

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του άρθρου 191α του "Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου" που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Ν. 1815/1988 "Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου" (Α' 250/1988) όπως προστέθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 11 του Ν. 2898/2001 "Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις" (Α' 71/2001) και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 9 του Ν. 3270/2004 "Αρμοδιότητες του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης και θέματα τουρισμού" (Α' 187/2004).

β. Την απόφαση του Πρωθυπουργού 2876/2009 περί "Αλλαγής τίτλου Υπουργείων" (Β' 2234).

γ. Του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Π.Δ. 63/2005 (Α' 98).

2. Το εγχειρίδιο JAR-OPS 3 του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities).

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού προϋπολογισμού.

4. Την με αριθμό Δ 142/2010 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποφασίζουμε:

Άρθρο Πρώτο

Σκοπός – Ορισμοί – Αντιστοιχίση

1. Σκοπός του παρόντος είναι η θέσπιση κανόνων και απαιτήσεων πτητικής λειτουργίας για την έκδοση, τη συνεχή επίβλεψη και την τροποποίηση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, με το οποίο να βεβαιώνεται ότι αυτός διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα, δομή και οργάνωση ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής πτητική λειτουργία των ελικοπτερόνων σε δραστηριότητες, που προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό του, καθώς και η προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις απαιτήσεις του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών.
2. Οι Ορισμοί και οι συντμήσεις όρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται στον παρόντα Κανονισμό είναι οι αναγραφόμενοι στο Κεφάλαιο I του Παραρτήματος I της εν λόγω Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που υπογράφηκε στο Σικάγο και κυρώθηκε με το ν. 211/1947 (Α' 35), το οποίο παράρτημα έχει ενσωματωθεί στην εσωτερική έννομη τάξη, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11 του ν. 2898/2001, με την ΥΠΑ/Δ2/Β/2006 απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Β' 677) και στο JAR-1 (Joint Aviation Requirements - 1) "Ορισμοί και Συντμήσεις" του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities).
3. Ορισμοί και συντμήσεις όρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται ειδικά στα επιμέρους Τμήματα του Κανονισμού αναφέρονται είτε σε αυτά είτε, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, στα αντίστοιχα εγχειρίδια της παραγράφου 1 του άρθρου τρίτου του παρόντος.
4. Στο κυρίως κείμενο του Κανονισμού, όπως αυτό καταχωρίζεται στο άρθρο δεύτερο του παρόντος, διατηρείται η αρίθμηση του πρωτοτύπου, ώστε να υπάρχει ομοιομορφία και αντιστοιχία με ίδιους Κανονισμούς των άλλων Κρατών Μελών του JAA.

Άρθρο Δεύτερο Κανονισμός

Ο Κανονισμός Πτητικής Λειτουργίας Δημοσίων Αερομεταφορών - Ελικόπτερα αποτελεί μετάφραση από την Αγγλική Γλώσσα του εγχειριδίου JAR-OPS 3 (5η τροποποίηση, Ιούλιος 2007) του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities). και έχει ως εξής:

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ

ΜΕΡΟΣ 1 – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

ΤΜΗΜΑ Α	–	Εφαρμογή
ΤΜΗΜΑ Β	–	Γενικά
ΤΜΗΜΑ Γ	–	Πιστοποίηση και εποπτεία αερομεταφορέα
ΤΜΗΜΑ Δ	–	Επιχειρησιακές διαδικασίες
ΤΜΗΜΑ Ε	–	Πτητικές λειτουργίες παντός καιρού
ΤΜΗΜΑ ΣΤ	–	Γενικά περί επιδόσεων
ΤΜΗΜΑ Ζ	–	Επιδόσεις Τάξης 1
ΤΜΗΜΑ Η	–	Επιδόσεις Τάξης 2
ΤΜΗΜΑ Θ	–	Επιδόσεις Τάξης 3
ΤΜΗΜΑ Ι	–	Μάζα και ζυγοστάθμιση
ΤΜΗΜΑ ΙΑ	–	Όργανα και εξοπλισμός
ΤΜΗΜΑ ΙΒ	–	Εξοπλισμός επικοινωνιών και ναυτιλίας
ΤΜΗΜΑ ΙΓ	–	Συντήρηση ελικοπτέρου
ΤΜΗΜΑ ΙΔ	–	Πλήρωμα διακυβέρνησης
ΤΜΗΜΑ ΙΕ	–	Μέλη πληρώματος εκτός αυτών του πληρώματος διακυβέρνησης
ΤΜΗΜΑ ΙΣΤ	–	Εγχειρίδια, ημερολόγια και αρχεία
ΤΜΗΜΑ ΙΖ	–	Περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης
ΤΜΗΜΑ ΙΗ	–	Εναέρια μεταφορά επικίνδυνων υλικών
ΤΜΗΜΑ ΙΘ	–	Ασφάλεια

