



**Παράρτημα VIII του σχεδίου κανονισμού της Επιτροπής  
για τις «Αεροπορικές δραστηριότητες — OPS»**

**Μέρος SPO — εκτελεστικοί κανόνες**

**Πίνακας περιεχομένων**

<b>Μέρος SPO — εκτελεστικοί κανόνες .....</b>	<b>9</b>
SPO.GEN.005 Πεδίο εφαρμογής .....	9
<b>Τμήμα Α — Γενικές απαιτήσεις.....</b>	<b>10</b>
SPO.GEN.100 Αρμόδια αρχή .....	10
SPO.GEN.101 Μέσα συμμόρφωσης .....	10
SPO.GEN.102 Μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης και ανεμοπλάνα με κινητήρα .....	10
SPO.GEN.105 Ευθύνες πληρώματος.....	10
SPO.GEN.106 Ευθύνες του ειδικού εργασιών.....	11
SPO.GEN.107 Ευθύνες και εξουσίες του κυβερνήτη .....	11
SPO.GEN.108 Ευθύνες και εξουσίες του κυβερνήτη — αερόστατα .....	13
SPO.GEN.110 Συμμόρφωση προς νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες .....	13
SPO.GEN.115 Κοινή γλώσσα .....	13
SPO.GEN.120 Τροχοδρόμηση αεροπλάνων.....	14
SPO.GEN.125 Ενεργοποίηση στροφείου.....	14
SPO.GEN.130 Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές.....	14
SPO.GEN.135 Πληροφορίες σχετικά με τον φερόμενο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης .....	14
SPO.GEN.140 Έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες που μεταφέρονται .....	14
SPO.GEN.145 Μητρώο καταγραφής πτήσης — μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.....	16
SPO.GEN.150 Τήρηση, προσκόμιση και χρήση καταχωρίσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης (FDR) — δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη ....	16
SPO.GEN.155 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων .....	17
SPO.GEN.160 Απελευθέρωση επικίνδυνων εμπορευμάτων.....	18
SPO.GEN.165 Μεταφορά και χρήση όπλων.....	18
SPO.GEN.170 Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφαλείας .....	18
SPO.GEN.175 Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού — μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.....	18
<b>Τμήμα Β — Επιχειρησιακές διαδικασίες.....</b>	<b>19</b>
SPO.OP.100 Χρήση αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας.....	19
SPO.OP.105 Προσδιορισμός απομονωμένων αεροδρομίων — αεροπλάνα.....	19
SPO.OP.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — αεροπλάνα και ελικόπτερα.....	19

SPO.OP.111	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — δραστηριότητες NPA, APV, CAT I .....	20
SPO.OP.112	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου με αεροπλάνα .....	21
SPO.OP.113	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — επάκτιες προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου με ελικόπτερα .....	22
SPO.OP.115	Διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης — αεροπλάνα και ελικόπτερα .....	22
SPO.OP.120	Διαδικασίες μείωσης θορύβου .....	23
SPO.OP.121	Διαδικασίες μείωσης θορύβου — αερόστατα .....	23
SPO.OP.125	Ελάχιστα απόλυτα ύψη αποφυγής εμποδίων – πτήσεις με όργανα .....	23
SPO.OP.130	Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — αεροπλάνα .....	23
SPO.OP.131	Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — ελικόπτερα .....	24
SPO.OP.132	Εφοδιασμός με καύσιμα και έρμα και σχεδιασμός — αερόστατα .....	25
SPO.OP.135	Ενημέρωση σε θέματα ασφάλειας .....	25
SPO.OP.140	Προετοιμασία πτήσης .....	25
SPO.OP.145	Αεροδρόμια εναλλαγής απογείωσης — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα .....	26
SPO.OP.150	Αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού — αεροπλάνα .....	26
SPO.OP.151	Αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού — ελικόπτερα .....	27
SPO.OP.155	Ανεφοδιασμός ενώ επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένα ή αποβιβάζονται άτομα .....	27
SPO.OP.160	Χρήση ακουστικών .....	27
SPO.OP.165	Κάπνισμα .....	28
SPO.OP.170	Μετεωρολογικές συνθήκες .....	28
SPO.OP.175	Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — διαδικασίες στο έδαφος .....	28
SPO.OP.176	Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — διαδικασίες κατά την πτήση .....	28
SPO.OP.180	Συνθήκες απογείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα .....	29
SPO.OP.181	Συνθήκες απογείωσης — αερόστατα .....	29
SPO.OP.185	Εικονικές μη φυσιολογικές καταστάσεις στην πτήση .....	29
SPO.OP.190	Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση .....	29
SPO.OP.195	Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου .....	29
SPO.OP.200	Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους .....	30
SPO.OP.205	Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS) — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα .....	30

SPO.OP.210	Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα .....	31
SPO.OP.215	Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης — αεροπλάνα και ελικόπτερα .....	31
SPO.OP.225	Επιχειρησιακοί περιορισμοί — αερόστατα θερμού αέρα .....	31
SPO.OP.230	Τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες.....	31
<b>Τμήμα Γ — Επιδόσεις του αεροσκάφους και περιορισμοί πτητικής λειτουργίας.....</b>		<b>32</b>
SPO.POL.100	Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας — όλα τα αεροσκάφη.....	32
SPO.POL.105	Μάζα και ζυγοστάθμιση .....	32
SPO.POL.110	Σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης — εμπορικές δραστηριότητες με αεροπλάνα και ελικόπτερα και μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.....	32
SPO.POL.115	Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης — εμπορικές δραστηριότητες με αεροπλάνα και ελικόπτερα και μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη .....	33
SPO.POL.116	Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης — ελαφρύνσεις....	34
SPO.POL.120	Επιδόσεις — γενικά .....	34
SPO.POL.125	Περιορισμοί μάζας απογείωσης — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα .....	34
SPO.POL.130	Απογείωση — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα.....	35
SPO.POL.135	Κατά τη διαδρομή — Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα .....	35
SPO.POL.140	Προσγείωση — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα .....	35
SPO.POL.145	Κριτήρια επιδόσεων και λειτουργίας — αεροπλάνα .....	36
SPO.POL.146	Κριτήρια επιδόσεων και λειτουργίας — ελικόπτερα .....	36
<b>Τμήμα Δ — Όργανα, στοιχεία και εξοπλισμός.....</b>		<b>37</b>
<b>Ενότητα 1 — Αεροπλάνα .....</b>		<b>37</b>
SPO.IDE.A.100	Όργανα και εξοπλισμός — γενικά.....	37
SPO.IDE.A.105	Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση .....	38
SPO.IDE.A.110	Εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες.....	38
SPO.IDE.A.115	Φώτα πτητικής λειτουργίας .....	38
SPO.IDE.A.120	Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός .....	38
SPO.IDE.A.125	Πτήσεις με όργανα — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός .....	40
SPO.IDE.A.126	Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα .....	41
SPO.IDE.A.130	Σύστημα προειδοποίησης γειτνίασης εδάφους (TAWS) .....	41

SPO.IDE.A.131	Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS) .....	41
SPO.IDE.A.132	Εναέριος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα .....	41
SPO.IDE.A.133	Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης τη νύκτα — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα .....	42
SPO.IDE.A.135	Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης.....	42
SPO.IDE.A.140	Καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης.....	42
SPO.IDE.A.145	Καταγραφέας στοιχείων πτήσης.....	43
SPO.IDE.A.150	Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων .....	43
SPO.IDE.A.155	Συνδυαστικός καταγραφέας στοιχείων πτήσης και συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης.....	44
SPO.IDE.A.160	Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας και συστήματα πρόσδεσης.....	44
SPO.IDE.A.165	Κυτίο πρώτων βοηθειών .....	45
SPO.IDE.A.170	Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης .....	45
SPO.IDE.A.175	Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης .....	46
SPO.IDE.A.180	Πυροσβεστήρες χειρός .....	46
SPO.IDE.A.181	Πέλεκεις καταστροφής και λοστοί .....	46
SPO.IDE.A.185	Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο .....	47
SPO.IDE.A.190	Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) .....	47
SPO.IDE.A.195	Πτήση πάνω από τη θάλασσα .....	47
SPO.IDE.A.200	Εξοπλισμός επιβίωσης .....	48
SPO.IDE.A.205	Μέσα ατομικής προστασίας .....	49
SPO.IDE.A.210	Ακουστικά .....	49
SPO.IDE.A.215	Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας.....	49
SPO.IDE.A.220	Εξοπλισμός ναυτιλίας.....	50
SPO.IDE.A.225	Αναμεταδότης.....	50
<b>Ενότητα 2 — Ελικόπτερα .....</b>		<b>51</b>
SPO.IDE.H.100	Όργανα και εξοπλισμός — γενικά .....	51
SPO.IDE.H.105	Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση .....	52
SPO.IDE.H.115	Φώτα πτητικής λειτουργίας.....	52
SPO.IDE.H.120	Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός .....	52
SPO.IDE.H.125	Πτήσεις με όργανα — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός .....	53

SPO.IDE.H.126	Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα .....	54
SPO.IDE.H.132	Εναέριος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα .....	54
SPO.IDE.H.133	Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης τη νύκτα — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα .....	54
SPO.IDE.H.135	Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης .....	55
SPO.IDE.H.140	Καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης .....	55
SPO.IDE.H.145	Καταγραφέας στοιχείων πτήσης.....	55
SPO.IDE.H.150	Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων .....	56
SPO.IDE.H.155	Συνδυαστικός καταγραφέας στοιχείων πτήσης και συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης.....	57
SPO.IDE.H.160	Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας και συστήματα πρόσδεσης .....	57
SPO.IDE.H.165	Κυτίο πρώτων βοηθειών .....	57
SPO.IDE.H.175	Συμπληρωματικό οξυγόνο — ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης .....	57
SPO.IDE.H.180	Πυροσβεστήρες χειρός .....	58
SPO.IDE.H.185	Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο .....	58
SPO.IDE.H.190	Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) .....	59
SPO.IDE.H.195	Πτήση πάνω από τη θάλασσα — μη σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα .....	59
SPO.IDE.H.197	Σωσίβια γιλέκα — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα .....	60
SPO.IDE.H.198	Στολές επιβίωσης — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα .....	60
SPO.IDE.H.199	Σωσίβιες λέμβοι, σωστικοί πομποί εντοπισμού έκτακτης ανάγκης και εξοπλισμός επιβίωσης για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από τη θάλασσα — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα.....	60
SPO.IDE.H.200	Εξοπλισμός επιβίωσης .....	61
SPO.IDE.H.201	Πρόσθετες απαιτήσεις για ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις σε απόσταση από την ακτή σε εχθρική θαλάσσια περιοχή — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα .....	61
SPO.IDE.H.202	Ελικόπτερα πιστοποιημένα για λειτουργία στο νερό — διάφορα στοιχεία εξοπλισμού.....	62
SPO.IDE.H.203	Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα — προσθαλάσωση .....	62
SPO.IDE.H.205	Μέσα ατομικής προστασίας .....	62
SPO.IDE.H.205	Ακουστικά .....	62
SPO.IDE.H.215	Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας.....	63
SPO.IDE.H.220	Εξοπλισμός ναυτιλίας.....	63

SPO.IDE.H.225	Αναμεταδότης.....	63
<b>Ενότητα 3 — Ανεμοπλάνα.....</b>		<b>64</b>
SPO.IDE.S.100	Όργανα και εξοπλισμός — γενικά.....	64
SPO.IDE.S.105	Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση .....	64
SPO.IDE.S.115	Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης .....	65
SPO.IDE.S.120	Πτήσεις εντός των νεφών — όργανα πτήσης και πλοήγησης .....	65
SPO.IDE.S.125	Καθίσματα και συστήματα πρόσδεσης.....	65
SPO.IDE.S.130	Συμπληρωματικό οξυγόνο .....	65
SPO.IDE.S.135	Πτήση πάνω από τη θάλασσα .....	66
SPO.IDE.S.140	Εξοπλισμός επιβίωσης .....	66
SPO.IDE.S.145	Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας.....	66
SPO.IDE.S.150	Εξοπλισμός ναυτιλίας.....	66
SPO.IDE.S.155	Αναμεταδότης.....	66
<b>Ενότητα 4 — Αερόστατα .....</b>		<b>67</b>
SPO.IDE.B.100	Όργανα και εξοπλισμός — γενικά.....	67
SPO.IDE.B.105	Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση .....	67
SPO.IDE.B.110	Φώτα πτητικής λειτουργίας .....	68
SPO.IDE.B.115	Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός .....	68
SPO.IDE.B.120	Κυτίο πρώτων βοηθειών .....	68
SPO.IDE.B.121	Συμπληρωματικό οξυγόνο .....	68
SPO.IDE.B.125	Πυροσβεστήρες χειρός .....	69
SPO.IDE.B.130	Πτήση πάνω από τη θάλασσα .....	69
SPO.IDE.B.135	Εξοπλισμός επιβίωσης .....	69
SPO.IDE.B.140	Διάφορα στοιχεία εξοπλισμού .....	69
SPO.IDE.B.145	Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας.....	69
SPO.IDE.B.150	Αναμεταδότης.....	69
<b>Τμήμα Ε — Ειδικές απαιτήσεις.....</b>		<b>70</b>
<b>Ενότητα 1 — Δραστηριότητες ελικοπτέρων μεταφοράς εξωτερικού φορτίου με αρτάνη (HESLO) .....</b>		<b>70</b>
SPO.SPEC.HESLO.100	Τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες.....	70
SPO.SPEC.HESLO.105	Ειδικός εξοπλισμός για τις δραστηριότητες HESLO .....	70
SPO.SPEC.HESLO.110	Μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων .....	70
<b>Ενότητα 2 — Δραστηριότητες μεταφοράς εξωτερικού ανθρώπινου φορτίου (HEC) ....</b>		<b>71</b>
SPO.SPEC.HEC.100	Τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες .....	71

SPO.SPEC.HEC.105	Ειδικός εξοπλισμός για τις δραστηριότητες HEC .....	71
<b>Ενότητα 3 — Πτώσεις με αλεξίπτωτο (PAR) .....</b>		<b>71</b>
SPO.SPEC.PAR.100	Τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες.....	71
SPO.SPEC.PAR.105	Μεταφορά μελών πληρώματος και ειδικών εργασιών .....	72
SPO.SPEC.PAR.110	Καθίσματα .....	72
SPO.SPEC.PAR.115	Συμπληρωματικό οξυγόνο.....	72
SPO.SPEC.PAR.120	Πτήση πάνω από τη θάλασσα .....	72
SPO.SPEC.PAR.125	Απελευθέρωση επικίνδυνων εμπορευμάτων .....	73
<b>Ενότητα 4 — Ακροβατικές πτήσεις (ABF) .....</b>		<b>73</b>
SPO.SPEC.ABF.100	Τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες.....	73
SPO.SPEC.ABF.105	Έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες που μεταφέρονται .....	73
SPO.SPEC.ABF.115	Κυτίο πρώτων βοηθειών .....	74
SPO.SPEC.ABF.120	Πυροσβεστήρες χειρός.....	74



## Μέρος SPO — εκτελεστικοί κανόνες

### SPO.GEN.005 Πεδίο εφαρμογής

- (α) Οι ειδικευμένες δραστηριότητες περιλαμβάνουν τις εξής δραστηριότητες:
- (1) δραστηριότητες εξωτερικού φορτίου ελικοπτέρων·
  - (2) δραστηριότητες τοπογραφικής αποτύπωσης ελικοπτέρων·
  - (3) δραστηριότητες μεταφοράς εξωτερικού ανθρώπινου φορτίου·
  - (4) πτώσεις με αλεξίπτωτο και ελεύθερες πτώσεις·
  - (5) γεωργικές πτήσεις·
  - (6) πτήσεις αεροφωτογραφίας·
  - (7) ρυμούλκηση ανεμόπτερων·
  - (8) πτήσεις αεροδιαφήμισης·
  - (9) πτήσεις βαθμονόμησης·
  - (10) πτήσεις κατασκευαστικών εργασιών, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων καλωδίωσης γραμμών ισχύος, δραστηριότητες αποψίλωσης·
  - (11) εργασίες απομάκρυνσης πετρελαιοκηλίδων·
  - (12) δραστηριότητες εκτίναξης χιονοστιβάδων·
  - (13) δραστηριότητες τοπογραφικής αποτύπωσης, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων εναέριας χαρτογράφησης και ελέγχου της ρύπανσης·
  - (14) πτήσεις λήψης ειδήσεων, πτήσεις τηλεοπτικών και κινηματογραφικών δραστηριοτήτων·
  - (15) πτήσεις ειδικών εκδηλώσεων, συμπεριλαμβανομένων πτητικών επιδείξεων και πτητικών αγώνων·
  - (16) πτήσεις μετακίνησης και διάσωσης ζώων, και πτήσεις μεταφοράς κτηνιάτρων·
  - (17) πτήσεις θαλάσσιας ταφής·
  - (18) πτήσεις επιστημονικής έρευνας (εκτός εκείνων του παραρτήματος II του κανονισμού αριθ. 216/2008)·
  - (19) εμπλουτισμός νέφους.
- (β) Κάθε άλλη δραστηριότητα που εμπίπτει στον ορισμό των «ειδικευμένων δραστηριοτήτων» θα ρυθμίζεται από το παρόν μέρος.

## Τμήμα Α — Γενικές απαιτήσεις

### SPO.GEN.100 Αρμόδια αρχή

Η αρμόδια αρχή είναι η αρχή που ορίζεται από το κράτος μέλος εγκατάστασης ή διαμονής του αερομεταφορέα.

### SPO.GEN.101 Μέσα συμμόρφωσης

Οι αερομεταφορείς μπορεί να χρησιμοποιούν μέσα συμμόρφωσης εναλλακτικά εκείνων που έχει καταρτίσει ο Οργανισμός για την επίτευξη συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008<sup>1</sup> και τους εκτελεστικούς κανόνες του.

### SPO.GEN.102 Μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης και ανεμοπλάνα με κινητήρα

- (α) Τα μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης χρησιμοποιούνται με ικανοποίηση των απαιτήσεων για:
  - (1) τα αεροπλάνα, όταν είναι μηχανοκίνητα μέσω κινητήρα· και
  - (2) τα ανεμοπλάνα, όταν λειτουργούν χωρίς τη χρήση κινητήρα.
- (β) Τα μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης είναι εξοπλισμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα αεροπλάνα.
- (γ) Τα ανεμοπλάνα με κινητήρα λειτουργούν και είναι εξοπλισμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα ανεμοπλάνα.

### SPO.GEN.105 Ευθύνες πληρώματος

- (α) Τα μέλη του πληρώματος ευθύνονται για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων τους, τα οποία καθορίζονται στις τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες (SOP) και, ανάλογα με την περίπτωση, στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
- (β) Με την εξαίρεση των αερόστατων, κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης, ή όποτε το κρίνει απαραίτητο ο κυβερνήτης για λόγους ασφαλείας, κάθε μέλος του πληρώματος θα είναι προσδεδεμένο στη θέση που του/της έχει ανατεθεί, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στις τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες.
- (γ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος είναι προσδεδεμένο με τη ζώνη ασφαλείας του ενώ βρίσκεται στη θέση του.
- (δ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος πτήσης που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα παραμένει συνέχεια στα χειριστήρια του αεροπλάνου.
- (ε) Το μέλος πληρώματος δεν πρέπει να αναλαμβάνει καθήκοντα σε αεροσκάφος:

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ. *EE L 79 της 19.3.2008, σ. 1*, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 *EE L 309 της 24.11.2009, σ. 51*.

