου της κατάστασης συντήρησης του εξοπλισμού, πριν από την απογείωση. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οδηγίες σχετικά με τη θέση, τη δυνατότητα πρόσβασης και τη χρήση του εξοπλισμού επιβίωσης και επείγουσας ανάγκης, καθώς και ο(οι) σχετικός(οί) κατάλογος(οι) ελέγχου ενεργειών.

10.2. Η διαδικασία σχετικά με τον καθορισμό της απαιτούμενης και της διαθέσιμης ποσότητας οξυγόνου. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα χαρακτηριστικά της πτήσης, ο αριθμός των επιβαινόντων και η πιθανή αποσυμπίεση του θαλάμου επιβατών. Οι πληροφορίες πρέπει να παρέχονται σε μορφή που επιτρέπει την ευχερή χρήση τους.

11. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΚΚΕΝΩΣΗΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

11.1. *Οδηγίες σχετικά με την προετοιμασία εκκένωσης επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένου του συντονισμού ενεργειών του πληρώματος και του καθορισμού σταθμών επείγουσας ανάγκης*

11.2. *Διαδικασίες εκκένωσης επείγουσας ανάγκης*

Περιγραφή των καθηκόντων του συνόλου των μελών του πληρώματος στο πλαίσιο της ταχείας εκκένωσης του αεροπλάνου και του χειρισμού των επιβατών στην περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης, προσθαλάσσωσης ή άλλης κατάστασης επείγουσας ανάγκης.

12. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

Περιγραφή των συστημάτων του αεροπλάνου, των σχετικών ελέγχων και ενδείξεων, καθώς και οδηγίες χρήσης.

**Γ — ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ**

1. Οι οδηγίες και οι πληροφορίες που αφορούν επικοινωνίες, αεροναυτιλία και αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων επιπέδων και υψών πτήσης για κάθε πτήση που πρόκειται να εκτελεστεί, καθώς και των ελάχιστων πτητικής λειτουργίας για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί, περιλαμβάνουν:

α) το ελάχιστο επίπεδο/ύψος πτήσης·

β) τα ελάχιστα πτητικής λειτουργίας σχετικά με την αναχώρηση, τον προορισμό και τα αεροδρόμια εναλλαγής·

γ) τα μέσα επικοινωνίας και τα βοηθήματα αεροναυτιλίας·

δ) στοιχεία διαδρόμου και εγκαταστάσεις αεροδρομίου·

ε) προσέγγιση, αποτυχημένη προσέγγιση και διαδικασίες αναχώρησης, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών μείωσης θορύβου·

στ) διαδικασίες αστοχίας επικοινωνιών·

ζ) τα μέσα έρευνας και διάσωσης στην περιοχή πάνω από την οποία πρόκειται να πραγματοποιήσει διέλευση το αεροπλάνο·

η) περιγραφή των αεροναυτικών χαρτών που πρέπει να μεταφέρονται στο αεροπλάνο σε σχέση με τον τύπο της πτήσης και της διαδρομής που πρόκειται να εκτελεστεί, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου ελέγχου της εγκυρότητάς τους·

θ) τις διαθέσιμες αεροναυτικές πληροφορίες και μετεωρολογικές υπηρεσίες·

ι) τις διαδικασίες επικοινωνιών/αεροναυτιλίας (COM/NAV) κατά την πορεία·

ια) την κατάταξη αεροδρομίου σε κατηγορία για σκοπούς αξιολόγησης ικανοτήτων πληρώματος πτήσης·

ιβ) τους ειδικούς περιορισμούς αεροδρομίου (περιορισμούς επιδόσεων και επιχειρησιακών διαδικασιών).

**Δ — ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ**

1. Εκπαιδευτικά προγράμματα και προγράμματα ελέγχων για το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού στο οποίο έχουν ανατεθεί επιχειρησιακά καθήκοντα σε σχέση με την προετοιμασία και/ή τη διεξαγωγή πτήσης.

2. Τα εκπαιδευτικά προγράμματα και τα προγράμματα ελέγχων πρέπει να περιλαμβάνουν:

2.1. Για το πλήρωμα πτήσης όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στα Τμήματα Ε και ΙΔ·

2.2. Για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΕ·

2.3. για το εκάστοτε επιχειρησιακό προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των μελών του πληρώματος πτήσης:

α) όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΗ (Εναέρια μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων), και

β) όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΘ (Ασφάλεια).

2.4. για το επιχειρησιακό προσωπικό που δεν ανήκει στα μέλη του πληρώματος (π.χ. επόπτης πτήσεων, προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης κ.λπ.) όλα τα άλλα σχετικά θέματα τα οποία καθορίζονται στην OPS που αφορά τα καθήκοντά τους.

3. *Διαδικασίες*

3.1. Διαδικασίες σχετικά με εκπαίδευση και ελέγχους.

3.2. Διαδικασίες που εφαρμόζονται σε περίπτωση που το προσωπικό δεν επιτυγχάνει ή δεν τηρεί τα απαιτούμενα πρότυπα.