ΜΕΡΟΣ 2 – ΑΠΟΔΕΚΤΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ (ΑΜC)/ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΗ ΥΛΗ (ΙΕΜ)

ΑΜC/ΙΕΜ Β	–	Γενικά
ΑΜC/ΙΕΜ Γ	–	Πιστοποίηση και εποπτεία αερομεταφορέα
ΑΜC/ΙΕΜ Δ	–	Επιχειρησιακές διαδικασίες
ΑΜC/ΙΕΜ Ε	–	Πτητικές λειτουργίες παντός καιρού
ΑΜC/ΙΕΜ ΣΤ	–	Ικανότητα τύπου
ΑΜC/ΙΕΜ Ζ	–	Επιδόσεις Τάξης 1
ΑΜC/ΙΕΜ Η	–	Επιδόσεις Τάξης 2
ΑΜC/ΙΕΜ Ι	–	Μάζα και ζυγοστάθμιση
ΑΜC/ΙΕΜ ΙΑ	–	Όργανα και εξοπλισμός
ΑΜC/ΙΕΜ ΙΒ	–	Εξοπλισμός επικοινωνιών και ναυτιλίας
ΑΜC/ΙΕΜ ΙΓ	–	Συντήρηση ελικοπτέρου
ΑΜC/ΙΕΜ ΙΔ	–	Πλήρωμα διακυβέρνησης
ΑΜC/ΙΕΜ ΙΕ	–	Μέλη πληρώματος εκτός αυτών του πληρώματος διακυβέρνησης
ΑΜC/ΙΕΜ ΙΣΤ	–	Εγχειρίδια, μητρώα και αρχεία
ΑΜC/ΙΕΜ ΙΖ	–	Περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης
ΑΜC/ΙΕΜ ΙΗ	–	Εναέρια μεταφορά επικίνδυνων υλικών

ΜΕΡΟΣ 1 – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

ΤΜΗΜΑ Α –ΕΦΑΡΜΟΓΗ

JAR-OPS 3.001

Εφαρμογή

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.001)

(α) Το JAR-OPS Μέρος 3 περιγράφει τις απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή στην εκμετάλλευση οποιουδήποτε πολιτικού ελικοπτερου για σκοπούς δημοσίων αερομεταφορών από οποιονδήποτε αερομεταφορέα του οποίου η έδρα της κύριας δραστηριότητας είναι σε Κράτος Μέλος του JAA. Το JAR-OPS Μέρος 3 δεν έχει εφαρμογή:

(1) Σε ελικόπτερα που χρησιμοποιούνται από στρατιωτικές, τελωνειακές, αστυνομικές υπηρεσίες και SAR, ούτε

(2) Σε πτήσεις ρίψης αλεξιπτωτιστών και πυρόσβεσης, και σε σχετικές πτήσεις μετάβασης και επιστροφής στις οποίες τα μόνα πρόσωπα που μεταφέρονται είναι εκείνα που φυσιολογικά θα μεταφέρονταν σε πτήσεις ρίψης αλεξιπτωτιστών και πυρόσβεσης, ούτε

(3) Σε πτήσεις αμέσως πριν, κατά τη διάρκεια ή αμέσως μετά από δραστηριότητα αεροπορικών εφαρμογών, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές οι πτήσεις συνδέονται με την εν λόγω εργασία και στις οποίες, εξαιρουμένων των μελών του πληρώματος, μεταφέρονται όχι περισσότερα από 6 πρόσωπα που είναι απαραίτητα με τις αεροπορικές εφαρμογές.