- (1) εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι υποφέρει από κόπωση, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 7.στ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή άλλως αισθάνεται ανίκανο να εκτελέσει τα καθήκοντά του/της· ή
  - (2) όταν βρίσκεται υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών ή οινοπνεύματος ή για άλλους λόγους, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 7.ζ. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (στ) Το μέλος πληρώματος που αναλαμβάνει καθήκοντα για περισσότερους του ενός αερομεταφορείς:
- (1) τηρεί τα ατομικά του αρχεία όσον αφορά τους χρόνους πτήσης και υπηρεσίας και τις περιόδους ανάπαυσης, όπως αναφέρεται στο παράρτημα III (μέρος ORO), τμήμα FTL του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. xxx/XXXX, εάν ισχύουν· και
  - (2) υποβάλει σε κάθε αερομεταφορέα τα στοιχεία που απαιτούνται για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις για τον περιορισμό χρόνου πτήσης και υπηρεσίας.
- (ζ) Το μέλος πληρώματος αναφέρει στον κυβερνήτη:
- (1) κάθε έλλειψη, βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα το οποίο θεωρεί ότι μπορεί να επηρεάσει την πτητική ικανότητα ή την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης· και
  - (2) κάθε περιστατικό που έθετε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

#### **SPO.GEN.106 Ευθύνες του ειδικού εργασιών**

- (α) Ο ειδικός εργασιών ευθύνεται για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων του, τα οποία καθορίζονται στις τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες (SOP).
- (β) Με την εξαίρεση των αερόστατων, κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης, ή όποτε το κρίνει απαραίτητο ο κυβερνήτης για λόγους ασφαλείας, ο ειδικός εργασιών θα είναι προσδεδεμένος στη θέση που του/της έχει ανατεθεί, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στις τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες.
- (γ) Ο ειδικός εργασιών διασφαλίζει ότι είναι προσδεδεμένος όταν εκτελεί ειδικευμένες εργασίες όταν οι εξωτερικές θύρες είναι ανοικτές ή έχουν αφαιρεθεί.
- (δ) Ο ειδικός εργασιών αναφέρει στον κυβερνήτη:
  - (1) κάθε έλλειψη, βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα το οποίο θεωρεί ότι μπορεί να επηρεάσει την πτητική ικανότητα ή την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης· και
  - (2) κάθε περιστατικό που έθετε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

#### **SPO.GEN.107 Ευθύνες και εξουσίες του κυβερνήτη**

- (α) Ο κυβερνήτης είναι υπεύθυνος:
  - (1) για την ασφάλεια του αεροσκάφους και όλων των μελών του πληρώματος, των ειδικών εργασιών και του μεταφερόμενου φορτίου κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών·

- (2) για την έναρξη, τη συνέχιση, τον τερματισμό ή την εκτροπή πτήσης για λόγους ασφαλείας·
- (3) να διασφαλίζει ότι όλες οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι κατάλογοι ελέγχου τηρούνται σύμφωνα με το κατάλληλο εγχειρίδιο·
- (4) να αρχίζει την πτήση μόνο εάν έχει βεβαιωθεί ότι τηρούνται όλοι οι περιορισμοί λειτουργίας που αναφέρονται στην παράγραφο 2.α.3. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ως εξής:
  - (i) το αεροσκάφος είναι αξιόπλοο·
  - (ii) το αεροσκάφος είναι δεόντως καταχωρημένο·
  - (iii) τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται για την εκτέλεση της πτήσης είναι εγκατεστημένα στο αεροσκάφος και λειτουργούν, εκτός εάν η πτήση με εξοπλισμό εκτός λειτουργίας επιτρέπεται βάσει των όσων ορίζονται στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού ή σε άλλο ισοδύναμο έγγραφο, ανάλογα με την περίπτωση, όπως απαιτείται στην παράγραφο SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 ή SPO.IDE.B.105·
  - (iv) η μάζα του αεροσκάφους και, με εξαίρεση των αερόστατων, η θέση του κέντρου βάρους είναι τέτοιες που η πτήση μπορεί να εκτελεστεί εντός των ορίων που περιγράφονται στα έγγραφα αξιοπλοΐας·
  - (v) όλος ο εξοπλισμός και οι αποσκευές του έχουν φορτωθεί και αποθηκευτεί ασφαλώς· και
  - (vi) σε κανένα σημείο της πτήσης δεν υπερβαίνονται οι περιορισμοί πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους που ορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους·
- (5) να μην αρχίζει την πτήση εάν ο/η ίδιος/ίδια ή οποιοδήποτε άλλο μέλος του πληρώματος ή ειδικός εργασιών είναι ανίκανος/η να εκτελέσει καθήκοντα λόγω τραυματισμού, ασθένειας, κόπωσης ή της επίρειας ψυχοτρόπων ουσιών·
- (6) να μην συνεχίζει την πτήση πέραν του πλησιέστερου αεροδρομίου επιτρεπτών καιρικών συνθηκών ή χώρου λειτουργίας, όταν η ικανότητα του/της ή η ικανότητα οποιουδήποτε άλλου μέλους του πληρώματος ή ειδικού εργασιών να εκτελεί καθήκοντα είναι σημαντικά μειωμένη λόγω κόπωσης, ασθένειας ή έλλειψης οξυγόνου·
- (7) να αποφασίζει για την αποδοχή του αεροσκάφους με επιχειρησιακής φύσεως δυσλειτουργίες, σύμφωνα με τον κατάλογο παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση ή τον ΚΕΕ, εάν ισχύει·
- (8) να καταγράφει δεδομένα χρήσης και όλα τα γνωστά ή πιθανά ελαττώματα κατά το πέρας της πτήσης ή της σειράς πτήσεων στο τεχνικό μητρώο του αεροσκάφους ή στο μητρώο καταγραφής πτήσης για το αεροσκάφος· και
- (9) να διασφαλίζει ότι, όταν είναι εγκατεστημένες, οι συσκευές καταγραφής στοιχείων πτήσης:
  - (i) δεν καθίστανται ανενεργές ή τίθενται εκτός λειτουργίας κατά τη διάρκεια της πτήσης· και
  - (ii) σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος που υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά:
    - (A) δεν εξαλείφονται σκοπίμως τα δεδομένα τους·

- (B) απενεργοποιούνται αμέσως μετά την ολοκλήρωση της πτήσης· και
  - (Γ) ενεργοποιούνται ξανά μόνο με τη σύμφωνη γνώμη της ανακριτικής αρχής.
- (β) Ο κυβερνήτης έχει το δικαίωμα να αρνείται να μεταφέρει ή να αποβιβάζει οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορτίο, το οποίο μπορεί να συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαινόντων του.
- (γ) Ο κυβερνήτης αναφέρει, μόλις καταστεί εφικτό, στην κατάλληλη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας όλες τις επικίνδυνες καιρικές συνθήκες ή συνθήκες πτήσης που ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια άλλων αεροσκαφών.
- (δ) Με την επιφύλαξη της διάταξης του στοιχείου α) σημείο 6, σε πτητική λειτουργία πολλών πληρωμάτων ο κυβερνήτης μπορεί να συνεχίσει την πτήση πέρα από το πλησιέστερο αεροδρόμιο επιτρεπτών καιρικών συνθηκών όταν εφαρμόζονται επαρκείς διαδικασίες μετριασμού.
- (ε) Σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτεί άμεση λήψη απόφασης και δράση, ο κυβερνήτης προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει απαραίτητη βάσει των περιστάσεων σύμφωνα με την παράγραφο 7.δ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες, τις διαδικασίες επιχειρησιακής λειτουργίας και τις μεθόδους προς το συμφέρον της ασφαλείας.
- (στ) Ο κυβερνήτης υποβάλλει, το ταχύτερο δυνατό, αναφορά πράξης παράνομης παρέμβασης στην αρμόδια αρχή και ενημερώνει την αρμόδια τοπική αρχή.
- (ζ) Ο κυβερνήτης ειδοποιεί την πλησιέστερη κατάλληλη αρχή με το ταχύτερο διαθέσιμο μέσο για τυχόν ατύχημα στο οποίο ενέχεται το αεροσκάφος και το οποίο έχει ως συνέπεια τον σοβαρό τραυματισμό ή το θάνατο οποιουδήποτε προσώπου, ή σημαντική φθορά του αεροσκάφους ή παρουσίας.

#### **SPO.GEN.108 Ευθύνες και εξουσίες του κυβερνήτη — αερόστατα**

Επιπλέον των αναφερόμενων στην παράγραφο SPO.GEN.107, ο κυβερνήτης ενός αερόστατου είναι υπεύθυνος:

- (α) για την ενημέρωση πριν από την εκτέλεση της πτήσης των προσώπων που συνδράμουν στην εμφύσηση και αποφύσηση του φακέλου· και
- (β) να διασφαλίζει ότι τα πρόσωπα που συνδράμουν στην εμφύσηση και αποφύσηση του φακέλου φορούν κατάλληλα προστατευτικά ενδύματα.

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

Ο κυβερνήτης, τα μέλη του πληρώματος και οι ειδικοί εργασιών συμμορφώνονται προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών όπου εκτελούνται πτητικές λειτουργίες.

#### **SPO.GEN.115 Κοινή γλώσσα**

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος και οι ειδικοί εργασιών μπορούν να επικοινωνούν μεταξύ τους σε κοινή γλώσσα.

### **SPO.GEN.120 Τροχοδρόμηση αεροπλάνων**

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι ένα αεροπλάνο τροχοδρομεί μόνο στην επιφάνεια κίνησης αεροδρομίου, εάν το πρόσωπο που χειρίζεται τα χειριστήρια πτήσης:

- (α) είναι χειριστής που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα· ή
- (β) έχει οριστεί από τον αερομεταφορέα και:
  - (1) έχει εκπαιδευτεί στην τροχοδρόμηση του αεροσκάφους·
  - (2) έχει εκπαιδευτεί στη χρήση του ραδιοτηλεφώνου, εάν απαιτούνται ραδιοεπικοινωνίες·
  - (3) έχει λάβει οδηγίες σχετικά με τα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά, τους διαδρόμους, τα σήματα και τη γενικότερη σηματοδότηση, τα φώτα, τα σήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και τις οδηγίες, τη φρασεολογία και τις διαδικασίες του αεροδρομίου και
  - (4) είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στα πρότυπα λειτουργίας που απαιτούνται για την ασφαλή κίνηση του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο.

### **SPO.GEN.125 Ενεργοποίηση στροφείου**

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

### **SPO.GEN.130 Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές**

Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπει σε κανένα άτομο να χρησιμοποιεί φορητή ηλεκτρονική συσκευή (PED) μέσα σε αεροσκάφος που θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους.

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

- (α) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει την ανά πάσα στιγμή ύπαρξη διαθέσιμων, για άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης, καταλόγων, οι οποίοι περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης που φέρουν τα αεροσκάφη.
- (β) Το στοιχείο α) δεν ισχύει για μη εμπορικούς αερομεταφορείς μη σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών που απογειώνονται και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας.

### **SPO.GEN.140 Έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες που μεταφέρονται**

- (α) Τα ακόλουθα έγγραφα, εγχειρίδια και οι πληροφορίες μεταφέρονται σε κάθε πτήση, ως πρωτότυπα ή αντίγραφα εκτός αν ορίζεται διαφορετικά παρακάτω:
  - (1) εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή ισοδύναμο(-α) έγγραφο(-α)·
  - (2) πρωτότυπο πιστοποιητικό νηολόγησης·
  - (3) πρωτότυπο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας·
  - (4) πιστοποιητικό θορύβου, ανάλογα με την περίπτωση·

- (5) επικυρωμένο αντίγραφο του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, όπως καθορίζεται στο παράρτημα III (μέρος ORO), παράγραφος ORO.AOC.100 ή δήλωση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο ORO.DEC.100, ανάλογα με την περίπτωση·
  - (6) κατάλογος ειδικών εγκρίσεων, ανάλογα με την περίπτωση·
  - (7) άδεια σταθμού αεροσκάφους, ανάλογα με την περίπτωση·
  - (8) πιστοποιητικό(-ά) ασφάλισης αστικής ευθύνης έναντι τρίτων·
  - (9) το μητρώο καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμο έγγραφο, για το αεροσκάφος·
  - (10) τεχνικό μητρώο του αεροσκάφους, σύμφωνα με το παράρτημα I (μέρος M) του κανονισμού (EC) αριθ. 2042/2003, ανάλογα με την περίπτωση·
  - (11) λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, ανάλογα με την περίπτωση·
  - (12) ενημερωμένοι και κατάλληλοι αεροπορικοί χάρτες για τη διαδρομή/περιοχή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές κατά μήκος των οποίων είναι εύλογο να αναμένεται ενδεχόμενο παρέκκλισης από την πορεία της πτήσης·
  - (13) διαδικασίες και πληροφορίες οπτικών σημάτων για χρήση από αναχαιτίζοντα και αναχαιτιζόμενα αεροσκάφη·
  - (14) πληροφορίες για τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης για την περιοχή της σκοπούμενης πτήσης·
  - (15) ισχύοντα μέρη του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας ή/και των τυποποιημένων επιχειρησιακών διαδικασιών ή του εγχειριδίου πτήσης αεροσκάφους που σχετίζονται με τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος και των ειδικών εργασιών, τα οποία πρέπει να είναι εύκολα προσιτά στα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών·
  - (16) ΚΕΕ ή κατάλογος παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση, ανάλογα με την περίπτωση·
  - (17) κατάλληλα έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών (NOTAM) και υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών (AIS)·
  - (18) κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες, ανάλογα με την περίπτωση·
  - (19) ονομαστικές καταστάσεις φορτίου, ανάλογα με την περίπτωση, και
  - (20) κάθε άλλο έγγραφο που μπορεί να είναι σχετικό με την πτήση ή να απαιτείται από τα κράτη που εμπλέκονται στην πτήση.
- (β) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), στις πτήσεις:
- (1) με σκοπούμενη απογείωση και προσγείωση στο ίδιο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας·ή
  - (2) που παραμένουν εντός απόστασης ή περιοχής που καθορίζει η αρμόδια αρχή, τα έγγραφα και τα στοιχεία του στοιχείου α) σημεία 2 έως 11, 14, 17, 18 και 19 μπορούν να τηρούνται στο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας.

- (γ) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), σε πτήσεις με αερόστατα ή ανεμοπλάνα, με την εξαίρεση των μηχανοκίνητων ανεμόπτερων περιήγησης (TMG), τα έγγραφα και τα στοιχεία του στοιχείου α) σημεία 1 έως 10 και 13 έως 19 μπορούν να μεταφέρονται στο όχημα ανάσυρσης.
- (δ) Σε περίπτωση απώλειας ή κλοπής των εγγράφων που ορίζονται στο στοιχείο α) σημεία 2 έως 8, η λειτουργία επιτρέπεται να συνεχισθεί μέχρι η πτήση να φθάσει στον προορισμό της ή σε τόπο που να μπορεί να εφοδιασθεί με έγγραφα αντικατάστασης.
- (ε) Ο αερομεταφορέας παρέχει, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος από τη στιγμή που θα του ζητηθεί από την αρμόδια αρχή, τα έγγραφα τεκμηρίωσης που πρέπει να μεταφέρονται επί του αεροσκάφους.

**SPO.GEN.145 Μητρώο καταγραφής πτήσης — μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη**

Στοιχεία του αεροσκάφους, του πληρώματός του και κάθε πτήσης τηρούνται για κάθε πτήση ή σειρά πτήσεων, με τη μορφή μητρώου καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμου εγγράφου.

**SPO.GEN.150 Τήρηση, προσκόμιση και χρήση καταχωρίσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης (FDR) — δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη**

- (α) Μετά από ατύχημα ή περιστατικό που υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά, ο αερομεταφορέας που εκμεταλλεύεται ένα αεροσκάφος διατηρεί τα αρχικά καταγεγραμμένα δεδομένα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η ανακριτική αρχή δώσει άλλες οδηγίες
- (β) Ο αερομεταφορέας διεξάγει επιχειρησιακούς ελέγχους και αξιολογήσεις των καταχωρίσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης, των καταχωρίσεων του καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης (CVR) και των καταχωρίσεων της ζεύξης δεδομένων ώστε να διασφαλιστεί η διαρκής λειτουργική ετοιμότητα των καταγραφέων στοιχείων πτήσης.
- (γ) Ο αερομεταφορέας αποθηκεύει τις καταχωρίσεις για την απαιτούμενη κατά την παράγραφο SPO.IDE.A.145 ή SPO.IDE.H.145 περίοδο πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση ότι, για σκοπούς δοκιμής και συντήρησης του καταγραφέα στοιχείων πτήσης, μπορεί να διαγραφεί έως και μία ώρα του παλαιότερα καταγεγραμμένου υλικού τη στιγμή της δοκιμής.
- (δ) Ο αερομεταφορέας τηρεί και διατηρεί ενημερωμένη τεκμηρίωση που παρουσιάζει τις απαραίτητες πληροφορίες για τη μετατροπή των μη επεξεργασμένων στοιχείων του καταγραφέα στοιχείων πτήσης σε παραμέτρους που εκφράζονται σε τεχνικές μονάδες.
- (ε) Ο αερομεταφορέας διαθέτει κάθε καταχώριση καταγραφέα στοιχείων πτήσης που έχει διατηρηθεί αν έτσι καθορίζεται από την αρμόδια αρχή.
- (στ) Οι καταχωρίσεις του καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς εκτός της διερεύνησης ατυχήματος ή περιστατικού για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, αν συναινούν όλα τα μέλη του σχετικού πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης.



- (ζ) Οι καταχωρίσεις του καταγραφέα στοιχείων πτήσης ή οι καταχωρίσεις της ζεύξης δεδομένων χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς εκτός της διερεύνησης ατυχήματος ή περιστατικού για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, παρά μόνο όταν τα εν λόγω αρχεία:
- (1) χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα μόνο για σκοπούς αξιοπλοΐας ή συντήρησης·
  - (2) αποχαρακτηριστούν· ή
  - (3) γνωστοποιούνται μέσω ασφαλών διαδικασιών.

#### **SPO.GEN.155 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων**

- (α) Η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων αεροπορικώς διεξάγεται σύμφωνα με το παράρτημα 18 της σύμβασης του Σικάγου, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από τις τεχνικές οδηγίες για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (έγγραφο αριθ. 9284-AN/905 του ΔΟΠΑ), συμπεριλαμβανομένων των παραρτημάτων, συμπληρωμάτων και τυχών προσθηκών ή διορθώσεων.
- (β) Τα επικίνδυνα εμπορεύματα μεταφέρονται μόνο από αερομεταφορέα που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος SPA) τμήμα Z του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. xxx/XXX, εκτός εάν:
- (1) δεν υπόκεινται στις τεχνικές οδηγίες σύμφωνα με το μέρος 1 των εν λόγω οδηγιών·
  - (2) μεταφέρονται από ειδικούς εργασιών ή μέλη του πληρώματος, ή βρίσκονται σε αποσκευές που δεν συνταξιδεύουν με τον ιδιοκτήτη τους, σύμφωνα με το μέρος 8 των τεχνικών οδηγιών·
  - (3) απαιτείται να βρίσκονται στο αεροσκάφος για ειδικούς σκοπούς, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες·
  - (4) χρησιμοποιούνται για τη διευκόλυνση της ασφάλειας της πτήσης όταν η μεταφορά επί του αεροσκάφους εξυπηρετεί τον εύλογο σκοπό της έγκαιρης διαθεσιμότητάς τους για επιχειρησιακούς σκοπούς, ανεξάρτητα αν απαιτείται ή μη μεταφορά αυτών των ειδών και των ουσιών ή αν αυτά πρόκειται να χρησιμοποιηθούν ή μη σε σχέση με μια συγκεκριμένη πτήση.
- (γ) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να διασφαλίζεται ότι λαμβάνονται όλα τα εύλογα μέτρα για την αποτροπή της ακούσιας μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων επί του αεροσκάφους.
- (δ) Ο αερομεταφορέας παρέχει στα μέλη του προσωπικού τις απαραίτητες πληροφορίες που επιτρέπουν την εκτέλεση των καθηκόντων τους, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.
- (ε) Ο αερομεταφορέας αναφέρει, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες, χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή και την κατάλληλη αρχή του κράτους όπου σημειώθηκε το συμβάν:
- (1) τυχόν ατυχήματα ή συμβάντα κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων·
  - (2) την ανεύρεση επικίνδυνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται από ειδικούς εργασιών ή μέλη του πληρώματος, ή βρίσκονται στις αποσκευές τους, όταν αυτό δεν είναι σύμφωνο με το μέρος 8 των τεχνικών οδηγιών.

- (στ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι παρέχονται στους ειδικούς εργασιών πληροφορίες σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα.
- (ζ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων με τη μορφή ανακοινώσεων στα σημεία αποδοχής φορτίου, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.

**SPO.GEN.160 Απελευθέρωση επικίνδυνων εμπορευμάτων**

Ο αερομεταφορέας δεν πετά το αεροσκάφος πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή χωριών ή πάνω από υπαίθρια συνάθροιση προσώπων κατά την απελευθέρωση επικίνδυνων εμπορευμάτων.

**SPO.GEN.165 Μεταφορά και χρήση όπλων**

- (α) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι όταν σε μια πτήση μεταφέρονται όπλα για ειδικευμένη εργασία, τα όπλα είναι ασφαλισμένα όταν δεν βρίσκονται σε χρήση.
- (β) Ο ειδικός εργασιών που χρησιμοποιεί όπλο λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο προκειμένου να μην τεθεί σε κίνδυνο το αεροσκάφος και τα πρόσωπα που βρίσκονται επ' αυτού ή στο έδαφος.

**SPO.GEN.170 Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφαλείας**

Ο αερομεταφορέας:

- (α) λαμβάνει κάθε μέτρο ασφαλείας που εντέλει η αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα II (μέρος ARO), παράγραφος ARO.GEN.135 στοιχείο γ) και
- (β) εφαρμόζει κάθε σχετική υποχρεωτική πληροφορία ασφάλειας που εκδίδει ο Οργανισμός, συμπεριλαμβανομένων οδηγιών αξιοπλοΐας.

**SPO.GEN.175 Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού — μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη**

Μπορεί να καθοριστεί ΚΕΕ σύμφωνα με την παράγραφο 8.α.3. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Σε αυτήν την περίπτωση, ο ΚΕΕ και κάθε τροποποίησή του εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή.