3.3. Διαδικασίες οι οποίες εξασφαλίζουν ότι κατά τη διάρκεια εκτέλεσης εμπορικών αερομεταφορών δεν προσομοιώνονται μη κανονικές καταστάσεις ή καταστάσεις επείγουσας ανάγκης, που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή όλων των διαδικασιών μη κανονικών καταστάσεων ή καταστάσεων επείγουσας ανάγκης, καθώς και προσομοίωση των μετεωρολογικών συνθηκών με όργανα (IMC) με τεχνητά μέσα.

4. Περιγραφή των προς φύλαξη εγγράφων τεκμηρίωσης και περίοδοι φύλαξης. (Βλέπε Προσάρτημα 1 στην OPS 1.1065.)

*Προσάρτημα 1 στην OPS 1.1065*

***Περίοδοι φύλαξης εγγράφων***

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες πληροφορίες/έγγραφα, στα οποία η Αρχή έχει δυνατότητα πρόσβασης, φυλάσσονται σε αποδεκτή μορφή για τις περιόδους που εμφανίζονται στους ακόλουθους πίνακες.

*Σημείωση:*

πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τα αρχεία συντήρησης καθορίζονται στο Τμήμα ΙΓ.

Πίνακας 1

Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της προετοιμασίας και εκτέλεσης πτήσης

| Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της προετοιμασίας και εκτέλεσης πτήσης, όπως περιγράφονται στην OPS 1.135 | |
|---|---|
| Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης | 3 μήνες |
| Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου | 24 μήνες μετά από την ημερομηνία της τελευταίας καταχώρισης |
| Έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών/υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών (NOTAM/AIS) σχετικά με τη συγκεκριμένη πτήση, εφόσον συντάσσονται από τον αερομεταφορέα | 3 μήνες |
| Έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης | 3 μήνες |
| Γνωστοποίηση ειδικών φορτίων, συμπεριλαμβανομένων των επικίνδυνων εμπορευμάτων | 3 μήνες |

Πίνακας 2

Αναφορές

| Αναφορές | |
|---|---|
| Μητρώο καταγραφής πτήσης | 3 μήνες |
| Αναφορά(ές) πτήσης σχετικά με την καταγραφή λεπτομερειών κάθε περιστατικού, όπως καθορίζεται στην OPS 1.420, ή κάθε γεγονότος του οποίου η αναφορά ή καταγραφή κρίνεται απαραίτητη από τον κυβερνήτη | 3 μήνες |
| Αναφορές σχετικά με υπερβάσεις καθηκόντων και/ή μειώσεις περιόδων ανάπαυσης | 3 μήνες |

Πίνακας 3

Αρχεία πληρώματος πτήσης

| Αρχεία πληρώματος πτήσης | |
|---|---|
| Χρόνος πτήσης, απασχόλησης και ανάπαυσης | 15 μήνες |
| Άδεια | για όσο χρονικό διάστημα το μέλος του πληρώματος πτήσης κάνει χρήση των προνομίων της άδειας για τον αερομεταφορέα |
| Εκπαίδευση μετατροπής και έλεγχος | 3 έτη |
| Σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου) | 3 έτη |
| Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος | 3 έτη |
| Εκπαίδευση και έλεγχος σχετικά με την εκτέλεση πτητικών καθηκόντων από οποιαδήποτε θέση χειριστή | 3 έτη |
| Πρόσφατη πείρα (παραπομπή στην OPS 1.970) | 15 μήνες |
| Αξιολόγηση διαδρομής και αεροδρομίου (παραπομπή στην OPS.1975) | 3 έτη |
| Εκπαίδευση και αξιολόγηση για ειδικές πτητικές λειτουργίες, εφόσον απαιτείται από OPS (π.χ. ETOPS πτητικές λειτουργίες CATII/III) | 3 έτη |
| Εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα, ανάλογα με την περίπτωση | 3 έτη |

Πίνακας 4

Αρχεία πληρώματος θαλάμου επιβατών

| Αρχεία πληρώματος θαλάμου επιβατών | |
|---|---|
| Χρόνος πτήσης, απασχόλησης και ανάπαυσης και χρόνος ανάπαυσης | 15 μήνες |
| Αρχική εκπαίδευση, εκπαίδευση μετατροπής και διαφορών (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου) | για όσο χρονικό διάστημα το μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών εργάζεται για τον αερομεταφορέα |
| Περιοδική εκπαίδευση και επανεκπαίδευση (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου) | Έως 12 μήνες μετά από την αποχώρηση του μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών από την υπηρεσία του αερομεταφορέα |
| Εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα, ανάλογα με την περίπτωση | 3 έτη |

Πίνακας 5

Αρχεία σχετικά με το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό

| Αρχεία σχετικά με το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό | |
|---|---|
| Αρχεία εκπαίδευσης/αξιολόγησης του λοιπού προσωπικού για το οποίο απαιτείται από OPS εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης | Τα τελευταία 2 αρχεία εκπαίδευσης |

Πίνακας 6

Άλλα αρχεία

| Άλλα αρχεία | |
|---|---|
| Αρχεία σχετικά με τη δοσομέτρηση κοσμικής και ηλιακής ακτινοβολίας | Έως 12 μήνες μετά από την αποχώρηση του μέλους πληρώματος από την υπηρεσία του αερομεταφορέα |
| Αρχεία συστήματος ποιοτικού ελέγχου | 5 έτη |

ΤΜΗΜΑ ΙΗ

**ΕΝΑΕΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**

OPS 1.1150

**Ορολογία**

Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο παρόν τμήμα έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

1. Πίνακας αποδοχής: Έγγραφο το οποίο προορίζεται να συνδράμει στη διενέργεια ελέγχου της εξωτερικής εμφάνισης δεμάτων που περιέχουν επικίνδυνα εμπορεύματα και των συνοδευτικών εγγράφων τους, προκειμένου να καθορισθεί ότι πληρούνται όλες οι απαιτούμενες προϋποθέσεις.