(β) Οι απαιτήσεις του JAR-OPS Μέρος 3 έχουν εφαρμογή όχι αργότερα από την 1^η Αυγούστου 1999 εκτός εάν σημειώνεται διαφορετικά.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.001

Μεταγενέστερες ημερομηνίες συμμόρφωσης που περιέχονται στο JAR-OPS 3

Ορισμένες από τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στο JAR-OPS 3 έχουν ημερομηνίες συμμόρφωσης οι οποίες είναι μεταγενέστερες από την ημερομηνία εφαρμογής του JAR-OPS 3. Οι διατάξεις αυτής της περίπτωσης και οι σχετικές μεταγενέστερες ημερομηνίες συμμόρφωσης, είναι ως εξής:

JAR-OPS 3.517(α)
– 31 Δεκεμβρίου 2009

JAR-OPS 3.517(β)
– 31 Μαρτίου 2005

JAR-OPS 3.540(α)(4)
– 31 Δεκεμβρίου 2009

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), υποπαράγραφος (γ)(2)(i)(A)
– 31 Δεκεμβρίου 2004

ΤΜΗΜΑ Β –ΓΕΝΙΚΑ

JAR-OPS 3.005

Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς διαφορετικούς από εκείνους που είναι σύμφωνοι με το JAR-OPS Μέρος 3.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του JAR-26 που έχουν εφαρμογή σε ελικόπτερα που εκμεταλλεύονται για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς. Μέχρι την επίσημη υιοθέτηση του JAR-26 θα εφαρμόζονται οι ισχύοντες εθνικοί κανονισμοί.

(γ) Κάθε ελικόπτερο πρέπει να εκμεταλλεύεται σύμφωνα με τους όρους του Πιστοποιητικού Πτητικής Ικανότητάς του και εντός των εγκεκριμένων περιορισμών που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτερού. (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(γ).)

(δ) Οι πτητικές λειτουργίες ελικοπτερού για παροχή Επείγουσας Ιατρικής Βοήθειας (HEMS) πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που περιέχονται στο JAR-OPS Μέρος 3 εκτός από την περίπτωση των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

(ε) Οι πτητικές λειτουργίες ελικοπτερού πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον, που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής, πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που περιέχονται στο JAR-OPS Μέρος 3 εκτός από την περίπτωση των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ε) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση. Το Προσάρτημα αυτό δεν εφαρμόζεται για πτητικές λειτουργίες που διεξάγονται σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ).

(στ) Οι πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερα, που έχουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) 3.175 kg ή λιγότερο, με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) 9 ή λιγότερων, κατά την ημέρα, και σε διαδρομές στις οποίες η αεροναυτιλία γίνεται με αναφορά σε οπτικά σημεία του εδάφους, πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που περιέχονται στο JAR-OPS Μέρος 3 εκτός από την περίπτωση των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

(ζ) Οι πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερα, που έχουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) 3.175 kg και μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) 9 ή λιγότερων, κατά την ημέρα, σε διαδρομές στις οποίες η αεροναυτιλία γίνεται με αναφορά σε οπτικά σημεία του εδάφους, και εκτελούνται εντός μιας τοπικής και καθορισμένης γεωγραφικής περιοχής που είναι αποδεκτή από την Αρχή, οι οποίες πρόκειται να αρχίζουν και να τελειώνουν στην ίδια τοποθεσία (ή σε άλλη τοποθεσία, αποδεκτή από την Αρχή, εντός της τοπικής περιοχής) κατά την ίδια ημέρα, πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που περιέχονται στο JAR-OPS Μέρος 3 εκτός από την περίπτωση των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ζ) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

(η) Οι επιχειρήσεις ελικοπτερού με ανυψωτικό μηχανισμό πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που περιέχονται στο JAR-OPS Μέρος 3 εκτός από την περίπτωση των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(η) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