## Τμήμα Β — Επιχειρησιακές διαδικασίες

### SPO.OP.100 Χρήση αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας

Ο αερομεταφορέας κάνει χρήση μόνο αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας που είναι κατάλληλοι για τον τύπο του αεροσκάφους και της σχετικής πτητικής λειτουργίας.

### SPO.OP.105 Προσδιορισμός απομονωμένων αεροδρομίων — αεροπλάνα

Για την επιλογή αεροδρομίων εναλλαγής και της πολιτικής καυσίμων, ο αερομεταφορέας θεωρεί ένα αεροδρόμιο ως απομονωμένο αεροδρόμιο εάν ο χρόνος πτήσης προς το πλησιέστερο κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού είναι άνω:

- (α) των 60 λεπτών, για αεροπλάνα με παλινδρομικούς κινητήρες· ή
- (β) των 90 λεπτών, για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες.

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

- (α) Για πτήσεις με όργανα (IFR), ο αερομεταφορέας ή ο κυβερνήτης καθορίζει τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού και εναλλαγής που θα χρησιμοποιηθεί.
- (β) Για τα στοιχεία α) και β), τα εν λόγω ελάχιστα:
  - (1) δεν είναι χαμηλότερα από εκείνα που καθορίζονται από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο, εκτός εάν έχουν ειδικά εγκριθεί από το εν λόγω κράτος· και
  - (2) όταν εκτελούνται πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας, έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος SPA) τμήμα E του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. xxx/XXX.
- (γ) Κατά τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου, ο αερομεταφορέας ή ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
  - (1) τον τύπο, τις επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροσκάφους·
  - (2) τις ικανότητες και την πείρα του πληρώματος πτήσης και, ανάλογα με την περίπτωση, τη σύνθεσή του·
  - (3) τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων και των περιοχών τελικής προσέγγισης και απογείωσης που μπορεί να επιλεγούν για χρήση·
  - (4) την επάρκεια και τις επιδόσεις των διαθέσιμων βοηθημάτων εξ όψεως προσέγγισης αεροδρομίου και βοηθημάτων εδάφους μη οπτικής επαφής·
  - (5) τον εξοπλισμό που φέρει το αεροσκάφος για σκοπούς ναυτιλίας ή/και ελέγχου του ίχνους πτήσης στη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της οριζοντίωσης, της προσγείωσης, της τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και της αποτυχημένης προσέγγισης·

- (6) τα εμπόδια στις περιοχές προσέγγισης, αποτυχημένης προσέγγισης και ανόδου που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης·
  - (7) το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης·
  - (8) τα μέσα για τον καθορισμό και την αναφορά μετεωρολογικών συνθηκών· και
  - (9) την τεχνική πτήσης που θα χρησιμοποιηθεί κατά τη διάρκεια της τελικής προσέγγισης.
- (ε) Τα ελάχιστα για έναν συγκεκριμένο τύπο διαδικασίας προσέγγισης και προσγείωσης χρησιμοποιούνται εάν:
- (1) λειτουργεί ο εξοπλισμός εδάφους ο οποίος απαιτείται για την προτεινόμενη διαδικασία·
  - (2) λειτουργούν τα απαιτούμενα για τον τύπο της προσέγγισης συστήματα του αεροσκάφους·
  - (3) πληρούνται τα απαιτούμενα κριτήρια επιδόσεων του αεροσκάφους· και
  - (4) το πλήρωμα πτήσης διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.

**SPO.OP.111 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — δραστηριότητες NPA, APV, CAT I**

- (α) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) που θα χρησιμοποιείται για προσέγγιση μη ακριβείας (NPA) που πραγματοποιείται με την τεχνική τελικής προσέγγισης με συνεχή κάθοδο (CDFA), διαδικασία προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV) ή για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I (CAT I) δεν είναι κατώτερο από το μέγιστο των κατωτέρω:
- (1) το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής·
  - (2) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) για την κατηγορία του αεροσκάφους·
  - (3) το αποφασιστικό σχετικό ύψος της δημοσιευμένης διαδικασίας προσέγγισης, ανάλογα με την περίπτωση·
  - (4) το ελάχιστο συστήματος που καθορίζεται στον πίνακα 1· ή
  - (5) το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή ισοδύναμο έγγραφο, εάν αναφέρεται.
- (β) Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) για προσέγγιση μη ακριβείας που πραγματοποιείται χωρίς την τεχνική τελικής προσέγγισης με συνεχή κάθοδο δεν είναι κατώτερο από το μέγιστο των ακολούθων:
- (1) σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για την κατηγορία του αεροσκάφους·
  - (2) ελάχιστο συστήματος που καθορίζεται στον πίνακα 1· ή
  - (3) ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, εάν αναφέρεται.

**Πίνακας 1: Ελάχιστα συστήματος**

<b>Εγκατάσταση</b>	<b>Κατώτατο αποφασιστικό σχετικό ύψος/ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (ft)</b>
Σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS)	200
Παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS)/ Δορυφορικό σύστημα ενίσχυσης (SBAS) [Πλευρική ακρίβεια με προσέγγιση με κατακόρυφη καθοδήγηση (LPV)]	200
GNSS [Πλευρική πλοήγηση (LNAV)]	250
GNSS/Βαρο-κατακόρυφη πλοήγηση (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250
Ραδιοφάρος ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης (LOC) με ή χωρίς όργανα μέτρησης απόστασης (DME)	250
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε ½ NM)	250
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 1 NM)	300
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 2 ή άνω NM)	350
Πανκατευθυντικός ραδιοφάρος VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Μη κατευθυντικός ραδιοφάρος (NDB)	350
NDB/DME	300
Ανιχνευτής κατεύθυνσης VHF (VDF)	350

**SPO.OP.112 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου με αεροπλάνα**

- (α) Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου για προσέγγιση στον κύκλο του αεροδρομίου με αεροπλάνο δεν είναι κατώτερο από το μέγιστο των ακόλουθων:
- (1) δημοσιευμένο σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για την κατηγορία του αεροπλάνου·
  - (2) ελάχιστο σχετικό ύψος προσέγγισης στον κύκλο του αεροδρομίου που προκύπτει από τον πίνακα 1 ή
  - (3) αποφασιστικό σχετικό ύψος/ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου της προηγούμενης διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης.

- (β) Η ελάχιστη ορατότητα για προσέγγιση στον κύκλο του αεροδρομίου με αεροπλάνο είναι η μέγιστη των ακόλουθων:
- (1) δημοσιευμένη ορατότητα προσέγγισης στον κύκλο του αεροδρομίου για την κατηγορία του αεροπλάνου, εάν έχει δημοσιευτεί·
  - (2) ελάχιστη ορατότητα που προκύπτει από τον πίνακα 2 ή
  - (3) ορατότητα διαδρόμου/μεταλλασσόμενη μετεωρολογική ορατότητα (RVR/CMV) της προηγούμενης διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης.

**Πίνακας 1: Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου και ελάχιστη ορατότητα για προσέγγιση στον κύκλο του αεροδρομίου έναντι κατηγορίας αεροπλάνου**

	Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	C	D
Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (ft)	400	500	600	700
Ελάχιστη μετεωρολογική ορατότητα (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

**SPO.OP.113 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — επάκτιες προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου με ελικόπτερα**

Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου για επάκτια προσέγγιση στον κύκλο του αεροδρομίου με ελικόπτερα δεν είναι κατώτερο από 250 ft και η μετεωρολογική ορατότητα δεν είναι κατώτερη των 800 m.

**SPO.OP.115 Διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

- (α) Ο κυβερνήτης χρησιμοποιεί τις διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης που καθορίζει το κράτος του αεροδρομίου, εάν αυτές οι διαδικασίες έχουν δημοσιευτεί για το διάδρομο ή την περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης που θα χρησιμοποιηθεί.
- (β) Ο κυβερνήτης μπορεί να παρεκκλίνει από δημοσιευμένη διαδρομή αναχώρησης, διαδρομή άφιξης ή διαδικασία προσέγγισης:
  - (1) υπό την προϋπόθεση ότι είναι δυνατή η τήρηση των κριτηρίων αποφυγής εμποδίων, λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι συνθήκες λειτουργίας και τηρείται κάθε άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή
  - (2) όταν καθοδηγείται από μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας με χρήση ραντάρ.
- (γ) Στην περίπτωση δραστηριοτήτων με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, το τμήμα τελικής προσέγγισης πραγματοποιείται με πτήση εξ όψεως ή σύμφωνα με τις δημοσιευμένες διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης.

### **SPO.OP.120 Διαδικασίες μείωσης θορύβου**

Ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη τις δημοσιευμένες διαδικασίες μείωσης θορύβου για την ελαχιστοποίηση της επίδρασης του θορύβου του αεροσκάφους ενώ παράλληλα διασφαλίζει ότι η ασφάλεια προέχει της μείωσης του θορύβου.

### **SPO.OP.121 Διαδικασίες μείωσης θορύβου — αερόστατα**

Ο κυβερνήτης κάνει χρήση επιχειρησιακών διαδικασιών, εάν έχουν καθοριστεί, για την ελαχιστοποίηση της επίδρασης του θορύβου του συστήματος θέρμανσης ενώ παράλληλα διασφαλίζει ότι η ασφάλεια προέχει της μείωσης του θορύβου.

### **SPO.OP.125 Ελάχιστα απόλυτα ύψη αποφυγής εμποδίων – πτήσεις με όργανα**

- (α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει μια μέθοδο για τον προσδιορισμό των τιμών ελάχιστου απόλυτου ύψους πτήσης που προσφέρουν την απαιτούμενη απελευθέρωση εμποδίων για όλα τα τμήματα διαδρομής της πτήσης με όργανα.
- (β) Ο κυβερνήτης καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης για κάθε πτήση βάσει αυτής της μεθόδου. Τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης δεν είναι κατώτερα από αυτά που δημοσιεύει το κράτος πάνω από το οποίο διέρχονται τα αεροσκάφη.

### **SPO.OP.130 Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — αεροπλάνα**

- (α) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση μόνο εάν το αεροπλάνο μεταφέρει επαρκή ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών για τα ακόλουθα:
  - (1) πτήσεις εξ όψεως:
    - (i) την ημέρα, για πτήση προς το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα για πτήση διάρκειας τουλάχιστον 30 λεπτών σε κανονικό ύψος ταξιδιού· ή
    - (ii) τη νύκτα, για πτήση προς το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα για πτήση διάρκειας τουλάχιστον 45 λεπτών σε κανονικό ύψος ταξιδιού·
  - (2) πτήσεις με όργανα:
    - (i) όταν δεν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, για πτήση προς το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα για πτήση διάρκειας τουλάχιστον 45 λεπτών σε κανονικό ύψος ταξιδιού· ή
    - (ii) όταν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, για πτήση προς το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης, προς αεροδρόμιο εναλλαγής και μετέπειτα για πτήση διάρκειας τουλάχιστον 45 λεπτών σε κανονικό ύψος ταξιδιού.
- (β) Για τον υπολογισμό της απαιτούμενης ποσότητας καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων έκτακτης ανάγκης, λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:
  - (1) η πρόβλεψη των μετεωρολογικών συνθηκών·
  - (2) οι αναμενόμενες διαδρομές του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι καθυστερήσεις κυκλοφορίας·

- (3) οι διαδικασίες για απώλεια πίεσης ή βλάβη ενός κινητήρα κατά τη διαδρομή, ανάλογα με την περίπτωση· και
  - (4) κάθε άλλη συνθήκη που ενδέχεται να καθυστερήσει την προσγείωση του αεροπλάνου ή να αυξήσει την κατανάλωση καυσίμων ή/και λιπαντικών.
- (γ) Ουδόλως αποκλείεται η τροποποίηση του σχεδίου πτήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης για εκ νέου σχεδιασμό της πτήσης προς άλλο προορισμό, με την προϋπόθεση ότι είναι δυνατή η ικανοποίηση όλων των απαιτήσεων από το σημείο εκ νέου σχεδιασμού της πτήσης.

#### **SPO.OP.131 Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — ελικόπτερα**

- (α) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση μόνο εάν το ελικόπτερο μεταφέρει επαρκή ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών για τα ακόλουθα:

(1) πτήσεις εξ όψεως:

- (i) για πτήση προς το αεροδρόμιο/τον χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα για πτήση διάρκειας τουλάχιστον 20 λεπτών με ταχύτητα μέγιστης εμβέλειας· ή
- (ii) για πτήσεις που παραμένουν εντός 25 NM από το αεροδρόμιο/τον χώρο λειτουργίας αναχώρησης, η ποσότητα των εφεδρικών καυσίμων δεν θα είναι μικρότερη από την ποσότητα καυσίμων που απαιτείται για πτήση 10 λεπτών με ταχύτητα μέγιστης εμβέλειας·

και

(2) πτήσεις με όργανα:

- (i) όταν δεν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής ή δεν υπάρχει διαθέσιμο αεροδρόμιο εναλλαγής επιτρεπτών καιρικών συνθηκών, για πτήση προς το αεροδρόμιο/τον χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα για πτήση 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης σε ύψος 450 m (1 500 ft) πάνω από το αεροδρόμιο/τον χώρο λειτουργίας προορισμού υπό πρότυπες συνθήκες θερμοκρασίας, προσέγγιση και προσγείωση· ή
- (ii) όταν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής, για πτήση και εκτέλεση προσέγγισης και αποτυχημένης προσέγγισης στο αεροδρόμιο/τον χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα:
  - (A) για πτήση προς το καθορισμένο αεροδρόμιο εναλλαγής· και
  - (B) για πτήση 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα κράτησης σε ύψος 450 m (1 500 ft) πάνω από το αεροδρόμιο εναλλαγής/τον χώρο λειτουργίας υπό πρότυπες συνθήκες θερμοκρασίας, προσέγγιση και προσγείωση.

- (β) Για τον υπολογισμό της απαιτούμενης ποσότητας καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων έκτακτης ανάγκης, λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

- (1) η πρόβλεψη των μετεωρολογικών συνθηκών·
- (2) οι αναμενόμενες διαδρομές του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι καθυστερήσεις κυκλοφορίας·



- (3) βλάβη ενός κινητήρα κατά τη διαδρομή, ανάλογα με την περίπτωση· και
  - (4) κάθε άλλη συνθήκη που ενδέχεται να καθυστερήσει την προσγείωση του αεροσκάφους ή να αυξήσει την κατανάλωση καυσίμων ή/και λιπαντικών.
- (γ) Ουδόλως αποκλείεται η τροποποίηση του σχεδίου πτήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης για εκ νέου σχεδιασμό της πτήσης προς άλλο προορισμό, με την προϋπόθεση ότι είναι δυνατή η ικανοποίηση όλων των απαιτήσεων από το σημείο εκ νέου σχεδιασμού της πτήσης.

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

- (α) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση μόνο εάν τα εφεδρικά καύσιμα, το αέριο ή το έρμα επαρκεί για πτήση 30 λεπτών.
- (β) Οι υπολογισμοί εφοδιασμού με καύσιμα, αέριο ή έρμα βασίζονται τουλάχιστον στις ακόλουθες συνθήκες λειτουργίας υπό τις οποίες θα πραγματοποιηθεί η πτήση:
  - (1) δεδομένα που παρέχει ο κατασκευαστής του αερόστατου·
  - (2) αναμενόμενες μάζες·
  - (3) αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες· και
  - (4) διαδικασίες και περιορισμοί του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

#### **SPO.OP.135 Ενημέρωση σε θέματα ασφάλειας**

- (α) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι πριν από την απογείωση οι ειδικοί εργασιών ενημερώνονται σχετικά με:
  - (1) τον εξοπλισμό και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·
  - (2) τις επιχειρησιακές διαδικασίες που σχετίζονται με την ειδικευμένη εργασία πριν από κάθε πτήση ή σειρά πτήσεων.
- (β) Η ενημέρωση που αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο 2 μπορεί να αντικατασταθεί από πρόγραμμα αρχικής και περιοδικής εκπαίδευσης. Σε αυτήν την περίπτωση ο αερομεταφορέας ορίζει επίσης τις απαιτήσεις επικαιρότητας.

#### **SPO.OP.140 Προετοιμασία πτήσης**

- (α) Πριν από την έναρξη μιας πτήσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται χρησιμοποιώντας κάθε εύλογο διαθέσιμο μέσο ότι οι εγκαταστάσεις εδάφους ή/και θαλάσσης, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων επικοινωνιών και των βοηθημάτων αεροναυτιλίας που είναι διαθέσιμα και απαιτούνται άμεσα για την εν λόγω πτήση, επαρκούν για τον τύπο δραστηριότητας στο πλαίσιο της οποίας θα πραγματοποιηθεί η πτήση.
- (β) Πριν από την έναρξη μιας πτήσης, ο κυβερνήτης είναι εξοικειωμένος με όλες τις διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες που είναι κατάλληλες για τη σκοπούμενη πτήση. Η προετοιμασία μιας πτήσης σε απόσταση από την περιοχή του τόπου αναχώρησης, και για κάθε πτήση με όργανα, περιλαμβάνει:
  - (1) μελέτη των διαθέσιμων ενημερωμένων δελτίων και προγνώσεων καιρού· και
  - (2) τον σχεδιασμό εναλλακτικών ενεργειών για την αντιμετώπιση του ενδεχόμενου μη δυνατότητας ολοκλήρωσης της πτήσης όπως είχε αρχικά σχεδιαστεί λόγω καιρικών συνθηκών.

**SPO.OP.145 Αεροδρόμια εναλλαγής απογείωσης — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα**

- (α) Για πτήσεις με όργανα, ο κυβερνήτης καθορίζει στο σχέδιο πτήσης τουλάχιστον ένα αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης επιτρεπτών καιρικών συνθηκών για την περίπτωση όπου οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ή δεν θα ήταν δυνατή η επιστροφή στο αεροδρόμιο αναχώρησης για άλλους λόγους
- (β) Το αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης βρίσκεται εντός της ακόλουθης απόστασης από το αεροδρόμιο αναχώρησης:
- (1) για δικινητήρια αεροπλάνα, όχι σε απόσταση μεγαλύτερη από εκείνη που ισοδυναμεί με χρόνο πτήσης 1 ώρας με ταχύτητα πλεύσης μονού κινητήρα σε πρότυπες συνθήκες νηνεμίας· και
  - (2) για αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, όχι σε απόσταση μεγαλύτερη από εκείνη που ισοδυναμεί με χρόνο πτήσης 2 ωρών με ταχύτητα πλεύσης με τον έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου σε πρότυπες συνθήκες νηνεμίας.
- (γ) Προκειμένου ένα αεροδρόμιο να επιλεγεί ως αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης, οι διαθέσιμες πληροφορίες πρέπει να δείχνουν ότι κατά την υπολογιζόμενη ώρα χρήσης του, οι συνθήκες θα είναι ίδιες ή καλύτερες από τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για τη δεδομένη λειτουργία.

**SPO.OP.150 Αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού — αεροπλάνα**

Για πτήσεις με όργανα, ο κυβερνήτης καθορίζει στο σχέδιο πτήσης τουλάχιστον ένα αεροδρόμιο εναλλαγής επιτρεπτών καιρικών συνθηκών, εκτός εάν:

- (α) οι διαθέσιμες ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι εντός περιόδου που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, ή που αρχίζει την πραγματική ώρα αναχώρησης και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όποια από τις δύο περιόδους είναι πιο σύντομη, η προσέγγιση και η προσγείωση μπορούν να εκτελεστούν υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC)· ή
- (β) ο τύπος σκοπούμενης προσγείωσης είναι απομονωμένος και:
- (1) για το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης ορίζεται διαδικασία ενόργανης προσγείωσης· και
  - (2) οι διαθέσιμες ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι ακόλουθες μετεωρολογικές συνθήκες θα υφίστανται για περίοδο που αρχίζει 2 ώρες πριν και τελειώνει 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, ή που αρχίζει την πραγματική ώρα αναχώρησης και τελειώνει 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όποια από τις δύο είναι συντομότερη:
    - (i) βάση νεφών τουλάχιστον 300 m (1 000 ft) πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης· και
    - (ii) ορατότητα τουλάχιστον 5,5 km ή 4 km πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία.