2. Αεροπλάνο μεταφοράς εμπορευμάτων: Οποιοδήποτε αεροπλάνο το οποίο μεταφέρει εμπορεύματα ή αγαθά, αλλά όχι επιβάτες. Στο πλαίσιο αυτό τα ακόλουθα πρόσωπα δεν νοούνται ως επιβάτες.

   i) μέλος πληρώματος·

   ii) υπάλληλος του αερομεταφορέα ο οποίος έχει λάβει σχετική άδεια επιβίβασης βάσει των οδηγιών που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και επιβαίνει στο αεροπλάνο σύμφωνα με αυτές·

   iii) εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπος της Αρχής, ή

   iv) πρόσωπο, τα καθήκοντα του οποίου έχουν σχέση με συγκεκριμένη φόρτωση εμπορευμάτων στο αεροπλάνο.

3. Ατύχημα κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων: Συμβάν που συνδέεται και σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και έχει ως αποτέλεσμα θανατηφόρο ή σοβαρό τραυματισμό προσώπου ή μεγάλη ζημιά αγαθών.

4. Συμβάν κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων: Συμβάν, με εξαίρεση το ατύχημα κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, που συνδέεται και σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και το οποίο δεν λαμβάνει χώρα απαραίτητα εντός του αεροπλάνου, με αποτέλεσμα τραυματισμό προσώπου, ζημία αγαθών, φωτιά, θραύση, διασκορπισμό υγρού, διαρροή υγρού ή ραδιενέργειας ή άλλη απόδειξη ότι δεν έχει διατηρηθεί σε άρτια κατάσταση η συσκευασία. Οποιοδήποτε συμβάν σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, το οποίο θέτει σε σοβαρό κίνδυνο το αεροπλάνο ή τους επιβαίνοντες σε αυτό, θεωρείται ότι συνιστά, επίσης, συμβάν κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.

5. Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων: Έγγραφο το οποίο καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες. Συμπληρώνεται από το πρόσωπο που παραδίδει επικίνδυνα εμπορεύματα προς εναέρια μεταφορά και περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τα εν λόγω εμπορεύματα. Το έγγραφο φέρει υπογεγραμμένη δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι τα επικίνδυνα εμπορεύματα περιγράφονται πλήρως και με ακρίβεια με τα ίδια ονόματα στις αποστολές εμπορευμάτων και τους τετραψήφιους αριθμούς των Ηνωμένων Εθνών (εφόσον ορίζονται) και ότι έχουν ορθώς ταξινομηθεί, συσκευασθεί, σημανθεί και φέρουν ετικέτες, καθώς και ότι βρίσκονται σε κατάλληλη προς μεταφορά κατάσταση.

6. Εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίου: Το εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίων συνιστά αντικείμενο εξοπλισμού μεταφοράς ραδιενεργών υλικών, και είναι σχεδιασμένο για να διευκολύνει τη μεταφορά τέτοιων υλικών, συσκευασμένων ή μη, με έναν ή περισσότερους τρόπους μεταφοράς. (Σημείωση: βλέπε συσκευή μονάδας φορτίου όπου τα επικίνδυνα εμπορεύματα δεν συνιστούν ραδιενεργά υλικά.)

7. Αντιπρόσωπος επίγειας εξυπηρέτησης: Αντιπρόσωπος που εκτελεί για λογαριασμό του αερομεταφορέα μέρος ή το σύνολο των αποστολών του τελευταίου, συμπεριλαμβανομένης της παραλαβής, φόρτωσης, εκφόρτωσης, μεταφοράς ή άλλης διαδικασίας σχετικής με επιβάτες ή φορτία.

8. Μαζική συσκευασία: Περικάλυμμα εγκλεισμού που χρησιμοποιείται από μεμονωμένο φορτωτή εμπορευμάτων και το οποίο προορίζεται να συμπεριλάβει ένα ή περισσότερα δέματα, προκειμένου να διαμορφωθεί ένα ενιαίο σύνολο προς διευκόλυνση της επίγειας εξυπηρέτησης και της αποθήκευσης. (Σημείωση: η συσκευή μονάδας φορτίου δεν περιλαμβάνεται στον ορισμό αυτό.)

9. Δέμα: Το πλήρες προϊόν της διαδικασίας συσκευασίας το οποίο αποτελείται από τη συσκευασία και το περιεχόμενό της, έτοιμο προς μεταφορά.

10. Συσκευασία: Δοχεία και οποιαδήποτε άλλα εξαρτήματα ή υλικά τα οποία είναι απαραίτητα προκειμένου να επιτελείται η λειτουργία συγκράτησης και να εξασφαλίζεται συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις συσκευασίας.