(θ) Οι πτητικές λειτουργίες ελικοπτερού προς/από πεδίο δημοσίου ενδιαφέροντος πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που περιέχονται στο JAR-OPS Μέρος 3 εκτός από την περίπτωση των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

(ι) Νυχτερινές πτητικές λειτουργίες VFR με τη βοήθεια Συστημάτων Απεικόνισης Νυχτερινής Όρασης (NVIS) πρέπει να διεξάγονται μόνον σύμφωνα με το JAR-OPS 3 και τις διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

JAR-OPS 3.010

Εξαιρέσεις

Η Αρχή μπορεί, κατ' εξαίρεση και προσωρινά, να εγκρίνει εξαίρεση από τις διατάξεις του JAR-OPS Μέρος 3 όταν είναι πεπεισμένη ότι υπάρχει ανάγκη και υπό το όρο της συμμόρφωσης με οποιαδήποτε συμπληρωματική απαίτηση που η Αρχή κρίνει απαραίτητη, προκειμένου να εξασφαλιστεί αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας στη συγκεκριμένη περίπτωση.

JAR-OPS 3.015

Επιχειρησιακές Οδηγίες

(α) Η Αρχή μπορεί να ορίσει, με την έκδοση Επιχειρησιακής Οδηγίας, ότι μια πτητική λειτουργία θα απαγορεύεται, περιορίζεται ή θα υπόκειται σε συγκεκριμένους όρους, προς το συμφέρον των ασφαλών

πτητικών λειτουργιών.

- (β) Οι Επιχειρησιακές Οδηγίες αναφέρουν:
 - (1) Την αιτία της έκδοσης,
 - (2) Εφαρμογή και διάρκεια, καθώς και
 - (3) Ενέργεια που απαιτείται από τους αερομεταφορείς.
- (γ) Οι Επιχειρησιακές Οδηγίες είναι συμπληρωματικές στις διατάξεις του JAR-OPS Μέρος 3.

JAR-OPS 3.020

Νόμοι, Κανονισμοί και Διαδικασίες – Ευθύνες του αερομεταφορέα

- (α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:
 - (1) Όλοι οι υπάλληλοι ενημερώνονται ότι πρέπει να συμμορφώνονται με τους νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες εκείνων των Κρατών στα οποία διεξάγονται οι πτητικές λειτουργίες και έχουν σχέση με την εκτέλεση των καθηκόντων τους, και
 - (2) Όλα τα μέλη του πληρώματος είναι εξοικειωμένα με τους νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες που έχουν σχέση με την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

JAR-OPS 3.025

Κοινή γλώσσα

- (α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος μπορούν να επικοινωνούν σε μια κοινή γλώσσα ή με άλλο τρόπο που είναι αποδεκτός από την Αρχή.
- (β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό πτητικής λειτουργίας είναι ικανό να κατανοεί τη γλώσσα στην οποία είναι γραμμένα εκείνα τα μέρη του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης που αναφέρονται στα καθήκοντα και τις ευθύνες τους.

JAR-OPS 3.030

Κατάλογοι ελάχιστου εξοπλισμού – Ευθύνες του αερομεταφορέα

- (α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονεί, για κάθε ελικόπτερο, ένα κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) εγκεκριμένο από την Αρχή. Αυτός πρέπει να βασίζεται, αλλά χωρίς να είναι λιγότερο περιοριστικός από, το σχετικό κύριο κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MMEL) (εφόσον υπάρχει) που είναι αποδεκτός από την Αρχή.
- (β) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ένα ελικόπτερο παρά μόνο σύμφωνα με τον MEL, εκτός εάν επιτρέπεται από την Αρχή. Οποιαδήποτε τέτοια άδεια δεν θα επιτρέπει, σε καμιά περίπτωση, πτητική λειτουργία καθ' υπέρβαση των περιορισμών του MMEL.