### **SPO.OP.151 Αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού — ελικόπτερα**

Για πτήσεις με όργανα, ο κυβερνήτης καθορίζει στο σχέδιο πτήσης τουλάχιστον ένα αεροδρόμιο εναλλαγής επιτρεπτών καιρικών συνθηκών, εκτός εάν:

(α) ορίζεται διαδικασία ενόργανης προσέγγισης για το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και οι διαθέσιμες ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι ακόλουθες μετεωρολογικές συνθήκες θα υφίστανται για περίοδο που αρχίζει 2 ώρες πριν και τελειώνει 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, ή που αρχίζει την πραγματική ώρα αναχώρησης και τελειώνει 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όποια από τις δύο είναι συντομότερη:

- (1) βάση νεφών τουλάχιστον 120 m (400 ft) πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης· και
- (2) ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία·

ή

(β) ο τύπος σκοπούμενης προσγείωσης είναι απομονωμένος και:

- (1) για το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης ορίζεται διαδικασία ενόργανης προσγείωσης·
- (2) οι διαθέσιμες ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι ακόλουθες μετεωρολογικές συνθήκες θα υφίστανται για περίοδο που αρχίζει 2 ώρες πριν και τελειώνει 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης:
  - (i) βάση νεφών τουλάχιστον 120 m (400 ft) πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης·
  - (ii) ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία· και
- (3) καθορίζεται σημείο μη επιστροφής (PNR) σε περίπτωση προορισμού σε απόσταση από την ακτή.

### **SPO.OP.155 Ανεφοδιασμός ενώ επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένα ή αποβιβάζονται άτομα**

- (α) Κανένα αεροσκάφος δεν ανεφοδιάζεται με αεροπορικό καύσιμο (AVGAS) ή καύσιμο ευρέως κλάσματος ή μείγμα αυτών των τύπων καυσίμου, όταν επιβιβάζονται, έχουν επιβιβασθεί ή αποβιβάζονται επιβάτες.
- (β) Για όλους τους άλλους τύπους καυσίμου λαμβάνονται οι απαραίτητες προφυλάξεις και το αεροσκάφος είναι κατάλληλα επανδρωμένο με ειδικευμένο προσωπικό, έτοιμο να αρχίσει και να καθοδηγήσει εκκένωση του αεροσκάφους με τα πιο πρακτικά και πρόσφορα διαθέσιμα μέσα.

### **SPO.OP.160 Χρήση ακουστικών**

Εκτός της περίπτωσης των αερόστατων, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να βρίσκεται σε υπηρεσία στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης φορά ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη και τα χρησιμοποιεί ως την κύρια συσκευή επικοινωνίας με την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, άλλα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών.

### **SPO.OP.165 Κάπνισμα**

Ο κυβερνήτης δεν επιτρέπει το κάπνισμα επί του αεροσκάφους ή κατά τον ανεφοδιασμό του ή την αφαίρεση καυσίμων από αυτό.

### **SPO.OP.170 Μετεωρολογικές συνθήκες**

- (α) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει μια πτήση εξ όψεως μόνο εάν οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στη διαδρομή και στον σκοπούμενο προορισμό κατά την υπολογιζόμενη ώρα χρήσης, είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα για πτήσεις εξ όψεως.
- (β) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει μια πτήση με όργανα προς το αεροδρόμιο του προγραμματισμένου προορισμού μόνο εάν οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι, κατά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, ή σε ένα τουλάχιστον εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.
- (γ) Εάν μια πτήση περιλαμβάνει τμήματα πτήσης εξ όψεως και πτήσης με όργανα, οι μετεωρολογικές πληροφορίες που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) ισχύουν εφόσον έχουν σχέση.

### **SPO.OP.175 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — διαδικασίες στο έδαφος**

- (α) Ο κυβερνήτης αρχίζει τη διαδικασία απογείωσης μόνο εάν το αεροσκάφος δεν φέρει κανένα κατάλοιπο που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις ή τη δυνατότητα ελέγχου του αεροσκάφους με εξαίρεση όσα επιτρέπονται στο το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.
- (β) Στην περίπτωση δραστηριοτήτων με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται όταν είναι απαραίτητες επιθεωρήσεις απο-παγοποίησης και αντι-παγοποίησης καθώς και συναφείς επιθεωρήσεις του αεροσκάφους στο έδαφος για την ασφαλή πτητική λειτουργία του.

### **SPO.OP.176 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — διαδικασίες κατά την πτήση**

- (α) Ο κυβερνήτης δεν ξεκινά την πτήση ούτε πραγματοποιεί σκοπίμως πτήση σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης εκτός εάν το αεροσκάφος είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει παρόμοιες συνθήκες όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2.α.5 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (β) Αν η παγοποίηση υπερβαίνει την ένταση της παγοποίησης για την οποία είναι πιστοποιημένο το αεροσκάφος ή εάν ένα αεροσκάφος μη πιστοποιημένο για πτήση υπό γνωστές συνθήκες παγοποίησης αντιμετωπίσει παγοποίηση, ο κυβερνήτης εξέρχεται από τις συνθήκες παγοποίησης χωρίς καθυστέρηση αλλάζοντας το επίπεδο ή/και τη διαδρομή και δηλώνοντας, αν είναι αναγκαίο, περίπτωση έκτακτης ανάγκης στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας.

- (γ) Στην περίπτωση δραστηριοτήτων με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για πτήσεις σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παραγωγής.

#### **SPO.OP.180 Συνθήκες απογείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

Πριν από την έναρξη της απογείωσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

- (α) σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή του, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή στο χώρο λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζει την ασφαλή απογείωση και αναχώρηση· και
- (β) πληρούνται τα καθιερωμένα επιχειρησιακά ελάχιστα του αεροδρομίου.

#### **SPO.OP.181 Συνθήκες απογείωσης — αερόστατα**

Πριν από την έναρξη της απογείωσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, ο καιρός στο χώρο λειτουργίας ή το αεροδρόμιο δεν θα εμποδίσει την ασφαλή απογείωση και αναχώρηση.

#### **SPO.OP.185 Εικονικές μη φυσιολογικές καταστάσεις στην πτήση**

Εκτός της περίπτωσης όπου επί του αεροσκάφους βρίσκεται ειδικός εργασιών για εκπαίδευση, όταν μεταφέρονται ειδικοί εργασιών, ο κυβερνήτης δεν εξομοιώνει:

- (α) μη φυσιολογικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που απαιτούν την εφαρμογή των διαδικασιών μη φυσιολογικών καταστάσεων ή καταστάσεων έκτακτης ανάγκης· ή
- (β) πτήση σε μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης (IMC) με τεχνητά μέσα.

#### **SPO.OP.190 Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση**

- (α) Ο αερομεταφορέας που εκμεταλλεύεται σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος διασφαλίζει ότι εκτελούνται οι έλεγχοι και η διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση.
- (β) Ο κυβερνήτης ελέγχει ανά τακτά διαστήματα ότι η εναπομένουσα ποσότητα του χρησιμοποιήσιμου καυσίμου στη διάρκεια της πτήσης δεν είναι μικρότερη από την απαιτούμενη ποσότητα καυσίμου μέχρι αεροδρόμιο επιτρεπτών καιρικών συνθηκών ή χώρο λειτουργίας, με διατήρηση του προγραμματισμένου εφεδρικού καυσίμου όπως απαιτείται από την παράγραφο SPO.OP.130 και την παράγραφο SPO.OP.131.

#### **SPO.OP.195 Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου**

- (α) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι οι ειδικοί εργασιών και τα μέλη του πληρώματος χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 ft για διάστημα άνω των 30 λεπτών και οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 13 000 ft, εκτός εάν έχει άλλως εγκριθεί από την αρμόδια αρχή και σύμφωνα με τις τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες.

- (β) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α) και εκτός των περιπτώσεων πτώσης με αλεξίπτωτο, επιτρέπεται η πραγματοποίηση σύντομων υπερβάσεων άνω των 13 000 ft χωρίς τη χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου με μη σύνθετα αεροπλάνα και ελικόπτερα με προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας αρχής λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:
- (1) η διάρκεια της υπέρβασης άνω των 13 000 ft δεν υπερβαίνει τα 10 λεπτά ή, σε περίπτωση που είναι αναγκαίο μεγαλύτερο διάστημα, τον χρόνο που απαιτείται για την επίτευξη της ειδικευμένης εργασίας·
  - (2) η πτήση δεν πραγματοποιείται άνω των 16 000 ft·
  - (3) η ενημέρωση σε θέματα ασφάλειας, σύμφωνα με την παράγραφο SPO.OP.135, περιλαμβάνει επαρκείς πληροφορίες προς τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών σχετικά με τις επιπτώσεις της ανεπαρκούς πρόσληψης οξυγόνου·
  - (4) τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες για τη σχετική δραστηριότητα όπου αποτυπώνονται τα σημεία 1, 2 και 3·
  - (4) την προηγούμενη πείρα του αερομεταφορέα στην εκτέλεση δραστηριοτήτων άνω των 13 000 ft χωρίς τη χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου·
  - (5) την ατομική πείρα των μελών του πληρώματος και των ειδικών εργασιών και τη φυσιολογική προσαρμογή τους σε υψηλά απόλυτα ύψη· και
  - (6) το απόλυτο ύψος της βάσης όπου είναι εγκατεστημένος ο αερομεταφορέας ή από το οποίο εκτελούνται οι δραστηριότητες.

#### **SPO.OP.200 Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους**

- (α) Όταν ανιχνευθεί υπερβολική προσέγγιση στο έδαφος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, ο χειριστής που εκτελεί την πτήση λαμβάνει αμέσως διορθωτικές ενέργειες για να εδραιωθούν ασφαλείς συνθήκες πτήσης.
- (β) Το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους μπορεί να είναι απενεργοποιημένο κατά τη διάρκεια αυτών των ειδικευμένων εργασιών, οι οποίες από τη φύση τους απαιτούν την πτήση του αεροσκάφους εντός απόστασης από το έδαφος μικρότερης από εκείνη που θα ενεργοποιούσε το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους.

#### **SPO.OP.205 Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS) — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα**

- (α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει επιχειρησιακές διαδικασίες και εκπαιδευτικά προγράμματα όταν βρίσκεται εγκατεστημένο και σε κατάσταση λειτουργίας εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης. Όταν χρησιμοποιείται εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης ACAS II, οι συγκεκριμένες διαδικασίες και η εκπαίδευση θα συμφωνούν με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 της Επιτροπής<sup>2</sup>.
- (β) Το εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης μπορεί να είναι απενεργοποιημένο κατά τη διάρκεια αυτών των ειδικευμένων εργασιών, οι οποίες από τη φύση τους απαιτούν την πτήση των αεροσκαφών σε απόσταση το ένα από το άλλο μικρότερη από εκείνη που θα ενεργοποιούσε το εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης.

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 της Επιτροπής της 16ης Δεκεμβρίου 2011 σχετικά με τη θέσπιση κοινών απαιτήσεων για τη χρήση του εναέριου χώρου και για τις επιχειρησιακές διαδικασίες αποφυγής εναέριας σύγκρουσης, ΕΕ L 336 της 20.12.2011, σ. 20.

### **SPO.OP.210 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

Πριν αρχίσει η προσέγγιση στο έδαφος, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή το χώρο λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση.

### **SPO.OP.215 Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

- (α) Ο κυβερνήτης μπορεί να αρχίσει μια ενόργανη προσέγγιση ανεξαρτήτως της αναφερόμενης ορατότητας διαδρόμου/ορατότητας.
- (β) Εάν η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι μικρότερη από τα ισχύοντα ελάχιστα δεν συνεχίζεται η προσέγγιση:
  - (1) κάτω από 1 000 ft πάνω από το αεροδρόμιο· ή
  - (2) στο τμήμα τελικής προσέγγισης στην περίπτωση που το αποφασιστικό απόλυτο/σχετικό ύψος (DA/H) ή το ελάχιστο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος καθόδου (MDA/H) είναι άνω των 1 000 ft πάνω από το αεροδρόμιο.
- (γ) Όταν δεν είναι διαθέσιμη η ορατότητα διαδρόμου, οι τιμές της μπορούν να ληφθούν μέσω της μετατροπής της αναφερόμενης ορατότητας.
- (δ) Εάν, μετά τα 1 000 ft πάνω από το αεροδρόμιο η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι κατώτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο, η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το αποφασιστικό απόλυτο/σχετικό ύψος ή το ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου.
- (ε) Η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί κάτω από το αποφασιστικό απόλυτο/σχετικό ύψος ή το ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου και η προσγείωση μπορεί να ολοκληρωθεί με την προϋπόθεση ότι το κατάλληλο για τον τύπο προσέγγισης και για τον σχετικό διάδρομο σημείο αναφοράς οπτικής επαφής έχει οριστεί και διατηρείται στο αποφασιστικό απόλυτο/σχετικό ύψος ή στο ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου.
- (στ) Η ορατότητα διαδρόμου στο σημείο επαφής κατά την προσγείωση είναι πάντοτε πρωταρχικό στοιχείο.

### **SPO.OP.225 Επιχειρησιακοί περιορισμοί — αερόστατα θερμού αέρα**

Τα αερόστατα θερμού αέρα μπορούν να απογειώνονται τη νύκτα με την προϋπόθεση ότι μεταφέρουν επαρκή ποσότητα καυσίμου για προσγείωση την ημέρα.

### **SPO.OP.230 Τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες**

- (α) Οι ειδικευμένες δραστηριότητες εκτελούνται σύμφωνα με τις τυποποιημένες επιχειρησιακές δραστηριότητες.
- (β) Πριν από την έναρξη μιας ειδικευμένης δραστηριότητας, ο αερομεταφορέας προβαίνει σε εκτίμηση κινδύνου και καταρτίζει κατάλληλη τυποποιημένη επιχειρησιακή διαδικασία. Στην εκτίμηση κινδύνου και την τυποποιημένη επιχειρησιακή διαδικασία εξετάζονται τα ακόλουθα:
  - (1) το πεδίο εφαρμογής και η περιπλοκότητα της δραστηριότητας·
  - (2) το αεροσκάφος και ο εξοπλισμός·

- (3) η σύνθεση, η εκπαίδευση και η πείρα του πληρώματος·
  - (4) τα καθήκοντα των ειδικών εργασιών·
  - (5) οι επιδόσεις του αεροσκάφους·
  - (6) οι περιορισμοί στη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων·
  - (7) διαδικασίες σε φυσιολογικές, μη φυσιολογικές συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης·
  - (8) ο εξοπλισμός εδάφους· και
  - (9) η τήρηση αρχείων.
- (γ) Οι τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες που καταρτίζουν οι εμπορικοί αερομεταφορείς εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή.

### **Τμήμα Γ — Επιδόσεις του αεροσκάφους και περιορισμοί πτητικής λειτουργίας**

#### **SPO.POL.100 Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας — όλα τα αεροσκάφη**

- (α) Η φόρτωση, η μάζα και, με την εξαίρεση των αερόστατων, η θέση του κέντρου βάρους του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας συμμορφώνονται προς τους περιορισμούς που καθορίζονται στο κατάλληλο εγχειρίδιο.
- (β) Οι πινακίδες, οι κατάλογοι, οι σημάνσεις οργάνων ή συνδυασμός αυτών, περιέχουν τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, ή στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, εφόσον αυτό θέτει αυστηρότερους περιορισμούς.

#### **SPO.POL.105 Μάζα και ζυγοστάθμιση**

- (α) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι η μάζα και, με την εξαίρεση των αερόστατων, η θέση του κέντρου βάρους του αεροσκάφους καθορίζονται μέσω πραγματικής ζύγισης πριν από την αρχική πτητική εκμετάλλευσή του. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα των τροποποιήσεων και των επισκευών πάνω στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση λαμβάνονται υπόψη και τεκμηριώνονται κατάλληλα. Οι συγκεκριμένες πληροφορίες διατίθενται στον κυβερνήτη. Τα αεροσκάφη ζυγίζονται εκ νέου, εφόσον τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων επάνω στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση δεν είναι επακριβώς γνωστά.
- (β) Η ζύγιση πραγματοποιείται είτε από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους είτε από εγκεκριμένο φορέα συντήρησης.

#### **SPO.POL.110 Σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης — εμπορικές δραστηριότητες με αεροπλάνα και ελικόπτερα και μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη**

- (α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης καθορίζοντας τον τρόπο προσδιορισμού των ακολούθων για κάθε πτήση ή σειρά πτήσεων:
  - (1) συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας αεροσκάφους·
  - (2) μάζα του ωφέλιμου φορτίου·



- (3) μάζα του φορτίου καυσίμου·
  - (4) φορτίο αεροσκάφους και κατανομή φορτίου·
  - (5) μάζα απογείωσης, μάζα προσγείωσης και μάζα χωρίς καύσιμο· και
  - (6) εφαρμοζόμενες θέσεις κέντρου βάρους του αεροσκάφους.
- (β) Παρέχεται στο προσωπικό πτήσης μέσο προσομοίωσης και επαλήθευσης κάθε υπολογισμού μάζας και ζυγοστάθμισης με βάση ηλεκτρονικούς υπολογισμούς.
- (γ) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες που επιτρέπουν στον κυβερνήτη να προσδιορίζει τη μάζα του φορτίου καυσίμου χρησιμοποιώντας την πραγματική πυκνότητα, ή, αν αυτή δεν είναι γνωστή, την πυκνότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
- (δ) Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι η φόρτωση:
- (1) του αεροσκάφους διεξάγεται υπό την επίβλεψη προσωπικού το οποίο έχει τα κατάλληλα προσόντα· και
  - (2) του ωφέλιμου φορτίου πραγματοποιείται σύμφωνα με τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό της μάζας και της ζυγοστάθμισης του αεροσκάφους.
- (ε) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τις αρχές και τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται στη φόρτωση και στο σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις των στοιχείων α) έως δ). Το σύστημα αυτό καλύπτει όλους τους τύπους των σκοπούμενων πτητικών λειτουργιών.

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

- (α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στοιχεία και δημιουργεί έγγραφη τεκμηρίωση για τη μάζα και τη ζυγοστάθμιση, πριν από κάθε πτήση ή σειρά πτήσεων, καθορίζοντας το φορτίο και την κατανομή του κατά τρόπο ώστε να μην υπάρχει υπέρβαση των ορίων μάζας και ζυγοστάθμισης. Τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης περιλαμβάνουν τις ακόλουθες πληροφορίες:
- (1) νηολόγηση και τύπος αεροσκάφους·
  - (2) διακριτικός αριθμός, αριθμός και ημερομηνία πτήσης, ανάλογα με την περίπτωση·
  - (3) όνομα του κυβερνήτη·
  - (4) όνομα του ατόμου που συνέταξε το έγγραφο·
  - (5) συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας και το αντίστοιχο κέντρο βάρους του αεροσκάφους·
  - (6) μάζα καυσίμου κατά την απογείωση και μάζα του καυσίμου ταξιδιού·
  - (7) μάζα των αναλώσιμων, εκτός από το καύσιμο, ανάλογα με την περίπτωση·
  - (8) συνιστώσες φορτίου·
  - (9) μάζα απογείωσης, μάζα προσγείωσης και μάζα χωρίς καύσιμο·
  - (10) εφαρμοζόμενες θέσεις κέντρου βάρους του αεροσκάφους· και
  - (11) οριακές τιμές μάζας και κέντρου βάρους.

- (β) Στις περιπτώσεις όπου τα στοιχεία και τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης παράγονται μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστικού συστήματος, ο αερομεταφορέας επαληθεύει την ορθότητα των παραγόμενων στοιχείων.

#### **SPO.POL.116 Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης — ελαφρύσεις**

Με την επιφύλαξη της παραγράφου SPO.POL.115 στοιχείο α) σημείο 5, ενδεχομένως να μην είναι απαραίτητο η θέση του κέντρου βάρους να περιλαμβάνεται στην τεκμηρίωση της μάζας και ζυγοστάθμισης αν η κατανομή του φορτίου είναι σύμφωνη με πίνακα προκαταρκτικά υπολογισμένης ζυγοστάθμισης ή αν μπορεί να αποδειχθεί ότι για τις σχεδιαζόμενες πτητικές λειτουργίες μπορεί να διασφαλιστεί ορθή ζυγοστάθμιση, ανεξαρτήτως του πραγματικού φορτίου.

#### **SPO.POL.120 Επιδόσεις — γενικά**

- (α) Ο κυβερνήτης πετά το αεροσκάφος μόνο εάν οι επιδόσεις επαρκούν για συμμόρφωση προς τους ισχύοντες κανόνες αέρα και προς κάθε άλλον περιορισμό που ισχύει για την πτήση, τον εναέριο χώρο ή τα αεροδρόμια ή τους χώρους που χρησιμοποιούνται, λαμβάνοντας υπόψη την ακρίβεια της χαρτογράφησης κάθε χρησιμοποιούμενου τοπογραφικού και αεροναυτιλιακού χάρτη.
- (β) Ο κυβερνήτης δεν πετά το αεροσκάφος πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή χωριών ή πάνω από υπαίθρια συνάθροιση προσώπων, εάν στην περίπτωση βλάβης κινητήρα δεν είναι δυνατή η εκτέλεση προσγείωσης χωρίς την πρόκληση αδικαιολόγητης καταστροφής σε πρόσωπα και περιουσία στο έδαφος.