11. Ίδιο όνομα στις αποστολές εμπορευμάτων: Το όνομα που χρησιμοποιείται για την περιγραφή ενός ιδιαίτερου αντικειμένου ή ουσίας και το οποίο αναφέρεται σε όλα τα έγγραφα αποστολής εμπορευμάτων και τις ειδοποιήσεις, καθώς και στις συσκευασίες, εφόσον ισχύει.

12. Σοβαρός τραυματισμός: Τραυματισμός τον οποίο υφίσταται πρόσωπο κατά τη διάρκεια ατυχήματος και ο οποίος:

   i) χρήζει νοσοκομειακής περίθαλψης για περισσότερες από 48 ώρες· το εν λόγω 48ωρο αρχίζει εντός επτά ημερών από την ημερομηνία που έλαβε χώρα ο τραυματισμός, ή

   ii) έχει ως αποτέλεσμα κάταγμα οποιουδήποτε οστού (με εξαίρεση τα απλά κατάγματα δαχτύλων χεριού, δαχτύλων ποδιού ή μύτης), ή

   iii) συνεπάγεται ρήξεις που προκαλούν σοβαρή αιμορραγία, καθώς και βλάβες στα νεύρα, στους μυς ή στους τένοντες, ή

   iv) συνεπάγεται τραυματισμό οποιουδήποτε εσωτερικού οργάνου, ή

   v) συνεπάγεται εγκαύματα δευτέρου ή τρίτου βαθμού, ή οποιαδήποτε εγκαύματα που καλύπτουν περισσότερο από το 5 % της επιφάνειας του σώματος, ή

   vi) συνεπάγεται επιβεβαιωμένη έκθεση σε μολυσματικές ουσίες ή επιβλαβή ακτινοβολία.

13. Κράτος προέλευσης: Η Αρχή στην επικράτεια της οποίας φορτώθηκαν αρχικά τα επικίνδυνα εμπορεύματα στο αεροπλάνο.

14. Τεχνικές Οδηγίες: Η τελευταία ισχύουσα έκδοση των Τεχνικών Οδηγιών για την Ασφαλή Εναέρια Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων (έγγραφο 9284-AN/905), συμπεριλαμβανομένων του παραρτήματος και οποιασδήποτε προσθήκης, εγκεκριμένης και δημοσιευμένης κατόπιν απόφασης του διοικητικού συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

15. Τετραψήφιος αριθμός των Ηνωμένων Εθνών: Ο τετραψήφιος αριθμός που χορηγείται από την επιτροπή εμπειρογνωμόνων των Ηνωμένων Εθνών για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, προκειμένου να προσδιορίζεται μια ουσία ή μια ειδική ομάδα ουσιών.

16. Συσκευή Μονάδας Φορτίου: Οποιοσδήποτε τύπος εμπορευματοκιβωτίου αεροπλάνου, παλέτας αεροπλάνου με δίχτυ, ή παλέτας αεροπλάνου με δίχτυ πάνω σε ημισφαιρική κατασκευή. (Σημείωση: η μαζική συσκευασία δεν καλύπτεται από τον ορισμό αυτό· για εμπορευματοκιβώτιο που περιέχει ραδιενεργά υλικά, βλέπε τον ορισμό του εμπορευματοκιβωτίου μεταφοράς φορτίου.)

OPS 1.1155

**Έγκριση για Μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων**

Ο αερομεταφορέας δεν μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα χωρίς την έγκριση της Αρχής.

OPS 1.1160

**Πεδίο Εφαρμογής**

α) Ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με τις διατάξεις που περιέχονται στις τεχνικές οδηγίες σε κάθε περίπτωση μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, ανεξάρτητα από το εάν η πτήση εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, εντός ή εξ ολοκλήρου εκτός της επικράτειας κράτους.

β) Αντικείμενα και ουσίες που σε διαφορετική περίπτωση θα κατατάσσονταν στα επικίνδυνα εμπορεύματα αποκλείονται από τις διατάξεις του παρόντος τμήματος, στο βαθμό που αυτό καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες, υπό την προϋπόθεση ότι:

   1. απαιτείται να βρίσκονται πάνω στο αεροπλάνο σύμφωνα με τους ισχύοντες σχετικά κανονισμούς ή για επιχειρησιακούς λόγους·

   2. μεταφέρονται με τη μορφή υλικών τροφοδοσίας ή προμηθειών για την εξυπηρέτηση του θαλάμου επιβατών·

   3. μεταφέρονται για να χρησιμοποιηθούν κατά τη διάρκεια της πτήσης ως κτηνιατρικά βοηθήματα ή για ευθανασία ζώου·