JAR-OPS 3.035

Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου

(Βλέπε AMC OPS 3.035)

(Βλέπε IEM OPS 3.035)

- (α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονεί ένα Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου και να ορίζει ένα Διευθυντή Ποιοτικού Ελέγχου για να παρακολουθεί τη συμμόρφωση με, και την επάρκεια των διαδικασιών που απαιτούνται, ώστε να εξασφαλίζονται ασφαλείς επιχειρησιακές πρακτικές και πτητικά ικανά ελικόπτερα. Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης πρέπει να περιλαμβάνει σύστημα επαναπληροφόρησης προς τον Υπόλογο Διευθυντή (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.175 (η)) για την εξασφάλιση των απαραίτητων διορθωτικών ενεργειών.
- (β) Το Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου πρέπει να περιλαμβάνει Πρόγραμμα Διασφάλισης Ποιότητας που περιέχει διαδικασίες σχεδιασμένες ώστε να επιβεβαιώνουν ότι όλες οι πτητικές λειτουργίες διεξάγονται σύμφωνα με όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις, πρότυπα και διαδικασίες.
- (γ) Το Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου και ο Διευθυντής Ποιοτικού Ελέγχου πρέπει να είναι αποδεκτοί από την Αρχή.
- (δ) Το Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου πρέπει να περιγράφεται σε σχετικό εγχειρίδιο.
- (ε) Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου (α) ανωτέρω, η Αρχή μπορεί να δεχθεί τον ορισμό δύο Διευθυντών Ποιοτικού Ελέγχου, έναν για τις πτητικές λειτουργίες και έναν για την τεχνική συντήρηση, υπό την προϋπόθεση ότι ο αερομεταφορέας έχει συστήσει μια Μονάδα Διαχείρισης Ποιότητας, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι το Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου εφαρμόζεται ενιαία σε ολόκληρη την επιχείρηση.

JAR-OPS 3.037

Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονεί ένα πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων, το οποίο μπορεί να ενσωματωθεί στο Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου, που συμπεριλαμβάνει:

(1) Προγράμματα για να επιτυγχάνεται και διατηρείται η επίγνωση των κινδύνων από όλα τα πρόσωπα που εμπλέκονται σε πτητικές λειτουργίες, και

(2) Μια διάταξη αναφοράς συμβάντος που δίνει τη δυνατότητα παραβολής και εκτίμησης των σχετικών αναφορών συμβάντων και ατυχημάτων προκειμένου να εντοπισθούν δυσμενείς τάσεις ή να αντιμετωπισθούν ελαττώματα προς το συμφέρον της ασφαλείας των πτήσεων. Η διάταξη πρέπει να προστατεύει την ταυτότητα του αναφέροντος και να περιλαμβάνει τη δυνατότητα να μπορούν να υποβάλλονται ανώνυμα οι αναφορές αυτές (Βλέπε ACJ OPS 3.037(α)(2).), και

(3) Αξιολόγηση συναφών πληροφοριών που σχετίζονται με ατυχήματα και συμβάντα, καθώς και διάδοση των σχετικών πληροφοριών, αλλά όχι την απόδοση κατηγορίας, και

(4) Το διορισμό ενός προσώπου που είναι υπεύθυνο για να διευθύνει το πρόγραμμα.

(β) Οι προτάσεις για διορθωτικές ενέργειες, που προκύπτουν από το πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων, πρέπει να είναι στην ευθύνη του προσώπου που είναι υπεύθυνο για να διευθύνει το πρόγραμμα.

(γ) Η αποτελεσματικότητα των αλλαγών που προκύπτουν από τις προτάσεις για διορθωτικές ενέργειες που εντοπίστηκαν από το Πρόγραμμα Πρόληψης Ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων, πρέπει να παρακολουθούνται από το Διευθυντή Ποιοτικού Ελέγχου.

JAR-OPS 3.040

Πρόσθετα μέλη πληρώματος

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος, που δεν απαιτείται να είναι μέλη πληρώματος διακυβέρνησης ή θαλάμου επιβατών, έχουν επίσης εκπαιδευτεί και είναι ικανά να εκτελούν τα καθήκοντα που τους ανατίθενται.