#### **SPO.POL.125 Περιορισμοί μάζας απογείωσης — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα**

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι:

- (α) η μάζα του αεροπλάνου κατά την έναρξη της απογείωσης δεν υπερβαίνει τους περιορισμούς μάζας:
- (1) απογείωσης, όπως απαιτείται από την παράγραφο SPO.POL.130·
  - (2) στη διαδρομή με τον ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας (OEI), όπως απαιτείται από την παράγραφο SPO.POL.135· και
  - (3) προσγείωσης, όπως απαιτείται από την παράγραφο SPO.POL.140,
- επιτρέποντας αναμενόμενες μειώσεις της μάζας καθώς εξελίσσεται η πτήση και για την απόρριψη των καυσίμων·
- (β) η μάζα κατά την έναρξη της απογείωσης ποτέ δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για απόλυτο ύψος πίεσης κατάλληλο για το ύψος του αεροδρομίου ή του χώρου λειτουργίας, και εάν χρησιμοποιείται ως παράμετρος για τον προσδιορισμό της μέγιστης μάζας απογείωσης, για κάθε άλλη τοπική ατμοσφαιρική συνθήκη· και
- (γ) η υπολογιζόμενη μάζα για τον αναμενόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης και σε κάθε αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, ποτέ δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για απόλυτο ύψος πίεσης κατάλληλο για το ύψος αυτών των αεροδρομίων ή χώρων λειτουργίας, και εάν χρησιμοποιείται ως παράμετρος για τον προσδιορισμό της μέγιστης μάζας προσγείωσης, για κάθε άλλη τοπική ατμοσφαιρική συνθήκη.

**SPO.POL.130 Απογείωση — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα**

- (α) Κατά τον προσδιορισμό της μέγιστης μάζας απογείωσης, ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
- (1) η υπολογιζόμενη απόσταση απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, με απόσταση προέκτασης διαδρόμου για απογείωση η οποία δεν υπερβαίνει το ήμισυ της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης·
  - (2) η υπολογιζόμενη διαδρομή απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης·
  - (3) χρησιμοποιείται απλή τιμή της ταχύτητας  $V_1$  για τη μатаιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση, όπου η τιμή της ταχύτητας  $V_1$  καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου· και
  - (4) σε υγρό ή επικαλυμμένο διάδρομο, η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την επιτρεπόμενη μάζα για απογείωση σε ξηρό διάδρομο κάτω από τις ίδιες συνθήκες.
- (β) Σε περίπτωση βλάβης κινητήρα κατά την απογείωση, ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι:
- (1) για αεροπλάνο για το οποίο καθορίζεται τιμή της ταχύτητας  $V_1$  στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, το αεροπλάνο μπορεί να διακόψει την απογείωση και να ακινητοποιηθεί εντός της διαθέσιμης απόστασης επιτάχυνσης-ακινητοποίησης· και
  - (2) για αεροπλάνο για το οποίο καθορίζεται καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, το αεροπλάνο μπορεί να συνεχίσει την απογείωση και να αποφύγει όλα τα εμπόδια που βρίσκονται στο ίχνος κατά επαρκές περιθώριο έως ότου η θέση του αεροπλάνου συμμορφώνεται με την παράγραφο SPO.POL.135.

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

Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι σε περίπτωση που ένας κινητήρας παύει να λειτουργεί σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, ένα πολυκινητήριο αεροπλάνο μπορεί να συνεχίσει την πτήση προς κατάλληλο αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας χωρίς να πετά, σε οποιοδήποτε σημείο, κάτω από το ελάχιστο απόλυτο ύψος αποφυγής εμποδίων.

**SPO.POL.140 Προσγείωση — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα**

Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι σε κάθε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας και μετά την αποφυγή όλων των εμποδίων στο ίχνος προσέγγισης κατά ασφαλές περιθώριο, το αεροπλάνο μπορεί να προσγειωθεί και να ακινητοποιηθεί, ή το υδροπλάνο μπορεί να επιτύχει ικανοποιητικά χαμηλή ταχύτητα, εντός της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης. Πρέπει να ληφθούν υπόψη αναμενόμενες παραλλαγές των τεχνικών προσέγγισης και προσγείωσης, εάν αυτές δεν έχουν ληφθεί υπόψη στο σχεδιασμό των στοιχείων επιδόσεων.

### **SPO.POL.145 Κριτήρια επιδόσεων και λειτουργίας — αεροπλάνα**

Όταν ένα αεροπλάνα πετά σε ύψος κάτω των 150 m (500 ft) επάνω από μη πυκνοκατοικημένη περιοχή, για πτήσεις αεροπλάνων που δεν μπορούν να διατηρήσουν επίπεδο σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα, ο αερομεταφορέας:

- (α) καθιερώνει επιχειρησιακές διαδικασίες για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων βλάβης κινητήρα·
- (β) καθιερώνει εκπαιδευτικό πρόγραμμα για μέλη του πληρώματος· και
- (γ) διασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος και οι ειδικοί εργασιών επί του αεροπλάνου έχουν ενημερωθεί σχετικά με τις διαδικασίες που εκτελούνται σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης.

### **SPO.POL.146 Κριτήρια επιδόσεων και λειτουργίας — ελικόπτερα**

(α) Με την επιφύλαξη της παραγράφου SPO.POL.120 στοιχείο β), ο κυβερνήτης μπορεί να πετά ένα αεροσκάφος επάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές με την προϋπόθεση ότι:

- (1) το ελικόπτερο είναι πιστοποιημένο στην κατηγορία Α ή Β· και
  - (2) έχουν ληφθεί μέτρα ασφαλείας για την αποφυγή αδικαιολόγητης καταστροφής σε πρόσωπα και περιουσία στο έδαφος και έχει εγκριθεί η σχετική τυποποιημένη επιχειρησιακή διαδικασία.
- (β) Ο αερομεταφορέας:
- (1) καθιερώνει επιχειρησιακές διαδικασίες για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων βλάβης κινητήρα·
  - (2) καθιερώνει εκπαιδευτικό πρόγραμμα για μέλη του πληρώματος· και
  - (3) διασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος και οι ειδικοί εργασιών επί του αεροπλάνου έχουν ενημερωθεί σχετικά με τις διαδικασίες που εκτελούνται σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης.
- (γ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι η μάζα κατά την απογείωση, την προσγείωση ή την αιώρηση δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται:
- (1) για αιώρηση εκτός επίδρασης εδάφους (HOGE) με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία στην κατάλληλη ονομαστική ισχύ· ή
  - (2) αν λόγω των συνθηκών που επικρατούν δεν είναι πιθανή η επίτευξη αιώρησης εκτός επίδρασης εδάφους, η μάζα του ελικοπτερου δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται για αιώρηση με επίδραση του εδάφους με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία στην κατάλληλη ονομαστική ισχύ, με την προϋπόθεση ότι οι συνθήκες που επικρατούν επιτρέπουν αιώρηση με επίδραση του εδάφους με τη μέγιστη καθοριζόμενη μάζα.

## Τμήμα Δ — Όργανα, στοιχεία και εξοπλισμός

### Ενότητα 1 — Αεροπλάνα

#### SPO.IDE.A.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

- (α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται από το παρόν τμήμα εγκρίνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας εάν:
- (1) χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης με σκοπό τη συμμόρφωση προς τις παραγράφους SPO.IDE.A.215 και SPO.IDE.A.220· ή
  - (2) είναι εγκατεστημένα στο αεροπλάνο.
- (β) Για τα ακόλουθα στοιχεία, όταν αυτά απαιτούνται από το εν λόγω τμήμα, δεν είναι αναγκαία έγκριση εξοπλισμού:
- (1) εφεδρικές ασφάλειες,
  - (2) ανεξάρτητοι φορητοί φανοί,
  - (3) ακριβές ρολόι,
  - (4) υποδοχή χάρτη,
  - (5) κυτία πρώτων βοηθειών,
  - (6) σωστικά μέσα και εξοπλισμός σηματοδότησης, και
  - (7) άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης.
- (γ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται από το παρόν τμήμα καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει άλλων ισχυόντων παραρτημάτων, αλλά μεταφέρεται κατά την πτήση, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:
- (1) τα στοιχεία που παρέχουν αυτά τα όργανα, ο εξοπλισμός ή τα εξαρτήματα, δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή τις παραγράφους SPO.IDE.A.215 και SPO.IDE.A.220· και
  - (2) τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του αεροπλάνου, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.
- (δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός μπορούν να λειτουργήσουν άμεσα και είναι άμεσα προσβάσιμα από τη θέση όπου κάθεται το μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να τα χρησιμοποιήσει.
- (ε) Τα όργανα που χρησιμοποιούνται από 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.
- (στ) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσβάσιμος για άμεση χρήση.

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

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του αεροπλάνου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

- (α) το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (ΚΕΕ), εάν έχει καθιερωθεί·
- (β) για σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και για κάθε αεροπλάνο που χρησιμοποιείται σε εμπορικές δραστηριότητες, ο αερομεταφορέας έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για τη λειτουργία του αεροπλάνου στο πλαίσιο των περιορισμών του βασικού καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (ΒΚΕΕ)· ή
- (γ) το αεροπλάνο υπόκειται σε πτητική άδεια που εκδίδεται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

### **SPO.IDE.A.110 Εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες**

Τα αεροπλάνα διαθέτουν εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες της απαραίτητης ονομαστικής ισχύος για την πλήρη προστασία του κυκλώματος, για την αντικατάσταση των ασφαλειών που επιτρέπεται να αντικαθίστανται κατά την πτήση.

### **SPO.IDE.A.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας**

Τα αεροπλάνα που πετούν τη νύκτα διαθέτουν:

- (α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης·
- (β) φώτα πλοήγησης/θέσης·
- (γ) φως προσγείωσης·
- (δ) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου·
- (ε) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα του θαλάμου·
- (στ) ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε θέση πληρώματος θαλάμου επιβατών· και
- (ζ) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το αεροπλάνο πετά ως υδροπλάνο.

### **SPO.IDE.A.120 Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός**

- (α) Τα αεροπλάνα που πραγματοποιούν πτήσεις εξ όψεως την ημέρα είναι εφοδιασμένα με μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
  - (1) της μαγνητικής πορείας,
  - (2) του χρόνου σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,
  - (3) του απόλυτου ύψους πίεσης,

- (4) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
  - (5) του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach, και
  - (6) των κλίσεων για σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα.
- (β) Τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα που πετούν υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) πάνω από τη θάλασσα και χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά και όλα τα αεροπλάνα που πετούν υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως τη νύκτα, ή σε συνθήκες όπου το αεροπλάνο δεν μπορεί να διατηρηθεί σε ένα επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα επιπρόσθετα όργανα, επιπλέον του αναφερόμενου στο στοιχείο α) μέσου, είναι εφοδιασμένα με:
- (1) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίας:
    - (i) των στροφών και κλίσεων,
    - (ii) του απόλυτου ύψους,
    - (iii) της κατακόρυφης ταχύτητας, και
    - (iv) της σταθεροποιημένης πορείας·
  - (2) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα· και
  - (3) για σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα, μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτείται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπύκνωσης ή παγοποίησης.
- (γ) Τα μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα που πετούν σε συνθήκες υπό τις οποίες δεν μπορούν να διατηρηθούν σε επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα επιπρόσθετα όργανα, επιπλέον των αναφερόμενων στα στοιχεία α) και β) μέσων, είναι εφοδιασμένα με μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτείται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπύκνωσης ή παγοποίησης.
- (δ) Όταν για την πτήση απαιτούνται δύο χειριστές, τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με επιπρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίας:
- (1) του απόλυτου ύψους πίεσης,
  - (2) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
  - (3) των κλίσεων ή των στροφών και κλίσεων, ανάλογα με την περίπτωση,
  - (4) της στάσης, αν υπάρχει,
  - (5) της κατακόρυφης ταχύτητας, αν υπάρχει,
  - (6) της σταθεροποιημένης πορείας, αν υπάρχει, και
  - (7) του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach· αν υπάρχει.

**SPO.IDE.A.125 Πτήσεις με όργανα — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός**

Τα αεροπλάνα που πραγματοποιούν πτήσεις με όργανα είναι εφοδιασμένα με:

- (α) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
  - (1) της μαγνητικής πορείας,
  - (2) του χρόνου σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,
  - (3) του απόλυτου ύψους πίεσης,
  - (4) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
  - (5) της κατακόρυφης ταχύτητας,
  - (6) των στροφών και κλίσεων,
  - (7) της στάσης,
  - (8) της σταθεροποιημένης πορείας,
  - (9) της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα, και
  - (10) του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach.
- (β) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα.
- (γ) όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, υπάρχει διαθέσιμο για το δεύτερο χειριστή ένα πρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης:
  - (1) του απόλυτου ύψους πίεσης,
  - (2) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
  - (3) της κατακόρυφης ταχύτητας,
  - (4) των στροφών και κλίσεων,
  - (5) της στάσης,
  - (6) της σταθεροποιημένης πορείας, και
  - (7) του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach, αν υπάρχει.
- (δ) μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4 και στο στοιχείο γ) σημείο 2, λόγω συμπύκνωσης ή παγοποίησης και
- (ε) για σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα.
  - (1) εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης.
  - (2) υποδοχή χάρτη, σε θέση που επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και η οποία μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτήσεων.
  - (3) δεύτερο ανεξάρτητο μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης του απόλυτου ύψους, εκτός εάν υπάρχει ήδη εγκατεστημένο σύμφωνα με το στοιχείο ε) σημείο 1 και



- (4) τροφοδοσία ισχύος έκτακτης ανάγκης, ανεξάρτητης από το κύριο σύστημα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, με σκοπό την πτήση και το φωτισμό συστήματος ένδειξης στάσης για τουλάχιστον 30 λεπτά. Η τροφοδοσία ισχύος έκτακτης ανάγκης τίθεται αυτομάτως σε λειτουργία μετά την ολική βλάβη του κύριου συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος και το όργανο δίνει σαφή ένδειξη ότι ο δείκτης στάσης λειτουργεί με ισχύ έκτακτης ανάγκης.

#### **SPO.IDE.A.126 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα**

Τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα είναι εφοδιασμένα με αυτόματο πιλότο, που διαθέτει τουλάχιστον τρόπο κράτησης του απόλυτου ύψους και της πορείας.

#### **SPO.IDE.A.130 Σύστημα προειδοποίησης γειννίασης εδάφους (TAWS)**

Τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα που έχουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 5 700 kg είναι εφοδιασμένα με σύστημα προειδοποίησης γειννίασης εδάφους που πληροί τις απαιτήσεις για:

- (α) εξοπλισμό κατηγορίας A, σύμφωνα με αποδεκτό πρότυπο, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2011· ή
- (β) εξοπλισμό κατηγορίας B, σύμφωνα με αποδεκτό πρότυπο, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή πριν από την 1η Ιανουαρίου 2011.

#### **SPO.IDE.A.131 Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)**

Εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011, τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg είναι εφοδιασμένα με εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης ACAS II.

#### **SPO.IDE.A.132 Εναέριος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα**

Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με εναέριο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού οποτεδήποτε εκτελούν πτήση τη νύκτα ή υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης σε περιοχές όπου μπορούν να αναμένονται κατά την πορεία καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον εναέριο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού:

- (α) αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης·
- (β) αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg· και

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

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

**SPO.IDE.A.135 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης**

Τα αεροπλάνα που πετούν με πλήρωμα πτήσης με περισσότερα από ένα μέλη είναι εφοδιασμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

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

- (α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης:
  - (1) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 27 000 kg, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016· και
  - (2) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 2 250 kg:
    - (i) πιστοποιημένα για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών·
    - (ii) εξοπλισμένα με στροβιλοκινητήρα(-ες) ή περισσότερους από έναν ελικοστροβιλοκινητήρες· και
    - (iii) για τα οποία εκδόθηκε πιστοποιητικό τύπου για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016.
- (β) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 2 ωρών.
- (γ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:
  - (1) συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο πληρώματος πτήσης από τον ασύρματο·
  - (2) συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας και το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο·
  - (3) το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή, και των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο με προέκταση και μικρόφωνο εφαρμοσμένο σε προσωπίδα· και
  - (4) ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο.

- (δ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει αυτομάτως να καταγράφει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.
- (ε) Επιπλέον του στοιχείου δ), ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει να καταγράφει 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.
- (στ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

#### **SPO.IDE.A.145 Καταγραφέας στοιχείων πτήσης**

- (α) Τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg και ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.
- (β) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον καθορισμό με ακρίβεια του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της διαμόρφωσης και λειτουργίας του αεροπλάνου και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 25 ωρών.
- (γ) Τα στοιχεία προέρχονται από τα σημεία του αεροπλάνου που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.
- (δ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης αρχίζει αυτομάτως να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο να μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ και σταματά αυτομάτως όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινηθεί με τη δική του ισχύ.
- (ε) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

#### **SPO.IDE.A.150 Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων**

- (α) Τα αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 τα οποία διαθέτουν ικανότητα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων και απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης, καταγράφουν με τη χρήση του καταγραφέα, κατά περίπτωση:
  - (1) μηνύματα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που σχετίζονται με επικοινωνίες της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας προς και από το αεροπλάνο, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που ισχύουν για τις ακόλουθες εφαρμογές:
    - (i) έναρξη ζεύξης δεδομένων·
    - (ii) επικοινωνία ελεγκτή-χειριστή·

- (iii) διευθυνσιοδοτημένη εποπτεία·
  - (iv) πληροφορίες πτήσης·
  - (v) στο βαθμό που είναι πρακτικά εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, εποπτεία εκπομπών αεροσκάφους·
  - (vi) στο βαθμό που είναι πρακτικά εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, δεδομένα επιχειρησιακού ελέγχου αεροσκάφους· και
  - (vii) στο βαθμό που είναι πρακτικά εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, γραφικά·
- (2) πληροφορίες που επιτρέπουν το συσχετισμό με κάθε σχετικό αρχείο που συνδέεται με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων και είναι αποθηκευμένο εκτός του αεροπλάνου· και
  - (3) πληροφορίες σχετικά με το χρόνο και την προτεραιότητα των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων, λαμβάνοντας υπόψη την αρχιτεκτονική του συστήματος.
- (β) Ο καταγραφέας χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και πληροφοριών καθώς και μια μέθοδο για την άμεση ανάκτηση των εν λόγω δεδομένων. Η μέθοδος καταγραφής επιτρέπει την αντιστοίχιση των στοιχείων με τα στοιχεία που καταγράφονται στο έδαφος.
  - (γ) Ο καταγραφέας είναι σε θέση να διατηρεί τα στοιχεία που καταγράφονται για τουλάχιστον την ίδια διάρκεια που ορίζεται στην παράγραφο SPO.IDE.A.140 για τους καταγραφείς συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης.
  - (δ) Ο καταγραφέας διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.
  - (ε) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τη λογική έναρξης και παύσης της καταγραφής του καταγραφέα είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για την έναρξη και παύση της καταγραφής του καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και που προβλέπονται στην παράγραφο SPO.IDE.A.140 στοιχεία δ) και ε).

#### **SPO.IDE.A.155 Συνδυαστικός καταγραφέας στοιχείων πτήσης και συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης**

Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις για τους καταγραφείς συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και στοιχείων πτήσης μπορούν να ικανοποιηθούν από:

- (α) συνδυαστικό καταγραφέα στοιχείων πτήσης και συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης εάν το αεροπλάνο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης ή καταγραφέα στοιχείων πτήσης· ή
- (β) δύο συνδυαστικούς καταγραφείς στοιχείων πτήσης και συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης εάν το αεροπλάνο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και καταγραφέα στοιχείων πτήσης.

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

Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με:

- (α) κάθισμα ή θέση για κάθε μέλος του πληρώματος ή ειδικό εργασιών που επιβαίνει στο αεροπλάνο·

- (β) ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα και συστήματα πρόσδεσης για κάθε θέση·
- (γ) για μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα, ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού που αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο σε κάθε κάθισμα του πληρώματος πτήσης.
- (δ) για σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα, ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού που αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο με ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτομάτως τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης:
  - (1) σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης και κάθε κάθισμα δίπλα στο κάθισμα του χειριστή· και
  - (2) σε κάθε κάθισμα παρατηρητή που βρίσκεται στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης.

#### **SPO.IDE.A.165 Κυτίο πρώτων βοηθειών**

- (α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με κυτίο πρώτων βοηθειών.
- (β) Το κυτίο πρώτων βοηθειών:
  - (1) είναι άμεσα διαθέσιμο για χρήση· και
  - (2) διατηρείται ενημερωμένο.