   4. μεταφέρονται για να χρησιμοποιηθούν κατά τη διάρκεια της πτήσης ως ιατρικό βοήθημα ασθενούς, υπό την προϋπόθεση ότι:

      i) οι φιάλες αερίου έχουν ειδικά κατασκευασθεί για να περιέχουν και να μεταφέρουν αυτό το συγκεκριμένο αέριο·

ii) τα φάρμακα και το λοιπό ιατρικό υλικό τελούν υπό τον έλεγχο εκπαιδευμένου προσωπικού για το χρονικό διάστημα που χρησιμοποιούνται εντός του αεροπλάνου·

iii) ο εξοπλισμός, ο οποίος περιλαμβάνει μπαταρίες με υγρά στοιχεία, φυλάσσεται και, εφόσον απαιτείται, ασφαλίζεται σε όρθια θέση για να αποφευχθεί διασκορπισμός του ηλεκτρολύτη, και

iv) πραγματοποιείται κατάλληλη πρόβλεψη προκειμένου να εναποθηκεύεται και να ασφαλίζεται ο εξοπλισμός κατά την απογείωση και την προσγείωση, καθώς και σε κάθε άλλη περίπτωση που αυτό κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη για λόγους ασφαλείας, ή

5. μεταφέρονται από επιβάτες ή μέλη πληρώματος.

γ) Η μεταφορά στο αεροπλάνο αντικειμένων και ουσιών που προορίζονται για την αντικατάσταση των αναφερομένων στο στοιχείο β), σημείο 1), ανωτέρω, πραγματοποιείται όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες.

OPS 1.1165

**Περιορισμοί στη Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων**

α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίσει, ότι αντικείμενα και ουσίες, οι οποίες προσδιορίζονται ειδικά με όνομα ή με γενική περιγραφή στις τεχνικές οδηγίες, και των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες, δεν μεταφέρονται από οποιοδήποτε αεροπλάνο.

β) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίσει ότι αντικείμενα και ουσίες ή άλλα εμπορεύματα τα οποία βάσει των τεχνικών οδηγιών απαγορεύεται να μεταφερθούν κάτω από κανονικές συνθήκες, μεταφέρονται μόνον εφόσον:

1. εξαιρούνται από τα ενδιαφερόμενα κράτη βάσει των τεχνικών οδηγιών, ή

2. οι τεχνικές οδηγίες αναφέρουν ότι η μεταφορά τους είναι δυνατή κατόπιν έγκρισης που εκδίδεται από το κράτος προέλευσης.

OPS 1.1170

**Ταξινόμηση**

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίσει ότι αντικείμενα και ουσίες ταξινομούνται ως επικίνδυνα εμπορεύματα όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες.

OPS 1.1175

**Συσκευασία**

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο για να εξασφαλίσει ότι τα επικίνδυνα εμπορεύματα συσκευάζονται όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες.

OPS 1.1180

**Τοποθέτηση Ετικέτας και Σήμανση**

α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο για να εξασφαλίσει ότι τα δέματα, οι μαζικές συσκευασίες και τα εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου φέρουν ετικέτες και σήμανση, όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες.

β) Εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα σε πτήση η οποία εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εκτός της επικράτειας κράτους, η τοποθέτηση ετικέτας και η σήμανση πρέπει να πραγματοποιείται στην αγγλική γλώσσα, επιπλέον των άλλων ενδεχόμενων γλωσσικών απαιτήσεων.

OPS 1.1185

**Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων**

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα επικίνδυνα εμπορεύματα συνοδεύονται από ένα έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων, εκτός αν καθορίζεται διαφορετικά στις τεχνικές οδηγίες.

β) Εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα σε πτήση, η οποία εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εκτός της επικράτειας κράτους, το έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων πρέπει να συντάσσεται στην αγγλική γλώσσα, επιπλέον των άλλων ενδεχόμενων γλωσσικών απαιτήσεων.

OPS 1.1195

**Αποδοχή επικινδύνων εμπορευμάτων**

α) Ο αερομεταφορέας δεν αποδέχεται τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων εάν το δέμα, η μαζική συσκευασία ή το εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίου δεν έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες αποδοχής που προβλέπονται στις τεχνικές οδηγίες.

β) Ο αερομεταφορέας ή ο αντιπρόσωπός του επίγειας εξυπηρέτησης χρησιμοποιεί πίνακα αποδοχής. Ο πίνακας αποδοχής επιτρέπει τον έλεγχο όλων των σχετικών στοιχείων και έχει τέτοια μορφή ώστε να καθιστά δυνατή την καταχώρηση των αποτελεσμάτων του πίνακα αποδοχής, με χειροκίνητα, μηχανικά ή ηλεκτρονικά μέσα.

OPS 1.1200

**Επιθεώρηση για τη διαπίστωση ζημιάς, διαρροής ή μόλυνσης**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. δέματα, μαζικές συσκευασίες και εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου επιθεωρούνται προκειμένου να διαπιστωθούν ίχνη διαρροής ή ζημίας αμέσως πριν από τη φόρτωση σε αεροπλάνο ή σε συσκευή μονάδας φορτίου, όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες·

2. συσκευή μονάδας φορτίου δεν φορτώνεται σε αεροπλάνο, παρά μόνον εφόσον έχει επιθεωρηθεί, όπως απαιτούν οι τεχνικές οδηγίες, και δεν έχουν διαπιστωθεί ούτε ίχνη διαρροής από τα επικίνδυνα εμπορεύματα που περιέχονται σε αυτή, ούτε ζημία σε αυτά·

3. δέματα, μαζικές συσκευασίες ή εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου που παρουσιάζουν διαρροή ή έχουν υποστεί ζημία δεν φορτώνονται στο αεροπλάνο·