JAR-OPS 3.045

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.050

Πληροφορίες έρευνας και διάσωσης

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι ουσιώδεις πληροφορίες, που έχουν σχέση με την προτιθέμενη πτήση και αφορούν στις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, είναι εύκολα προσιτές στο θάλαμο διακυβέρνησης.

JAR-OPS 3.055

Πληροφορίες σχετικά με τον φερόμενο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι υπάρχουν διαθέσιμοι, για άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας, κατάλογοι που περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης που φέρεται επί όλων των ελικοπτερόν. Οι πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνουν, κατά περίπτωση, τον αριθμό, χρώμα και τύπο των σωσίβιων λέμβων και φωτοβολίδων, λεπτομέρειες για τις ιατρικές προμήθειες έκτακτης ανάγκης, προμήθειες νερού καθώς και τον τύπο και συχνότητες του φορητού εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας έκτακτης ανάγκης.

JAR-OPS 3.060

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.065

Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων

(Βλέπε IEM OPS 3.065)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να μεταφέρει πολεμικά όπλα και πολεμοφόδια αεροπορικώς, εκτός εάν έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από όλα τα ενδιαφερόμενα Κράτη.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα πολεμικά όπλα και τα πολεμοφόδια:

(1) Είναι αποθηκευμένα στο ελικόπτερο σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης, και

(2) Στην περίπτωση πυροβόλων όπλων, που είναι άδεια, εκτός εάν, πριν από την έναρξη της πτήσης,

έχει χορηγηθεί έγκριση από όλα τα ενδιαφερόμενα Κράτη ότι τα εν λόγω πολεμικά όπλα και πολεμοφόδια μπορούν να μεταφερθούν με συνθήκες που διαφέρουν εν μέρει ή εν όλω από εκείνες που αναφέρονται στη παρούσα υποπαράγραφο.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ενημερώνεται ο κυβερνήτης, πριν ξεκινήσει η πτήση, για τις λεπτομέρειες και τη θέση επί του σκάφους οποιωνδήποτε πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων πρόκειται να μεταφερθούν.

JAR-OPS 3.070

Μεταφορά όπλων και πυρομαχικών που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς
(Βλέπε IEM OPS 3.070)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζει ότι του αναφέρονται οποιαδήποτε όπλα, που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς, πρόκειται να μεταφερθούν αεροπορικώς,

(β) Ο αερομεταφορέας, που αποδέχεται τη μεταφορά όπλων που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς, πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Είναι αποθηκευμένα στο ελικόπτερο σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός εάν η Αρχή έχει καθορίσει ότι η συμμόρφωση δεν είναι πρακτικά δυνατή και έχει αποδεχτεί ότι μπορεί να εφαρμοσθούν άλλες διαδικασίες, και

(2) Στην περίπτωση πυροβόλων όπλων ή άλλων όπλων που μπορούν να φέρουν πυρομαχικά, είναι άδεια.

(γ) Πυρομαχικά για όπλα που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς μπορούν να μεταφέρονται σε ελεγμένες αποσκευές επιβατών, με την επιφύλαξη συγκεκριμένων περιορισμών, σύμφωνα με τις Τεχνικές Οδηγίες (βλέπε JAR-OPS 3.1160 (β)(5)), όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.1150 (α)(14).

JAR-OPS 3.075

Μέθοδος μεταφοράς προσώπων

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο δεν βρίσκεται σε οποιοδήποτε μέρος ελικοπτερου εν πτήσει, το οποίο δεν είναι μέρος σχεδιασμένο για την εξυπηρέτηση προσώπων, εκτός εάν έχει παραχωρηθεί από τον κυβερνήτη προσωρινή άδεια πρόσβασης σε οποιοδήποτε μέρος του ελικοπτερου:

(1) Με σκοπό να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες για την ασφάλεια του ελικοπτερου ή οποιουδήποτε προσώπου, ζώου ή αγαθών μέσα σε αυτό, ή

(2) Στο οποίο μεταφέρονται φορτία ή εφόδια, και είναι μέρος το οποίο έχει σχεδιαστεί για να δίνει τη δυνατότητα σε ένα πρόσωπο να έχει πρόσβαση σε αυτό ενώ το ελικόπτερο βρίσκεται εν πτήσει.