#### **SPO.IDE.A.170 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης**

- (α) Τα αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης που πετούν σε απόλυτα ύψη πτήσης για τα οποία απαιτείται τροφοδοσία οξυγόνου σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εφοδιασμένα με συσκευή αποθήκευσης και διανομής οξυγόνου που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.
- (β) Τα αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης που πετούν πάνω από απόλυτα ύψη πτήσης όπου το απόλυτο ύψος πίεσης στα διαμερίσματα του θαλάμου είναι άνω των 10 000 ft μεταφέρουν επαρκή ποσότητα οξυγόνου αναπνοής για τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών τουλάχιστον:
  - (1) για κάθε χρονική περίοδο όταν το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 15000 ft, αλλά σε καμία περίπτωση λιγότερο από τροφοδοσία 10 λεπτών·
  - (2) για κάθε χρονική περίοδο όπου, στην περίπτωση απώλειας πίεσης και λαμβάνοντας υπόψη τις περιστάσεις της πτήσης, το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης και στο διαμέρισμα του θαλάμου είναι μεταξύ 14 000 ft και 15 000 ft·
  - (3) για κάθε χρονική περίοδο άνω των 30 λεπτών όταν το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης και στο διαμέρισμα του θαλάμου είναι μεταξύ 10 000 ft και 14 000 ft και
  - (4) για τουλάχιστον 10 λεπτά, στην περίπτωση αεροπλάνων που πετούν σε απόλυτα ύψη πίεσης πάνω από 25 000 ft, ή που πετούν κάτω από αυτό το απόλυτο ύψος αλλά υπό συνθήκες που δεν τους επιτρέπουν να κατεβαίνουν με ασφάλεια σε απόλυτο ύψος πίεσης 13 000 ft εντός 4 λεπτών.

- (γ) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και πετούν σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft είναι επιπλέον εφοδιασμένα με:
- (1) συσκευή που παρέχει ένδειξη προειδοποίησης στο πλήρωμα πτήσης για οποιαδήποτε απώλεια πίεσης· και
  - (2) στην περίπτωση σύνθετων μηχανοκίνητων αεροπλάνων, μάσκες ταχείας χρήσης και παροχής για τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

#### **SPO.IDE.A.175 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης**

- (α) Τα αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης που πετούν σε απόλυτα ύψη πτήσης όπου απαιτείται τροφοδοσία οξυγόνου σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εφοδιασμένα με συσκευή αποθήκευσης και διανομής οξυγόνου που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.
- (β) Τα αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης που πετούν πάνω από απόλυτα ύψη πτήσης όπου το απόλυτο ύψος πίεσης στα διαμερίσματα του θαλάμου είναι άνω των 10 000 ft μεταφέρουν επαρκή ποσότητα οξυγόνου αναπνοής για:
- (1) όλα τα μέλη του πληρώματος για κάθε χρονική περίοδο άνω των 30 λεπτών όταν το απόλυτο ύψος πίεσης στο διαμέρισμα του θαλάμου είναι μεταξύ 10 000 ft και 13 000 ft· και
  - (2) όλους τους επιβαίνοντες για κάθε χρονική περίοδο όπου το απόλυτο ύψος πίεσης στο διαμέρισμα του θαλάμου είναι άνω των 13 000 ft.
- (γ) Με την επιφύλαξη του στοιχείου β), μπορούν να πραγματοποιούνται υπερβάσεις συγκεκριμένης διάρκειας μεταξύ 13 000 ft και 16 000 ft χωρίς τροφοδοτήσεις οξυγόνου, σύμφωνα με την παράγραφο SPO.OP.195 στοιχείο β).

#### **SPO.IDE.A.180 Πυροσβεστήρες χειρός**

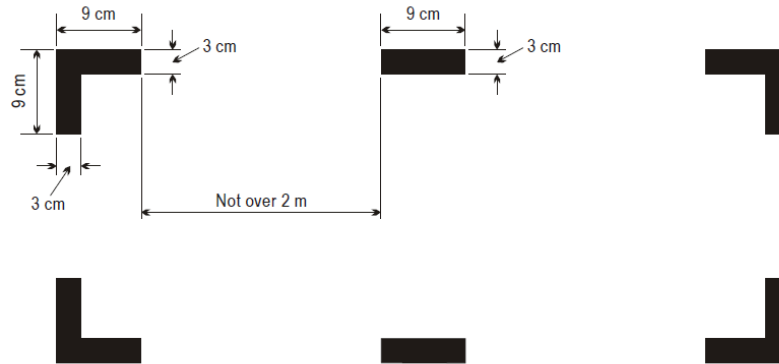
- (α) Τα αεροπλάνα, πλην των μηχανοκίνητων ανεμόπτερων περιήγησης, είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον ένα πυροσβεστήρα χειρός:
- (1) στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης και
  - (2) σε κάθε διαμέρισμα του θαλάμου που είναι χωριστό από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν ο θάλαμος είναι άμεσα προσβάσιμος στο πλήρωμα πτήσης.
- (β) Ο τύπος και η ποσότητα του μέσου κατάσβεσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλοι για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στο χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

#### **SPO.IDE.A.181 Πέλεκεις καταστροφής και λοστόι**

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

**SPO.IDE.A.185 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο**

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

**Εικόνα 1: Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο****SPO.IDE.A.190 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)**

- (α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με:
- (1) πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης οποιουδήποτε τύπου, στην περίπτωση που εκδόθηκε για αυτά για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή πριν την 1η Ιουλίου 2008·
  - (2) αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης, στην περίπτωση που εκδόθηκε για αυτά για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας μετά την 1η Ιουλίου 2008· ή
  - (3) σωστικό πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT(S)) ή προσωπικό ραδιοφάρο εντοπισμού (PLB), που μεταφέρεται από μέλος του πληρώματος ή ειδικό εργασιών, όταν είναι πιστοποιημένα για μέγιστη διαμόρφωση έως και έξι θέσεων επιβατών.
- (β) Οι πομποί εντοπισμού έκτακτης ανάγκης οποιουδήποτε τύπου και οι προσωπικοί ραδιοφάροι εντοπισμού έχουν τη δυνατότητα εκπομπής παράλληλα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

**SPO.IDE.A.195 Πτήση πάνω από τη θάλασσα**

- (α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με σωσίβιο γιλέκο για κάθε άτομο που μεταφέρουν, που φορά ο επιβαίνοντας ή είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα ή τη θέση του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται:
- (1) μονοκινητήρια αεροπλάνα ξηράς όταν:
    - (i) πετούν πάνω από τη θάλασσα πέρα από το μήκος πτήσεως χωρίς ισχύ κινητήρα από την ξηρά· ή

- (ii) απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου, κατά την άποψη του κυβερνήτη, το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένο πάνω από τη θάλασσα, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθαλάσωσης·
  - (2) υδροπλάνα που πετούν πάνω από τη θάλασσα· και
  - (3) αεροπλάνα που πετούν σε απόσταση από την ξηρά όπου είναι δυνατή αναγκαστική προσγείωση μεγαλύτερη από την απόσταση που αντιστοιχεί σε πτήση 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή από 50 NM, όποια είναι μικρότερη.
- (β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων που τα φορούν.
- (γ) Τα υδροπλάνα που πετούν πάνω από τη θάλασσα είναι εφοδιασμένα με:
- (1) άγκυρα θαλάσσης και άλλον εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, της αγκυροβόλησης ή των ελιγμών του αεροπλάνου 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.
- (δ) Ο κυβερνήτης ενός αεροπλάνου που πετά σε απόσταση από την ξηρά όπου είναι δυνατή αναγκαστική προσγείωση μεγαλύτερη από την απόσταση που αντιστοιχεί σε πτήση 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή από 50 NM, όποια είναι μικρότερη, προσδιορίζει τους κινδύνους για την επιβίωση των επιβαίνόντων του αεροπλάνου σε περίπτωση προσθαλάσωσης, βάσει των οποίων αποφασίζει τη μεταφορά:
- (1) εξοπλισμού σημάτων για τα σήματα κινδύνου·
  - (2) σωσίβιων λέμβων σε επαρκή αριθμό για τη μεταφορά όλων των ατόμων που βρίσκονται στο αεροσκάφος, αποθηκευμένων κατά τρόπο που διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης· και
  - (3) σωσίβιου εξοπλισμού για την παροχή των μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.

#### **SPO.IDE.A.200 Εξοπλισμός επιβίωσης**

- (α) Τα αεροπλάνα που πετούν πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εφοδιασμένα με:
- (1) εξοπλισμό σημάτων για τα σήματα κινδύνου·
  - (2) τουλάχιστον έναν σωστικό πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης· και
  - (3) πρόσθετο εξοπλισμό επιβίωσης για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ατόμων που βρίσκονται στο αεροπλάνο.



- (β) Ο πρόσθετος εξοπλισμός επιβίωσης του στοιχείου α) σημείο 3 δεν είναι απαραίτητο να μεταφέρεται όταν το αεροπλάνο:
- (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 έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας για αεροπλάνα που μπορούν να συνεχίσουν την πτήση σε ένα αεροδρόμιο με τον κρίσιμο κινητήρα ή τους κρίσιμους κινητήρες 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·  
ή
  - (2) παραμένει 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, για αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το ισχύον πρότυπο αξιοπλοΐας.

#### **SPO.IDE.A.205 Μέσα ατομικής προστασίας**

Κάθε επιβαίνων φέρει μέσα ατομικής προστασίας επαρκή για τον τύπο της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται.

#### **SPO.IDE.A.210 Ακουστικά**

- (α) Τα αεροπλάνα διαθέτουν ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στη θέση του στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης.
- (β) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις με όργανα ή τη νύκτα είναι εφοδιασμένα με διακόπτη μετάδοσης στο χειριστήριο χειρωνακτικής πρόνευσης και διατοιχισμού για κάθε απαιτούμενο μέλος του πληρώματος πτήσης.

#### **SPO.IDE.A.215 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας**

- (α) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις με όργανα ή τη νύκτα, ή όταν απαιτείται δυνάμει των ισχυουσών απαιτήσεων εναέριου χώρου, είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας που, υπό φυσιολογικές συνθήκες διάδοσης, διαθέτει ικανότητα:
  - (1) αμφίδρομης επικοινωνίας για τον έλεγχο αεροδρομίου·
  - (2) λήψης μετεωρολογικών στοιχείων ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης·
  - (3) αμφίδρομης επικοινωνίας ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης με τους αεροναυτικούς σταθμούς και στις συχνότητες που ορίζονται από την κατάλληλη αρχή· και
  - (4) επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.
- (β) Όταν απαιτούνται περισσότερες της μίας μονάδες εξοπλισμού επικοινωνίας, κάθε μία είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες στο βαθμό που η βλάβη σε μία από αυτές δεν συνεπάγεται βλάβη σε οποιαδήποτε άλλη.

**SPO.IDE.A.220 Εξοπλισμός ναυτιλίας**

- (α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ναυτιλίας που τους επιτρέπει να συνεχίζουν την πτήση σύμφωνα με:
- (1) το σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, αν υπάρχει· και
  - (2) τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.
- (β) Τα αεροπλάνα διαθέτουν επαρκή εξοπλισμό ναυτιλίας για να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή ναυτιλία, σύμφωνα με το στοιχείο α), ή την ασφαλή εκτέλεση της κατάλληλης ενέργειας έκτακτης ανάγκης.
- (γ) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις για τις οποίες σχεδιάζεται προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης, είναι εφοδιασμένα με κατάλληλο εξοπλισμό με δυνατότητα παροχής καθοδήγησης προς σημείο από το οποίο μπορεί να εκτελεστεί προσγείωση εξ' όψεως. Αυτός ο εξοπλισμός έχει τη δυνατότητα παροχής καθοδήγησης για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο σχεδιάζεται η προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης και για κάθε καθορισμένο αεροδρόμιο εναλλαγής.

**SPO.IDE.A.225 Αναμεταδότης**

Όπου απαιτείται από τον εναέριο χώρο όπου εκτελούνται οι πτήσεις, τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) με όλες τις απαιτούμενες δυνατότητες.

## Ενότητα 2 — Ελικόπτερα

### SPO.IDE.H.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

- (α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται από το παρόν τμήμα εγκρίνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας εάν:
- (1) χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης με σκοπό τη συμμόρφωση προς τις παραγράφους SPO.IDE.H.215 και SPO.IDE.H.220· ή
  - (2) είναι εγκατεστημένα στο ελικόπτερο.
- (β) Για τα ακόλουθα στοιχεία, όταν αυτά απαιτούνται από το εν λόγω τμήμα, δεν είναι αναγκαία έγκριση εξοπλισμού:
- (1) ανεξάρτητος φορητός φανός,
  - (2) ακριβές ρολόι,
  - (3) υποδοχή χάρτη,
  - (4) κουτί πρώτων βοηθειών,
  - (5) σωστικά μέσα και εξοπλισμός σηματοδότησης, και
  - (6) άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης.
- (γ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται από το παρόν τμήμα καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει άλλων ισχυόντων παραρτημάτων, αλλά μεταφέρεται κατά την πτήση, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:
- (1) τα στοιχεία που παρέχουν αυτά τα όργανα, ο εξοπλισμός ή τα εξαρτήματα, δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή τις παραγράφους SPO.IDE.H.215 και SPO.IDE.H.220 και
  - (2) τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του ελικοπτερού, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.
- (δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός μπορούν να λειτουργήσουν άμεσα και είναι άμεσα προσβάσιμα από τη θέση όπου κάθεται το μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να τα χρησιμοποιήσει.
- (ε) Τα όργανα που χρησιμοποιούνται από 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.
- (στ) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσβάσιμος για άμεση χρήση.

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

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του ελικοπτερου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

- (α) το ελικόπτερο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (ΚΕΕ), εάν έχει καθιερωθεί·
- (β) για σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα και για κάθε ελικόπτερο που χρησιμοποιείται σε εμπορικές δραστηριότητες, ο αερομεταφορέας έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για τη λειτουργία του ελικοπτερου στο πλαίσιο των περιορισμών του βασικού καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (ΒΚΕΕ)· ή
- (γ) το ελικόπτερο υπόκειται σε πτητική άδεια που εκδίδεται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

### **SPO.IDE.H.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας**

Τα ελικόπτερα που πετούν τη νύκτα διαθέτουν:

- (α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης·
- (β) φώτα πλοήγησης/θέσης·
- (γ) φως προσγείωσης·
- (δ) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτερου, που παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτερου·
- (ε) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτερου, που παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα του θαλάμου·
- (στ) ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε θέση πληρώματος θαλάμου επιβατών· και
- (ζ) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το ελικόπτερο είναι αμφίβιο.

### **SPO.IDE.H.120 Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός**

- (α) Τα ελικόπτερα που πραγματοποιούν πτήσεις εξ όψεως την ημέρα είναι εφοδιασμένα με μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίας:
  - (1) της μαγνητικής πορείας,
  - (2) του χρόνου σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,
  - (3) του απόλυτου ύψους πίεσης,
  - (4) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα, και
  - (5) των κλίσεων.

- (β) Τα ελικόπτερα που πετούν υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως πάνω από τη θάλασσα και χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά, υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως τη νύκτα, ή όταν η ορατότητα είναι μικρότερη των 1 500 m, ή σε συνθήκες όπου το ελικόπτερο δεν μπορεί να διατηρηθεί σε ένα επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα επιπρόσθετα όργανα, επιπλέον του αναφερόμενου στο στοιχείο α) μέσου, είναι εφοδιασμένα με:
- (1) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
    - (i) της στάσης,
    - (ii) της κατακόρυφης ταχύτητας, και
    - (iii) της σταθεροποιημένης πορείας·
  - (2) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα, και
  - (3) για σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα, μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτείται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπίκνωσης ή παγοποίησης.
- (γ) Τα μη σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα που πετούν όταν η ορατότητα είναι μικρότερη των 1 500 m, ή σε συνθήκες υπό τις οποίες δεν μπορούν να διατηρηθούν σε επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα επιπρόσθετα όργανα, επιπλέον των αναφερόμενων στα στοιχεία α) και β) μέσων, είναι εφοδιασμένα με μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτείται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπίκνωσης ή παγοποίησης.
- (δ) Όταν για την πτήση απαιτούνται δύο χειριστές, τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με επιπρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης:
- (1) του απόλυτου ύψους πίεσης,
  - (2) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
  - (3) των κλίσεων,
  - (4) της στάσης, αν υπάρχει,
  - (5) της κατακόρυφης ταχύτητας, αν υπάρχει, και
  - (6) της σταθεροποιημένης πορείας, αν υπάρχει.

#### **SPO.IDE.H.125 Πτήσεις με όργανα — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός**

Τα ελικόπτερα που πραγματοποιούν πτήσεις με όργανα είναι εφοδιασμένα με:

- (α) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
- (1) της μαγνητικής πορείας,
  - (2) του χρόνου σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,
  - (3) του απόλυτου ύψους πίεσης,
  - (4) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
  - (5) της κατακόρυφης ταχύτητας,
  - (6) των κλίσεων,
  - (7) της στάσης,

- (8) της σταθεροποιημένης πορείας, και
- (9) της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα·
- (β) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα·
- (γ) όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, πρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης:
  - (1) του απόλυτου ύψους πίεσης,
  - (2) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
  - (3) της κατακόρυφης ταχύτητας,
  - (4) των κλίσεων,
  - (5) της στάσης, και
  - (6) της σταθεροποιημένης πορείας·
- (δ) μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4 και στο στοιχείο γ) σημείο 2, λόγω συμπύκνωσης ή παγοποίησης·
- (ε) πρόσθετο μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης της στάσης ως ενδείκτη στάσης· και
- (στ) τα ακόλουθα για σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα:
  - (1) εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης· και
  - (2) υποδοχή χάρτη, σε θέση που επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και η οποία μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτήσεων.

#### **SPO.IDE.H.126 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα**

Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα είναι εφοδιασμένα με αυτόματο πιλότο, που έχει τουλάχιστον τρόπο κράτησης του απόλυτου ύψους και της πορείας.

#### **SPO.IDE.H.132 Εναέριος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα**

Τα ελικόπτερα που πετούν με όργανα ή τη νύκτα, είναι εφοδιασμένα με εναέριο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού όταν τα τρέχοντα δελτία καιρού δείχνουν ότι μπορούν να αναμένονται κατά την πορεία καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον εναέριο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού.

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

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

### **SPO.IDE.H.135 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης**

Τα ελικόπτερα που πετούν με πλήρωμα πτήσης με περισσότερα από ένα μέλη, είναι εφοδιασμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

### **SPO.IDE.H.140 Καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης**

- (α) Τα ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 7 000 kg, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης.
- (β) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 2 ωρών.
- (γ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:
  - (1) συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο πληρώματος πτήσης από τον ασύρματο·
  - (2) συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας και το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο·
  - (3) το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή, και των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε μικρόφωνο του πληρώματος· και
  - (4) ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο.
- (δ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει αυτόματα να καταγράφει πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.
- (ε) Επιπλέον του στοιχείου δ), ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει να καταγράφει 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.
- (στ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

### **SPO.IDE.H.145 Καταγραφέας στοιχείων πτήσης**

- (α) Τα ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 3 175 kg και ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.

- (β) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον καθορισμό με ακρίβεια του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της διαμόρφωσης και λειτουργίας του ελικοπτέρου και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 10 ωρών.
- (γ) Τα στοιχεία προέρχονται από τα σημεία του ελικοπτέρου που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.
- (δ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης αρχίζει αυτομάτως να καταγράφει τα στοιχεία πριν το ελικόπτερο να μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ και σταματά αυτομάτως όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινηθεί με τη δική του ισχύ.
- (ε) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

### **SPO.IDE.H.150 Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων**

- (α) Τα ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 τα οποία διαθέτουν ικανότητα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων και απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης, καταγράφουν με τη χρήση του καταγραφέα, κατά περίπτωση:
  - (1) μηνύματα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που σχετίζονται με επικοινωνίες της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας προς και από το ελικόπτερο, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που ισχύουν για τις ακόλουθες εφαρμογές:
    - (i) έναρξη ζεύξης δεδομένων·
    - (ii) επικοινωνία ελεγκτή-χειριστή·
    - (iii) διευθυνσιοδοτημένη εποπτεία·
    - (iv) πληροφορίες πτήσης·
    - (v) στο βαθμό που είναι πρακτικά εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, εποπτεία εκπομπών αεροσκάφους·
    - (vi) στο βαθμό που είναι πρακτικά εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, δεδομένα επιχειρησιακού ελέγχου αεροσκάφους· και
    - (vii) στο βαθμό που είναι πρακτικά εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, γραφικά·
  - (2) πληροφορίες που επιτρέπουν το συσχετισμό με κάθε σχετικό αρχείο που συνδέεται με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων και είναι αποθηκευμένο εκτός του ελικοπτέρου· και
  - (3) πληροφορίες σχετικά με το χρόνο και την προτεραιότητα των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων, λαμβάνοντας υπόψη την αρχιτεκτονική του συστήματος.
- (β) Ο καταγραφέας χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και πληροφοριών καθώς και μια μέθοδο για την άμεση ανάκτηση των εν λόγω δεδομένων. Η μέθοδος καταγραφής επιτρέπει την αντιστοίχιση των στοιχείων με τα στοιχεία που καταγράφονται στο έδαφος.