4. οποιοδήποτε δέμα με επικίνδυνα εμπορεύματα, το οποίο βρίσκεται στο αεροπλάνο και παρουσιάζει ενδείξεις ζημιάς ή διαρροής, είτε απομακρύνεται είτε γίνονται διευθετήσεις για την απομάκρυνσή του από αρμόδια αρχή ή οργανισμό. Στην περίπτωση αυτή, το υπόλοιπο της αποστολής ελέγχεται προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι βρίσκεται στην αρμόζουσα για μεταφορά κατάσταση και ότι δεν έχει προκληθεί ζημιά ή ρύπανση στο αεροπλάνο ή στο φορτίο του, και

5. δέματα, μαζικές συσκευασίες και εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου επιθεωρούνται προκειμένου να διαπιστωθούν σημάδια ζημιάς ή διαρροής κατά την εκφόρτωση από το αεροπλάνο ή από συσκευή μονάδας φορτίου και, εφόσον υπάρχει ένδειξη ζημιάς ή διαρροής, η περιοχή όπου είχαν στοιβαχθεί τα επικίνδυνα εμπορεύματα επιθεωρείται προκειμένου να διαπιστωθεί φθορά ή ρύπανση.

OPS 1.1205

**Απομάκρυνση της ρύπανσης**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. οποιαδήποτε ρύπανση γίνεται αντιληπτή ως αποτέλεσμα διαρροής ή φθοράς σε επικίνδυνα εμπορεύματα απομακρύνεται χωρίς καθυστέρηση, και

2. αεροπλάνο, το οποίο έχει υποστεί ρύπανση από ραδιενεργά υλικά, τίθεται πάραυτα εκτός λειτουργίας και δεν επανέρχεται σε αυτήν μέχρις ότου οι τιμές του επιπέδου ραδιενέργειας σε οποιαδήποτε προσιτή επιφάνεια, καθώς και η μη σταθερή ρύπανση μειωθούν σε επίπεδο κατώτερο από τις τιμές που καθορίζονται στις τεχνικές οδηγίες.

OPS 1.1210

**Περιορισμοί φόρτωσης**

α) *Θάλαμος επιβατών και θάλαμος διακυβέρνησης*

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα σε θάλαμο επιβατών αεροπλάνου ή σε θάλαμο διακυβέρνησης, εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά στις τεχνικές οδηγίες.

β) *Διαμερίσματα φορτίου*

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η φόρτωση, ο διαχωρισμός, η στοιβασία και η ασφάλιση επικίνδυνων εμπορευμάτων στο αεροπλάνο πραγματοποιούνται βάσει των όσων καθορίζονται στις τεχνικές οδηγίες.

γ) *Επικίνδυνα εμπορεύματα που προορίζονται για μεταφορά μόνο με αεροπλάνο μεταφοράς φορτίου*

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δέματα με επικίνδυνα εμπορεύματα τα οποία φέρουν την ένδειξη "Μόνο Αεροσκάφος Μεταφοράς Φορτίου" μεταφέρονται στο αεροσκάφος μεταφοράς φορτίου και φορτώνονται βάσει των όσων καθορίζονται στις τεχνικές οδηγίες.

OPS 1.1215

**Παροχή πληροφοριών**

α) *Παροχή πληροφοριών στο προσωπικό εδάφους*

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. παρέχονται οι πληροφορίες που καθιστούν εφικτή την εκτέλεση των καθηκόντων του προσωπικού εδάφους αναφορικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων και των ενεργειών στις οποίες πρέπει να προβεί σε περίπτωση συμβάντων και ατυχημάτων που αφορούν επικίνδυνα εμπορεύματα, και

2. κατά περίπτωση, οι πληροφορίες που αναφέρονται στο στοιχείο α), σημείο 1), ανωτέρω, παρέχονται επίσης στον αντιπρόσωπό του επίγειας εξυπηρέτησης.

β) *Παροχή πληροφοριών σε επιβάτες και άλλα πρόσωπα*

1. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες παρέχονται, όπως απαιτούν οι τεχνικές οδηγίες, έτσι ώστε οι επιβάτες να είναι ενήμεροι σχετικά με τα είδη των εμπορευμάτων των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται στο αεροπλάνο, και

2. ο αερομεταφορέας και, κατά περίπτωση, ο αντιπρόσωπός του επίγειας εξυπηρέτησης εξασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών με τη μορφή ανακοινώσεων στα σημεία αποδοχής φορτίου σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.

γ) *Παροχή πληροφοριών σε μέλη πληρώματος*

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας παρέχει πληροφορίες οι οποίες καθιστούν εφικτή την εκτέλεση των καθηκόντων των μελών του πληρώματος σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών στις οποίες πρέπει να προβούν σε περίπτωση που ανακύψει επείγουσα ανάγκη που αφορά επικίνδυνα εμπορεύματα.

δ) *Παροχή πληροφοριών στον κυβερνήτη*

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι έχουν παρασχεθεί έγγραφες πληροφορίες στον κυβερνήτη, όπως καθορίζεται στις τεχνικές οδηγίες.