- (γ) Ο καταγραφέας είναι σε θέση να διατηρεί τα στοιχεία που καταγράφονται για τουλάχιστον την ίδια διάρκεια που ορίζεται στην παράγραφο SPO.IDE.H.140 για τους καταγραφείς συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης.
- (δ) Ο καταγραφέας διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.
- (ε) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τη λογική έναρξης και παύσης της καταγραφής του καταγραφέα είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για την έναρξη και παύση της καταγραφής του καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και που προβλέπονται στην παράγραφο SPO.IDE.H.140 στοιχεία δ) και ε).

#### **SPO.IDE.H.155 Συνδυαστικός καταγραφέας στοιχείων πτήσης και συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης**

Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις για τον καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και τον καταγραφέα στοιχείων πτήσης μπορεί να επιτευχθεί με συνδυαστικό καταγραφέα στοιχείων πτήσης και συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης.

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

- (α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με:
  - (1) κάθισμα ή θέση για κάθε μέλος του πληρώματος ή ειδικό εργασιών που επιβαίνει στο ελικόπτερο·
  - (2) ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα και συστήματα πρόσδεσης για κάθε θέση·
  - (3) για ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας μετά την 31η Ιουλίου 1999, μία ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού για κάθε κάθισμα· και
  - (4) ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτομάτως τον κορμό του καθημένου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης.
- (β) Μια ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο.

#### **SPO.IDE.H.165 Κυτίο πρώτων βοηθειών**

- (α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με ένα κυτίο πρώτων βοηθειών.
- (β) Το κυτίο πρώτων βοηθειών:
  - (1) είναι άμεσα διαθέσιμο για χρήση· και
  - (2) διατηρείται ενημερωμένο.

#### **SPO.IDE.H.175 Συμπληρωματικό οξυγόνο — ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης**

- (α) Τα ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης που πετούν σε απόλυτα ύψη πτήσης όπου απαιτείται τροφοδοσία οξυγόνου σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εφοδιασμένα με συσκευή αποθήκευσης και διανομής οξυγόνου που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.

- (β) Τα ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης που πετούν πάνω από απόλυτα ύψη πτήσης όπου το απόλυτο ύψος πίεσης στα διαμερίσματα του θαλάμου είναι άνω των 10 000 ft μεταφέρουν επαρκή ποσότητα οξυγόνου αναπνοής για:
- (1) όλα τα μέλη του πληρώματος για κάθε χρονική περίοδο άνω των 30 λεπτών όταν το απόλυτο ύψος πίεσης στο διαμέρισμα του θαλάμου είναι μεταξύ 10 000 ft και 13 000 ft· και
  - (2) όλα τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών για κάθε χρονική περίοδο όπου το απόλυτο ύψος πίεσης στο διαμέρισμα του θαλάμου είναι άνω των 13 000 ft.
- (γ) Με την επιφύλαξη του στοιχείου β), μπορούν να πραγματοποιούνται υπερβάσεις συγκεκριμένης διάρκειας μεταξύ 13 000 ft και 16 000 ft χωρίς τροφοδοτήσεις οξυγόνου, σύμφωνα με την παράγραφο SPO.OP.195 στοιχείο β).

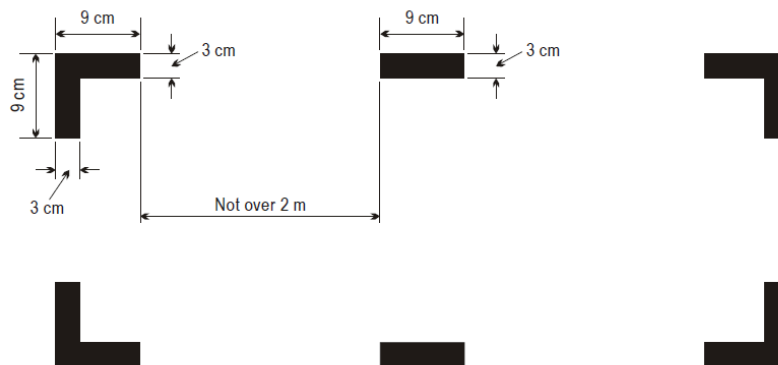
### SPO.IDE.H.180 Πυροσβεστήρες χειρός

- (α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον ένα πυροσβεστήρα χειρός:
- (1) στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης· και
  - (2) σε κάθε διαμέρισμα του θαλάμου που είναι χωριστό από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν ο θάλαμος είναι άμεσα προσβάσιμος στο πλήρωμα πτήσης.
- (β) Ο τύπος και η ποσότητα του μέσου κατάσβεσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλοι για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στο χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

### SPO.IDE.H.185 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

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

**Εικόνα 1: Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο**



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

- (α) Τα ελικόπτερα που είναι πιστοποιημένα για μέγιστη διαμόρφωση θέσεων άνω των έξι, είναι εφοδιασμένα με:
  - (1) αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης· και
  - (2) σωστικό πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT(S)) σε σωσίβια λέμβο ή σωσίβιο γιλέκο, όταν το ελικόπτερο πετά σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 3 λεπτών σε κανονική ταχύτητα πλεύσης.
- (β) Τα ελικόπτερα που είναι πιστοποιημένα για μέγιστη διαμόρφωση έως και έξι θέσεων, είναι εφοδιασμένα με πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης ή προσωπικό ραδιοφάρο εντοπισμού (PLB), που μεταφέρεται από μέλος του πληρώματος ή ειδικό εργασιών.
- (γ) Οι πομποί εντοπισμού έκτακτης ανάγκης οποιουδήποτε τύπου και οι προσωπικοί ραδιοφάροι εντοπισμού έχουν τη δυνατότητα εκπομπής παράλληλα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

**SPO.IDE.H.195 Πτήση πάνω από τη θάλασσα — μη σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα**

- (α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με σωσίβιο γιλέκο για κάθε άτομο που μεταφέρουν, που φορά ο επιβαίνοντας ή είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα ή τη θέση του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται όταν:
  - (1) πετούν πάνω από τη θάλασσα πέρα από την απόσταση αυτοπεριστροφής από την ξηρά, και σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα δεν μπορούν να διατηρήσουν επίπεδο πτήσης· ή
  - (2) πετούν πάνω από τη θάλασσα και σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, και σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα μπορούν να διατηρούν επίπεδο πτήσης· ή
  - (3) απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης βρίσκεται πάνω από τη θάλασσα.
- (β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων που τα φορούν.
- (γ) Ο κυβερνήτης ενός ελικοπτερού που πετά πάνω από τη θάλασσα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή από 50 NM, όποια είναι μικρότερη, προσδιορίζει τους κινδύνους για την επιβίωση των επιβαινόντων του ελικοπτερού σε περίπτωση προσθαλάσωσης, βάσει των οποίων αποφασίζει τη μεταφορά:
  - (1) εξοπλισμού σημάτων για τα σήματα κινδύνου·
  - (2) σωσίβιων λέμβων σε επαρκή αριθμό για τη μεταφορά όλων των ατόμων που βρίσκονται στο αεροσκάφος, αποθηκευμένων κατά τρόπο που διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης· και
  - (3) σωσίβιου εξοπλισμού για την παροχή των μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.
- (δ) Ο κυβερνήτης προσδιορίζει τους κινδύνους για την επιβίωση των επιβαινόντων του ελικοπτερού σε περίπτωση προσθαλάσωσης, όταν αποφασίζεται αν όλοι οι επιβαίνοντες θα φορέσουν τα σωσίβια γιλέκα που απαιτούνται από το στοιχείο α).

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

- (α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με σωσίβιο γιλέκο για κάθε άτομο που μεταφέρουν, που φορά ο επιβαίνοντας ή είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα ή τη θέση του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται όταν:
- (1) πετούν πάνω από τη θάλασσα και σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, και σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα μπορούν να διατηρούν επίπεδο πτήσης·
  - (2) πετούν πάνω από τη θάλασσα πέρα από την απόσταση αυτοπεριστροφής από την ξηρά, και σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα δεν μπορούν να διατηρήσουν επίπεδο πτήσης· ή
  - (3) απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένο πάνω από τη θάλασσα, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθαλάσσωσης.
- (β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων που τα φορούν.

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

Κάθε επιβαίνων φορά στολή επιβίωσης:

- (α) σε πτήση πάνω από τη θάλασσα σε υποστήριξη πτήσεων σε απόσταση από την ακτή και σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, όπου σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα το ελικόπτερο μπορεί να διατηρήσει επίπεδο πτήσης και όταν:
- (1) το δελτίο ή οι προβλέψεις καιρού που είναι διαθέσιμες στον κυβερνήτη δείχνουν ότι η θερμοκρασία της θάλασσας θα είναι κάτω των +10°C κατά την πτήση· ή
  - (2) ο προβλεπόμενος χρόνος διάσωσης υπερβαίνει τον εκτιμώμενο χρόνο επιβίωσης· ή
- (β) αποφασίζεται από τον κυβερνήτη βάσει εκτίμησης επικινδυνότητας όπου λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες συνθήκες:
- (1) πτήσεις πάνω από τη θάλασσα πέρα από την απόσταση αυτοπεριστροφής ή την απόσταση ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης από την ξηρά, όπου σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα το ελικόπτερο δεν μπορεί να διατηρήσει επίπεδο πτήσης· ή
  - (2) το δελτίο ή οι προβλέψεις καιρού που είναι διαθέσιμες στον κυβερνήτη δείχνουν ότι η θερμοκρασία της θάλασσας θα είναι κάτω των +10°C κατά την πτήση.

### **SPO.IDE.H.199 Σωσίβιες λέμβοι, σωστικοί πομποί εντοπισμού έκτακτης ανάγκης και εξοπλισμός επιβίωσης για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από τη θάλασσα — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα**

Τα ελικόπτερα που πετούν:

- (α) πάνω από τη θάλασσα και σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, και σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα μπορούν να διατηρήσουν επίπεδο πτήσης·

- (β) πάνω από τη θάλασσα σε απόσταση που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 3 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, όταν σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα δεν μπορούν να διατηρήσουν επίπεδο πτήσης, και αν το αποφασίσει ο κυβερνήτης βάσει εκτίμησης επικινδυνότητας, είναι εφοδιασμένα με:
- (1) τουλάχιστον μία σωσίβια λέμβο με χωρητικότητα τουλάχιστον το μέγιστο αριθμό ατόμων επί του ελικοπτέρου, αποθηκευμένη κατά τρόπο που διευκολύνει την άμεση χρήση της σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης·
  - (2) τουλάχιστον ένα σωστικό πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης για κάθε απαιτούμενη σωσίβια λέμβο· και
  - (3) σωσίβιο εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων και μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.

#### **SPO.IDE.H.200 Εξοπλισμός επιβίωσης**

Τα ελικόπτερα που πετούν πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εφοδιασμένα με:

- (α) εξοπλισμό σημάτων για τα σήματα κινδύνου·
- (β) τουλάχιστον ένα σωστικό πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης· και
- (γ) πρόσθετο εξοπλισμό επιβίωσης για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ατόμων που μεταφέρονται στο ελικόπτερο.

#### **SPO.IDE.H.201 Πρόσθετες απαιτήσεις για ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις σε απόσταση από την ακτή σε εχθρική θαλάσσια περιοχή — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα**

Τα ελικόπτερα που πετούν σε απόσταση από την ακτή σε εχθρική θαλάσσια περιοχή, σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:

- (α) Όταν το δελτίο ή οι προβλέψεις καιρού που είναι στη διάθεση του κυβερνήτη δείχνουν ότι η θερμοκρασία της θάλασσας θα είναι μικρότερη από +10 °C κατά τη διάρκεια της πτήσης, ή όταν ο εκτιμώμενος χρόνος διάσωσης υπερβαίνει τον υπολογιζόμενο χρόνο επιβίωσης, ή η πτήση είναι προγραμματισμένη να διεξαχθεί τη νύκτα, όλα τα μέλη του πληρώματος και οι ειδικοί εργασιών επί του ελικοπτέρου φορούν στολή επιβίωσης.
- (β) Όλες οι σωσίβιες λέμβοι που μεταφέρονται σύμφωνα με την παράγραφο SPO.IDE.H.199 είναι τοποθετημένες κατά τρόπο ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν στις συνθήκες της θάλασσας στις οποίες αξιολογήθηκαν τα χαρακτηριστικά προσθαλάσσωσης, επίπλευσης και αντιστάθμισης του ελικοπτέρου προκειμένου για τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις προσθαλάσσωσης για την πιστοποίηση.
- (γ) Το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με σύστημα φωτισμού κινδύνου, το οποίο έχει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας ώστε να προσφέρει πηγή γενικού φωτισμού του θαλάμου επιβατών για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του ελικοπτέρου.
- (δ) Όλες οι εξοδοί κινδύνου, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων κινδύνου του πληρώματος, και τα μέσα για το άνοιγμά τους φέρουν σαφή σήμανση για την καθοδήγηση των επιβαινόντων που χρησιμοποιούν τις εξόδους τόσο στο φως της ημέρας όσο και στο σκοτάδι. Οι εν λόγω σημάνσεις είναι σχεδιασμένες για να παραμένουν ορατές, αν το ελικόπτερο έχει ανατραπεί και ο θάλαμος έχει βυθιστεί.

- (ε) Όλες οι μη απορριπτόμενες θύρες που χαρακτηρίζονται ως έξοδοι κινδύνου προσθαλάσσωσης, φέρουν μηχανισμό ασφάλισής τους στην ανοικτή θέση, έτσι ώστε να μην εμποδίζουν την έξοδο των επιβαινόντων σε όλες τις συνθήκες στη θάλασσα έως το απαιτούμενο μέγιστο που θα αξιολογηθεί για προσθαλάσωση και επίπλευση.
- (στ) Όλες οι θύρες, τα παράθυρα ή άλλα ανοίγματα στο διαμέρισμα του θαλάμου που προορίζονται για χρήση για το σκοπό της υποβρύχιας διαφυγής φέρουν κατάλληλο εξοπλισμό ώστε να μπορούν να λειτουργήσουν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
- (ζ) Οι επιβαίνοντες φορούν τα σωσίβια γιλέκα ανά πάσα στιγμή εκτός αν ο ειδικός εργασιών ή ή το μέλος του πληρώματος, για χρήση από τον οποίο προορίζεται το γιλέκο, φορά ολοκληρωμένη στολή επιβίωσης που ικανοποιεί της συνδυασμένη απαίτηση της στολής επιβίωσης και του σωσίβιου γιλέκου.

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

Τα ελικόπτερα που έχουν πιστοποιηθεί για να λειτουργούν στο νερό είναι εφοδιασμένα με:

- (α) άγκυρα θαλάσσης και άλλον εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, της αγκυροβόλησης ή των ελιγμών του ελικοπτερου στο νερό, αναλόγως του μεγέθους, του βάρους και των χαρακτηριστικών επίγειας εξυπηρέτησης· και
- (β) εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα, κατά περίπτωση.

#### **SPO.IDE.H.203 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα — προσθαλάσωση**

Τα σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα που πετούν πάνω από τη θάλασσα σε εχθρικό περιβάλλον σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης και τα μη σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα που πετούν πάνω από τη θάλασσα σε εχθρικό περιβάλλον πέρα από απόσταση 50 NM από την ξηρά είναι:

- (α) σχεδιασμένα για προσθαλάσωση σύμφωνα με το σχετικό κώδικα αξιοπλοΐας·
- (β) πιστοποιημένα για προσθαλάσωση σύμφωνα με το σχετικό κώδικα αξιοπλοΐας· ή
- (γ) εφοδιασμένα με εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης.

#### **SPO.IDE.H.205 Μέσα ατομικής προστασίας**

Κάθε επιβαίνων φέρει μέσα ατομικής προστασίας επαρκή για τον τύπο της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται.

#### **SPO.IDE.H.205 Ακουστικά**

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

### **SPO.IDE.H.215 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας**

- (α) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις με όργανα ή τη νύκτα, ή όταν απαιτείται δυνάμει των ισχυουσών απαιτήσεων εναέριου χώρου, είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας που, υπό φυσιολογικές συνθήκες διάδοσης, διαθέτει ικανότητα:
- (1) αμφίδρομης επικοινωνίας για τον έλεγχο αεροδρομίου·
  - (2) λήψης μετεωρολογικών πληροφοριών·
  - (3) αμφίδρομης επικοινωνίας ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης με τους αεροναυτικούς σταθμούς και στις συχνότητες που ορίζονται από την κατάλληλη αρχή· και
  - (4) επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.
- (β) Όταν απαιτούνται περισσότερες της μίας μονάδες εξοπλισμού επικοινωνιών, κάθε μία είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες στο βαθμό που η βλάβη σε μία από αυτές δεν συνεπάγεται βλάβη σε οποιαδήποτε άλλη.
- (γ) Όταν απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας, επιπλέον του συστήματος ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης που απαιτείται στην παράγραφο SPO.IDE.H.135, τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με διακόπτη μετάδοσης στα χειριστήρια πτήσης για κάθε απαιτούμενο χειριστή ή/και μέλος πληρώματος στην καθορισμένη θέση του/της.

### **SPO.IDE.H.220 Εξοπλισμός ναυτιλίας**

- (α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ναυτιλίας που τους επιτρέπει να συνεχίζουν την πτήση σύμφωνα με:
- (1) το σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, αν υπάρχει· και
  - (2) τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.
- (β) Τα ελικόπτερα διαθέτουν επαρκή εξοπλισμό ναυτιλίας για να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή ναυτιλία, σύμφωνα με το στοιχείο α), ή την ασφαλή εκτέλεση της κατάλληλης ενέργειας έκτακτης ανάγκης.
- (γ) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις για τις οποίες σχεδιάζεται προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης, είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ναυτιλίας με δυνατότητα παροχής καθοδήγησης προς σημείο από το οποίο μπορεί να εκτελεστεί προσγείωση εξ όψεως. Αυτός ο εξοπλισμός έχει τη δυνατότητα παροχής καθοδήγησης για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο σχεδιάζεται η προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης και για κάθε καθορισμένο αεροδρόμιο εναλλαγής.

### **SPO.IDE.H.225 Αναμεταδότης**

Όπου απαιτείται από τον εναέριο χώρο όπου εκτελούνται οι πτήσεις, τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) με όλες τις απαιτούμενες δυνατότητες.

### Ενότητα 3 — Ανεμοπλάνα

#### SPO.IDE.S.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

- (α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται από το παρόν τμήμα εγκρίνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας εάν:
- (1) χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης με σκοπό τη συμμόρφωση προς τις παραγράφους SPO.IDE.S.145 και SPO.IDE.S.150 ή
  - (2) είναι εγκατεστημένα στο ανεμοπλάνο.
- (β) Για τα ακόλουθα στοιχεία, όταν αυτά απαιτούνται από το εν λόγω τμήμα, δεν είναι αναγκαία έγκριση εξοπλισμού:
- (1) ανεξάρτητος φορητός φανός,
  - (2) ακριβές ρολόι, και
  - (3) σωστικά μέσα και εξοπλισμός σηματοδότησης.
- (γ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται από το παρόν τμήμα καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει άλλων ισχυόντων παραρτημάτων, αλλά μεταφέρεται κατά την πτήση, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:
- (1) τα στοιχεία που παρέχουν αυτά τα όργανα, ο εξοπλισμός ή τα εξαρτήματα, δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και
  - (2) τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του ανεμοπλάνου, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.
- (δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός μπορούν να λειτουργήσουν άμεσα και είναι άμεσα προσβάσιμα από τη θέση όπου κάθεται το μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να τα χρησιμοποιήσει.
- (ε) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσβάσιμος για άμεση χρήση.

#### SPO.IDE.S.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του ανεμοπλάνου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

- (α) το ανεμοπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον ΚΕΕ, εάν έχει καθιερωθεί ή
- (β) το ανεμοπλάνο υπόκειται σε πτητική άδεια που εκδίδεται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.



### **SPO.IDE.S.115 Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης**

- (α) Τα ανεμοπλάνα που πραγματοποιούν πτήσεις εξ όψεως την ημέρα είναι εφοδιασμένα με μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
- (1) στην περίπτωση ανεμοπλάνων με κινητήρα, της μαγνητικής πορείας,
  - (2) του χρόνου σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,
  - (3) του απόλυτου ύψους πίεσης, και
  - (4) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα.
- (β) Τα ανεμοπλάνα που πετούν υπό συνθήκες υπό τις οποίες δεν μπορούν να διατηρηθούν σε επιθυμητή στάση χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα επιπρόσθετα όργανα, επιπλέον του αναφερόμενου στο στοιχείο α) μέσου, είναι εφοδιασμένα με μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
- (1) της κατακόρυφης ταχύτητας,
  - (2) της στάσης ή των στροφών και των κλίσεων, και
  - (3) της μαγνητικής πορείας.

### **SPO.IDE.S.120 Πτήσεις εντός των νεφών — όργανα πτήσης και πλοήγησης**

Τα ανεμοπλάνα που πραγματοποιούν πτήσεις εντός των νεφών είναι εφοδιασμένα με μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:

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

### **SPO.IDE.S.125 Καθίσματα και συστήματα πρόσδεσης**

- (α) Τα ανεμοπλάνα είναι εφοδιασμένα με:
- (1) ένα κάθισμα για κάθε επιβαίνοντα· και
  - (2) ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού για κάθε κάθισμα σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.
- (β) Μια ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο.

### **SPO.IDE.S.130 Συμπληρωματικό οξυγόνο**

Τα ανεμοπλάνα που πετούν σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό αποθήκευσης και διανομής οξυγόνου που μεταφέρει επαρκή ποσότητα οξυγόνου αναπνοής για:

- (α) τα μέλη του πληρώματος για κάθε χρονική περίοδο άνω των 30 λεπτών όταν το απόλυτο ύψος πίεσης είναι μεταξύ 10 000 ft και 13 000 ft και
- (β) όλα τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών για κάθε χρονική περίοδο όπου το απόλυτο ύψος πίεσης είναι πάνω από 13 000 ft.

### **SPO.IDE.S.135 Πτήση πάνω από τη θάλασσα**

Ο κυβερνήτης ανεμοπλάνου που πετά πάνω από τη θάλασσα προσδιορίζει τους κινδύνους για την επιβίωση των επιβαίνοντων του ανεμοπλάνου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, βάσει των οποίων αποφασίζει τη μεταφορά:

- (α) σωσίβιου γιλέκου ή ισοδύναμου ατομικού μέσο επίπλευσης για κάθε άτομο που μεταφέρουν, που φορά ο επιβαίνοντας ή είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται·
- (β) πομπού εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) ή προσωπικού ραδιοφάρου εντοπισμού (PLB), που μεταφέρεται από μέλος του πληρώματος ή ειδικό εργασιών, με δυνατότητα εκπομπής παράλληλα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz· και
- (γ) εξοπλισμού σημάτων για τα σήματα κινδύνου, όταν εκτελείται πτήση:
  - (1) πάνω από τη θάλασσα πέρα από το μήκος πτήσεως χωρίς ισχύ κινητήρα από την ξηρά· ή
  - (2) όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένο πάνω από τη θάλασσα, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθαλάσσωσης.

### **SPO.IDE.S.140 Εξοπλισμός επιβίωσης**

Τα ανεμοπλάνα που πετούν πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εφοδιασμένα με συσκευές σημάτων και σωσίβιο εξοπλισμό αναλόγως της περιοχής επάνω από την οποία θα διεξαχθεί η πτήση.

### **SPO.IDE.S.145 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας**

- (α) Όπου απαιτείται από τον εναέριο χώρο όπου εκτελούνται οι πτήσεις, τα ανεμοπλάνα είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας με δυνατότητα αμφίδρομης επικοινωνίας με τους αεροναυτικούς σταθμούς ή στις συχνότητες που πληρούν τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου.
- (β) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, εάν απαιτείται από το στοιχείο α), έχει τη δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

### **SPO.IDE.S.150 Εξοπλισμός ναυτιλίας**

Τα ανεμοπλάνα είναι εφοδιασμένα με τον εξοπλισμό ναυτιλίας που είναι αναγκαίος για τη συνέχιση της πτήσης σύμφωνα με:

- (α) το σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, αν υπάρχει· και
- (β) τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

### **SPO.IDE.S.155 Αναμεταδότης**

Όταν απαιτείται από τον εναέριο χώρο όπου εκτελούνται οι πτήσεις, τα ανεμοπλάνα είναι εφοδιασμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) με όλες τις απαιτούμενες δυνατότητες.

#### Ενότητα 4 — Αερόστατα

##### **SPO.IDE.B.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά**

- (α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται από το παρόν τμήμα εγκρίνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας εάν:
- (1) χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον προσδιορισμό του ίχνους πτήσης με σκοπό τη συμμόρφωση προς την παράγραφο SPO.IDE.B.145 ή
  - (2) είναι εγκατεστημένα στο αερόστατο.
- (β) Για τα ακόλουθα στοιχεία, όταν αυτά απαιτούνται από το εν λόγω τμήμα, δεν είναι αναγκαία έγκριση εξοπλισμού:
- (1) ανεξάρτητος φορητός φανός,
  - (2) ακριβές ρολόι,
  - (3) κυτίο πρώτων βοηθειών, και
  - (4) σωστικά μέσα και εξοπλισμός σηματοδότησης,
- (γ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται από το παρόν τμήμα καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει άλλων ισχυόντων παραρτημάτων, αλλά μεταφέρεται κατά την πτήση, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:
- (1) τα στοιχεία που παρέχουν αυτά τα όργανα, ο εξοπλισμός ή τα εξαρτήματα, δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008· και
  - (2) τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του αερόστατου, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.
- (δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός μπορούν να λειτουργήσουν άμεσα και είναι άμεσα προσβάσιμα από την καθορισμένη θέση του μέλους του πληρώματος πτήσης που πρέπει να τα χρησιμοποιήσει.
- (ε) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσβάσιμος για άμεση χρήση.

##### **SPO.IDE.B.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση**

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του αερόστατου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας, εκτός εάν:

- (α) το αερόστατο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον ΚΕΕ, εάν έχει καθιερωθεί ή
- (β) το αερόστατο υπόκειται σε πτητική άδεια που εκδίδεται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

### **SPO.IDE.B.110 Φώτα πτητικής λειτουργίας**

Τα αερόστατα που πετούν τη νύκτα διαθέτουν:

- (α) φώτα θέσης·
- (β) μέσο που παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αερόστατου·
- (γ) ανεξάρτητο φορητό φανό· και
- (δ) τα ακόλουθα για αερόπλοια θερμού αέρα:
  - (1) φως προσγείωσης· και
  - (2) φως αποφυγής σύγκρουσης.

### **SPO.IDE.B.115 Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός**

Τα αερόστατα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως την ημέρα είναι εφοδιασμένα με τα ακόλουθα:

- (α) μέσο οπτικής παρουσίασης διεύθυνσης εκτροπής· και
- (β) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
  - (1) του χρόνου σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα·
  - (2) της κατακόρυφης ταχύτητας, εάν απαιτείται από το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους· και
  - (3) του απόλυτου ύψους πίεσης, εάν απαιτείται από το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, από τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου ή όταν είναι αναγκαίος ο έλεγχος του απόλυτου ύψους για τη χρήση οξυγόνου.

### **SPO.IDE.B.120 Κυτίο πρώτων βοηθειών**

- (α) Τα αερόστατα είναι εφοδιασμένα με ένα κυτίο πρώτων βοηθειών.
- (β) Το κυτίο πρώτων βοηθειών:
  - (1) είναι άμεσα διαθέσιμο για χρήση· και
  - (2) διατηρείται ενημερωμένο.

### **SPO.IDE.B.121 Συμπληρωματικό οξυγόνο**

Τα αερόστατα που πετούν σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό αποθήκευσης και διανομής οξυγόνου που μεταφέρει επαρκή ποσότητα οξυγόνου αναπνοής για:

- (α) τα μέλη του πληρώματος για κάθε χρονική περίοδο άνω των 30 λεπτών όταν το απόλυτο ύψος πίεσης είναι μεταξύ 10 000 ft και 13 000 ft και
- (β) όλα τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών για κάθε χρονική περίοδο όπου το απόλυτο ύψος πίεσης είναι πάνω από 13 000 ft.

#### **SPO.IDE.B.125 Πυροσβεστήρες χειρός**

Τα αερόστατα θερμού αέρα είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον ένα πυροσβεστήρα χειρός.

#### **SPO.IDE.B.130 Πτήση πάνω από τη θάλασσα**

Ο κυβερνήτης αερόστατου που πετά πάνω από τη θάλασσα προσδιορίζει τους κινδύνους για την επιβίωση των επιβαινόντων του αερόστατου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, βάσει των οποίων αποφασίζει τη μεταφορά:

- (α) σωσίβιου γιλέκου για κάθε άτομο που μεταφέρουν, που φορά ο επιβαίνοντας ή είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από τη θέση του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται·
- (β) πομπού εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) ή προσωπικού ραδιοφάρου εντοπισμού (PLB), που μεταφέρεται από μέλος του πληρώματος ή ειδικό εργασιών, με δυνατότητα εκπομπής παράλληλα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz· και
- (δ) εξοπλισμού σημάτων για τα σήματα κινδύνου.

#### **SPO.IDE.B.135 Εξοπλισμός επιβίωσης**

Τα αερόστατα που πετούν πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εφοδιασμένα με συσκευές σημάτων και σωσίβιο εξοπλισμό αναλόγως της περιοχής επάνω από την οποία θα διεξαχθεί η πτήση.

#### **SPO.IDE.B.140 Διάφορα στοιχεία εξοπλισμού**

- (α) Τα αερόστατα είναι εφοδιασμένα με προστατευτικά γάντια για κάθε μέλος του πληρώματος.
- (β) Τα αερόστατα θερμού αέρα και τα μικτά αερόστατα είναι εφοδιασμένα με:
  - (1) εναλλακτική πηγή ανάφλεξης·
  - (2) μέσο μέτρησης και ένδειξης της ποσότητας καυσίμου·
  - (3) πυρίμαχη κουβέρτα ή πυρίμαχο κάλυμμα και
  - (4) σχοινί διάσωσης μήκους τουλάχιστον 25 m.
- (γ) Τα αερόστατα αερίου είναι εφοδιασμένα με μαχαίρι.

#### **SPO.IDE.B.145 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας**

- (α) Όπου απαιτείται από τον εναέριο χώρο όπου εκτελούνται οι πτήσεις, τα αερόστατα είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας με δυνατότητα αμφίδρομης επικοινωνίας με τους αεροναυτικούς σταθμούς ή στις συχνότητες που πληρούν τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου.
- (β) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, εάν απαιτείται από το στοιχείο α), έχει τη δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

#### **SPO.IDE.B.150 Αναμεταδότης**

Όταν απαιτείται από τον εναέριο χώρο όπου εκτελούνται οι πτήσεις, τα αερόστατα είναι εφοδιασμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) με όλες τις απαιτούμενες δυνατότητες.

## Τμήμα Ε — Ειδικές απαιτήσεις

### Ενότητα 1 — Δραστηριότητες ελικοπτέρων μεταφοράς εξωτερικού φορτίου με αρτάνη (HESLO)

#### SPO.SPEC.HESLO.100 Τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες

- (α) Ο αερομεταφορέας αξιολογεί την περιπλοκότητα της δραστηριότητας για να προσδιορίσει την επικινδυνότητα και τους συναφείς κινδύνους που ενέχονται στη δραστηριότητα.
- (β) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες που καθορίζουν:
  - (1) τον εξοπλισμό που θα μεταφερθεί, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών περιορισμών του και των κατάλληλων καταχωρήσεων στον ΚΕΕ, ανάλογα με την περίπτωση·
  - (2) τη σύνθεση του πληρώματος και τις απαιτήσεις πείρας για τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών·
  - (3) τη σχετική εκπαίδευση για τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, και τα προσόντα και τον διορισμό προσώπων που παρέχουν αυτήν την εκπαίδευση στα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών·
  - (4) τις ευθύνες και τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος και των ειδικών εργασιών·
  - (5) τα κριτήρια επιδόσεων που είναι αναγκαία για την εκτέλεση δραστηριοτήτων HESLO·
  - (6) διαδικασίες σε φυσιολογικές, μη φυσιολογικές συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης για τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών.

#### SPO.SPEC.HESLO.105 Ειδικός εξοπλισμός για τις δραστηριότητες HESLO

Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον:

- (α) έναν καθρέπτη ασφάλειας φορτίου ή εναλλακτικό μέσο μέσω του οποίου είναι ορατοί οι γάντζοι/το φορτίο· και
- (β) έναν μετρητή φορτίου, εκτός εάν υπάρχει άλλη μέθοδος για τον προσδιορισμό του βάρους του φορτίου.

#### SPO.SPEC.HESLO.110 Μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων

Ο αερομεταφορέας που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα προς ή από μη επανδρωμένους χώρους ή απομακρυσμένες τοποθεσίες αιτείται από την αρμόδια αρχή εξαίρεση από τις διατάξεις των τεχνικών οδηγιών, εάν σκοπεύει να μην συμμορφωθεί με άλλες απαιτήσεις αυτών των οδηγιών.

## Ενότητα 2 — Δραστηριότητες μεταφοράς εξωτερικού ανθρώπινου φορτίου (HEC)

### SPO.SPEC.HEC.100 Τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες

- (α) Ο αερομεταφορέας αξιολογεί την περιπλοκότητα της δραστηριότητας για να προσδιορίσει την επικινδυνότητα και τους συναφείς κινδύνους που ενέχονται στη δραστηριότητα.
- (β) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες που καθορίζουν:
- (1) τον εξοπλισμό που θα μεταφερθεί, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών περιορισμών του και των κατάλληλων καταχωρήσεων στον ΚΕΕ, ανάλογα με την περίπτωση·
  - (2) τη σύνθεση του πληρώματος και τις απαιτήσεις πείρας για τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών·
  - (3) τη σχετική εκπαίδευση για τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, και τα προσόντα και τον διορισμό προσώπων που παρέχουν αυτήν την εκπαίδευση στα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών·
  - (4) τις ευθύνες και τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος και των ειδικών εργασιών·
  - (5) τα κριτήρια επιδόσεων που είναι αναγκαία για την εκτέλεση δραστηριοτήτων HEC·
  - (6) διαδικασίες σε φυσιολογικές, μη φυσιολογικές συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης για τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών.

### SPO.SPEC.HEC.105 Ειδικός εξοπλισμός για τις δραστηριότητες HEC

- (α) Το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με:
- (1) εξοπλισμό δραστηριοτήτων ανύψωσης·
  - (2) γάντζο φορτίου·
  - (3) έναν καθρέπτη ασφάλειας φορτίου ή εναλλακτικό μέσο μέσω του οποίου είναι ορατός ο γάντζος και
  - (4) έναν μετρητή φορτίου, εκτός εάν υπάρχει άλλη μέθοδος για τον προσδιορισμό του βάρους του φορτίου.
- (β) Για την εγκατάσταση όλου του εξοπλισμού ανύψωσης και γάντζου φορτίου, καθώς και για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση απαιτείται έγκριση αξιοπλοΐας κατάλληλη για τη σκοπούμενη λειτουργία.

## Ενότητα 3 — Πτώσεις με αλεξίπτωτο (PAR)

### SPO.SPEC.PAR.100 Τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες

- (α) Ο αερομεταφορέας αξιολογεί την περιπλοκότητα της δραστηριότητας για να προσδιορίσει την επικινδυνότητα και τους συναφείς κινδύνους που ενέχονται στη δραστηριότητα.

- (β) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες που καθορίζουν:
- (1) τον εξοπλισμό που θα μεταφερθεί, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών περιορισμών του και των κατάλληλων καταχωρήσεων στον ΚΕΕ, ανάλογα με την περίπτωση·
  - (2) τη σύνθεση του πληρώματος και τις απαιτήσεις πείρας για τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών·
  - (3) τη σχετική εκπαίδευση για τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, και τα προσόντα και τον διορισμό προσώπων που παρέχουν αυτήν την εκπαίδευση στα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών·
  - (4) τις ευθύνες και τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος και των ειδικών εργασιών·
  - (5) τα κριτήρια επιδόσεων που είναι αναγκαία για την εκτέλεση πτώσεων με αλεξίπτωτο·
  - (6) διαδικασίες σε φυσιολογικές, μη φυσιολογικές συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης για τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών.

#### **SPO.SPEC.PAR.105 Μεταφορά μελών πληρώματος και ειδικών εργασιών**

Η απαίτηση της παραγράφου SPO.GEN.106 στοιχείο γ) δεν ισχύει για ειδικούς εργασιών που εκτελούν πτώσεις με αλεξίπτωτο.

#### **SPO.SPEC.PAR.110 Καθίσματα**

Με την επιφύλαξη της παραγράφου SPO.IDE.A.160 στοιχείο α) και της παραγράφου SPO.IDE.H.160 στοιχείο α) σημείο 1, το δάπεδο μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως κάθισμα με την προϋπόθεση ότι υπάρχουν μέσα από τα οποία μπορεί να κρατηθεί ή στα οποία μπορεί να προσδεθεί ο ειδικός εργασιών.

#### **SPO.SPEC.PAR.115 Συμπληρωματικό οξυγόνο**

Με την επιφύλαξη της παραγράφου SPO.OP.195 στοιχείο α), η απαίτηση για τη χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου δεν ισχύει για τους ειδικούς εργασιών που εκτελούν καθήκοντα ουσιώδη για την ειδικευμένη εργασία όταν το απόλυτο ύψος του θαλάμου:

- (α) υπερβαίνει τα 13.000 ft για χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα 6 λεπτά.
- (β) υπερβαίνει τα 15.000 ft για χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα 3 λεπτά.

#### **SPO.SPEC.PAR.120 Πτήση πάνω από τη θάλασσα**

Όταν μεταφέρονται περισσότερα των 6 ατόμων, ο κυβερνήτης αερόστατου που πετά πάνω από τη θάλασσα προσδιορίζει τους κινδύνους για την επιβίωση των επιβαινόντων του αερόστατου σε περίπτωση προσθαλάσωσης, βάσει των οποίων αποφασίζει τη μεταφορά πομπού εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) με δυνατότητα εκπομπής παράλληλα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.



### **SPO.SPEC.PAR.125 Απελευθέρωση επικίνδυνων εμπορευμάτων**

Με την επιφύλαξη της παραγράφου SPO.GEN.160, οι αλεξιπτωτιστές μπορούν να εξέρχονται από το αεροσκάφος για τον σκοπό εγκεκριμένης επίδειξης πτώσης με αλεξίπτωτο επάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή χωριών ή πάνω από υπαίθρια συνάθροιση προσώπων ενώ μεταφέρουν συσκευές παραγωγής καπνού, με την προϋπόθεση ότι οι συσκευές αυτές έχουν κατασκευαστεί για αυτόν τον σκοπό.

## **Ενότητα 4 — Ακροβατικές πτήσεις (ABF)**

### **SPO.SPEC.ABF.100 Τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες**

- (α) Ο αερομεταφορέας αξιολογεί την περιπλοκότητα της δραστηριότητας για να προσδιορίσει την επικινδυνότητα και τους συναφείς κινδύνους που ενέχονται στη δραστηριότητα.
- (β) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες που καθορίζουν:
  - (1) τον εξοπλισμό που θα μεταφερθεί, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών περιορισμών του και των κατάλληλων καταχωρήσεων στον ΚΕΕ, ανάλογα με την περίπτωση·
  - (2) τη σύνθεση του πληρώματος και τις απαιτήσεις πείρας για τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών·
  - (3) τη σχετική εκπαίδευση για τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, και τα προσόντα και τον διορισμό προσώπων που παρέχουν αυτήν την εκπαίδευση στα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών·
  - (4) τις ευθύνες και τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος και των ειδικών εργασιών·
  - (5) τα κριτήρια επιδόσεων που είναι αναγκαία για την εκτέλεση ακροβατικών πτήσεων·
  - (6) διαδικασίες σε φυσιολογικές, μη φυσιολογικές συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης για τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς εργασιών.

### **SPO.SPEC.ABF.105 Έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες που μεταφέρονται**

Στις ακροβατικές πτήσεις δεν απαιτείται η μεταφορά των ακόλουθων εγγράφων που παρατίθενται στην παράγραφο SPO.GEN.140 στοιχείο α):

- (α) λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, ανάλογα με την περίπτωση·
- (β) ενημερωμένοι και κατάλληλοι αεροπορικοί χάρτες για τη διαδρομή/περιοχή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές κατά μήκος των οποίων είναι εύλογο να αναμένεται ενδεχόμενο παρέκκλισης από την πορεία της πτήσης·
- (γ) διαδικασίες και πληροφορίες οπτικών σημάτων για χρήση από αναχαιτίζοντα και αναχαιτιζόμενα αεροσκάφη· και

- (δ) πληροφορίες για τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης για την περιοχή της σκοπούμενης πτήσης.

**SPO.SPEC.ABF.115** **Κυτίο πρώτων βοηθειών**

Η απαίτηση των παραγράφων SPO.IDE.A.165 και SPO.IDE.H.165, βάσει της οποίας τα αεροπλάνα και τα ελικόπτερα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με κυτίο πρώτων βοηθειών, δεν ισχύει για τις ακροβατικές πτήσεις.

**SPO.SPEC.ABF.120** **Πυροσβεστήρες χειρός**

Η απαίτηση της παραγράφου SPO.IDE.180.A, βάσει της οποίας τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πυροσβεστήρα χειρός, δεν ισχύει για τις ακροβατικές πτήσεις.