ε) *Παροχή πληροφοριών σε περίπτωση αεροπορικού συμβάντος ή ατυχήματος*

1. Ο αερομεταφορέας, το αεροπλάνο του οποίου εμπλέκεται σε αεροπορικό συμβάν, παρέχει, κατόπιν αίτησης, κάθε απαιτούμενη πληροφορία, προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι που δημιουργούνται από οποιαδήποτε μεταφερόμενα επικίνδυνα εμπορεύματα.

2. Ο αερομεταφορέας, το αεροπλάνο του οποίου εμπλέκεται σε αεροπορικό ατύχημα, ενημερώνει το συντομότερο δυνατό την αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο έλαβε χώρα το αεροπορικό ατύχημα, σχετικά με οποιαδήποτε μεταφερόμενα επικίνδυνα εμπορεύματα.

OPS 1.1220

**Προγράμματα εκπαίδευσης**

α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει και τηρεί προγράμματα εκπαίδευσης προσωπικού, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες, τα οποία πρέπει να εγκρίνονται από την Αρχή.

β) *Αερομεταφορείς οι οποίοι δεν διαθέτουν μόνιμη έγκριση για μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων*

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. το προσωπικό, το οποίο απασχολείται στη διαχείριση γενικού φορτίου έχει εκπαιδευτεί για να εκτελεί τα καθήκοντά του αναφορικά με επικίνδυνα εμπορεύματα. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να καλύπτει, ως ελάχιστη απαίτηση, τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 1 του πίνακα 1 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό ώστε να εξασφαλίζεται ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα εμπορεύματα και ότι είναι σε θέση να αναγνωρίζει τέτοιου είδους εμπορεύματα, και

2. ότι το ακόλουθο προσωπικό:

i) μέλη πληρώματος·

ii) προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης επιβατών, και

iii) προσωπικό ασφαλείας το οποίο απασχολείται από τον αερομεταφορέα και το οποίο είναι επιφορτισμένο με τον εξονυχιστικό έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους,

έχει λάβει εκπαίδευση η οποία, ως ελάχιστη απαίτηση, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 2 του πίνακα 1 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό ώστε να εξασφαλίζεται ότι έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα εμπορεύματα και ότι είναι σε θέση να τα αναγνωρίζει, καθώς και ότι γνωρίζει τις απαιτήσεις που ισχύουν για τη μεταφορά των εν λόγω εμπορευμάτων από τους επιβάτες.

Πίνακας 1

| Τομείς εκπαίδευσης | 1 | 2 |
|---|---|---|
| Γενική φιλοσοφία | × | × |
| Περιορισμοί στην εναέρια μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων | × | × |
| Σήμανση και τοποθέτηση ετικέτας σε δέμα | × | × |
| Επικίνδυνα εμπορεύματα στις αποσκευές επιβατών | | × |
| Διαδικασίες επείγουσας ανάγκης | | × |

*Σημείωση:* η ένδειξη "×" υποδεικνύει τον τομέα που πρέπει να καλύπτεται.

γ) *Αερομεταφορείς οι οποίοι διαθέτουν μόνιμη έγκριση να μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα*

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. το προσωπικό, το οποίο φέρει την ευθύνη για την αποδοχή επικινδύνων εμπορευμάτων, έχει εκπαιδευτεί και διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για την εκτέλεση των καθηκόντων του. Ως ελάχιστη απαίτηση, η εν λόγω εκπαίδευση πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 1 του πίνακα 2, και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το προσωπικό μπορεί να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την αποδοχή ή άρνηση εναέριας μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων·

2. το προσωπικό, το οποίο ασχολείται με την επίγεια εξυπηρέτηση, την εναποθήκευση και τη φόρτωση επικινδύνων εμπορευμάτων, έχει λάβει εκπαίδευση που το καθιστά ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του αναφορικά με επικίνδυνα εμπορεύματα. Ως ελάχιστη απαίτηση, η εν λόγω εκπαίδευση πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 2 του πίνακα 2 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα εμπορεύματα, ότι είναι σε θέση να αναγνωρίζει τέτοιου είδους εμπορεύματα, καθώς και ότι γνωρίζει τη μέθοδο χειρισμού και φόρτωσης αυτών·

3. το προσωπικό, το οποίο φέρει την ευθύνη για τη διαχείριση γενικού φορτίου, έχει λάβει εκπαίδευση που το καθιστά ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του αναφορικά με επικίνδυνα εμπορεύματα. Ως ελάχιστη απαίτηση, η εν λόγω εκπαίδευση πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 3 του πίνακα 2 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα εμπορεύματα, ότι είναι σε θέση να αναγνωρίζει τέτοιου είδους εμπορεύματα, καθώς και ότι γνωρίζει τη μέθοδο χειρισμού και φόρτωσης αυτών·

4. τα μέλη του πληρώματος πτήσης έχουν λάβει εκπαίδευση η οποία, ως ελάχιστη απαίτηση, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 4 του πίνακα 2. Η εκπαίδευση πρέπει να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα εμπορεύματα και ότι είναι γνωρίζει τη μέθοδο με την οποία τα εν λόγω εμπορεύματα πρέπει να μεταφέρονται στο αεροπλάνο, και

5. ότι το ακόλουθο προσωπικό:

i) προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης επιβατών·

ii) προσωπικό ασφαλείας που έχει προσληφθεί από τον αερομεταφορέα και το οποίο ασχολείται με τον εξονυχιστικό έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους, και

iii) μέλη του πληρώματος εκτός των μελών πληρώματος πτήσης,

έχει λάβει εκπαίδευση, η οποία, ως ελάχιστη απαίτηση, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 5 του πίνακα 2. Η εκπαίδευση πρέπει να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα εμπορεύματα και ότι γνωρίζει τις απαιτήσεις που ισχύουν για τη μεταφορά των εν λόγω εμπορευμάτων από τους επιβάτες, ή γενικότερα, για τη μεταφορά τους στο αεροπλάνο.

δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του προσωπικού, για το οποίο απαιτείται εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα, υποβάλλεται σε επανεκπαίδευση κατά διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν τα 2 έτη.

ε) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τηρούνται αρχεία εκπαίδευσης σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα για το σύνολο του εκπαιδευθέντος προσωπικού, σύμφωνα με το στοιχείο δ), ανωτέρω.

στ) αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το προσωπικό του εκπροσώπου του επίγειας εξυπηρέτησης εκπαιδεύεται σύμφωνα με την σχετική στήλη του πίνακα 1 ή του πίνακα 2.

Πίνακας 2

| Τομείς εκπαίδευσης | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| Γενική φιλοσοφία | × | × | × | × | × |
| Περιορισμοί στις εναέριες μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων | × | × | × | × | × |
| Ταξινόμηση και κατάλογος επικίνδυνων εμπορευμάτων | × | × | | × | |
| Γενικές απαιτήσεις συσκευασίας και οδηγίες συσκευασίας | × | | | | |
| Σήμανση προδιαγραφών συσκευασίας | × | | | | |
| Σήμανση και τοποθέτηση ετικέτας σε δέμα | × | × | × | × | × |
| Έγγραφα από τον αποστολέα | × | | | | |
| Αποδοχή επικίνδυνων εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης πίνακα ελέγχου | × | | | | |
| Φόρτωση, περιορισμοί φόρτωσης και διαχωρισμού | × | × | × | × | |
| Επιθεωρήσεις για ζημίες και διαρροή και διαδικασίες απολύμανσης | × | × | | | |
| Παροχή πληροφοριών στον κυβερνήτη | × | × | | × | |
| Επικίνδυνα εμπορεύματα στις αποσκευές επιβατών | × | | | × | × |
| Διαδικασίες επείγουσας ανάγκης | × | × | × | | × |

*Σημείωση:* η ένδειξη "×" υποδεικνύει τον τομέα που πρέπει να καλύπτεται.

OPS 1.1225

**Αναφορές συμβάντος και ατυχήματος με επικίνδυνα εμπορεύματα**

Ο αερομεταφορέας αναφέρει στην Αρχή συμβάντα και ατυχήματα που σχετίζονται με επικίνδυνα εμπορεύματα. Η αρχική αναφορά αποστέλλεται εντός 72 ωρών από την επέλευση του γεγονότος, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια.

ΤΜΗΜΑ ΙΘ

**ΑΣΦΑΛΕΙΑ**

OPS 1.1235

**Απαιτήσεις ασφαλείας**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλο το ενδεδειγμένο προσωπικό είναι εξοικειωμένο και πληροί τις σχετικές απαιτήσεις των εθνικών προγραμμάτων ασφάλειας του κράτους του αερομεταφορέα.

OPS 1.1240

**Προγράμματα εκπαίδευσης**

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει, διατηρεί και εφαρμόζει εγκεκριμένα προγράμματα εκπαίδευσης, τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα στο προσωπικό του αερομεταφορέα να προβαίνει στις κατάλληλες ενέργειες για την πρόληψη πράξεων παράνομων παρεμβάσεων όπως δολιοφθορά ή παράνομη κατάληψη αεροπλάνων και να ελαχιστοποιεί τις συνέπειες παρόμοιων συμβάντων εφόσον συμβούν.

OPS 1.1245

**Αναφορά πράξεων παράνομης παρέμβασης**

Μετά από πράξη παράνομης παρέμβασης επί του αεροπλάνου, ο κυβερνήτης ή, εν απουσία του ο χειριστής, υποβάλλει, το ταχύτερο δυνατό, αναφορά για την πράξη αυτή στην αρμόδια τοπική Αρχή και στην Αρχή στο κράτος του αερομεταφορέα.

OPS 1.1250

**Πίνακας διαδικασίας έρευνας αεροπλάνου**

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλα τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με πίνακα που περιέχει τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για έρευνα αυτού του είδους για κρυμμένα όπλα, εκρηκτικά ή άλλες επικίνδυνες συσκευές.

OPS 1.1255

**Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος πτήσης**

Η θύρα του θαλάμου πληρώματος πτήσης, εφόσον έχει τοποθετηθεί τέτοιου είδους θύρα, σε όλα τα αεροπλάνα που λειτουργούν για το σκοπό της μεταφοράς επιβατών, πρέπει να μπορεί να κλειδώνει από την έσω πλευρά του θαλάμου, προκειμένου να αποτρέπεται η άνευ αδείας είσοδος.»