JAR-OPS 3.080

Προσφορά επικίνδυνων υλικών για αεροπορική μεταφορά

Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο δεν προσφέρει ή αποδέχεται επικίνδυνα υλικά για αεροπορική μεταφορά, εκτός εάν το πρόσωπο έχει εκπαιδευτεί και τα υλικά είναι κατάλληλα ταξινομημένα, τεκμηριωμένα, πιστοποιημένα, περιγραμμένα, συσκευασμένα, φέρουν σήμανση, διακρίνονται με ετικέτα και είναι σε κατάλληλη κατάσταση για μεταφορά, όπως απαιτείται από τις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 3.085

Ευθύνες πληρώματος

(α) Ένα μέλος του πληρώματος πρέπει να είναι υπεύθυνο για τη σωστή εκτέλεση των καθηκόντων του, τα οποία:

(1) Σχετίζονται με την ασφάλεια του ελικοπτερου και των επιβαινόντων του, και

(2) Καθορίζονται στις οδηγίες και τις διαδικασίες που περιγράφονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Ένα μέλος πληρώματος πρέπει:

(1) Να αναφέρει στον κυβερνήτη κάθε σφάλμα, βλάβη, λειτουργική ανωμαλία ή ελάττωμα, το οποίο πιστεύει ότι μπορεί να επηρεάσει την πτητική ικανότητα ή την ασφαλή πτητική λειτουργία του ελικοπτερου, περιλαμβανομένων και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης.

(2) Να αναφέρει στον κυβερνήτη οποιοδήποτε συμβάν που έθεσε σε κίνδυνο, ή θα μπορούσε να έχει θέσει σε κίνδυνο, την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας, και

(3) Να χρησιμοποιεί τη διάταξη αναφοράς συμβάντων του αερομεταφορέα σύμφωνα με το JAR-OPS 3.037(α)(2). Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, ένα αντίγραφο της αναφοράς(ών) πρέπει να διαβιβάζεται στον εμπλεκόμενο κυβερνήτη.

(γ) Τίποτα από την ανωτέρω παράγραφο (β) δεν μπορεί να υποχρεώσει ένα μέλος πληρώματος να αναφέρει συμβάν το οποίο έχει ήδη αναφερθεί από άλλο μέλος πληρώματος.

(δ) Ένα μέλος πληρώματος δεν πρέπει να εκτελεί καθήκοντα σε ελικόπτερο:

(1) Εφόσον βρίσκεται υπό την επήρεια οποιωνδήποτε ναρκωτικών ή ψυχοκινητικών ουσιών που ενδέχεται να επηρεάσουν τις ικανότητες του με τρόπο αντίθετο προς την ασφάλεια (βλέπε επίσης JAR-FCL Μέρος 3 (Medical) – 3.035 και 3.040),

(2) Μέχρις ότου παρέλθει εύλογο χρονικό διάστημα μετά από κατάδυση σε νερό,

(3) Μετά από αιμοδοσία, εκτός εάν έχει παρέλθει εύλογο χρονικό διάστημα,

(4) Εάν έχει οποιαδήποτε αμφιβολία για την ικανότητα του να εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ή

(5) Εάν γνωρίζει ή έχει υπόνοιες ότι υποφέρει από κόπωση, ή νιώθει ότι δεν είναι ικανός σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την πτήση.

(ε) Ένα μέλος πληρώματος δεν πρέπει:

(1) Να καταναλώνει οινοπνευματώδη ποτά σε διάστημα μικρότερο των 8 ωρών πριν από την καθορισμένη ώρα παρουσίας για πτητική απασχόληση ή την έναρξη επιφυλακής (stand-by),

(2) Να αρχίζει περίοδο πτητικής απασχόλησης με επίπεδο οινοπνεύματος στο αίμα άνω των 0,2 τοις χιλίοις,

(3) Να καταναλώνει οινοπνευματώδη ποτά κατά την περίοδο πτητικής απασχόλησης ή ενώ βρίσκεται σε επιφυλακή.

(στ) Ο κυβερνήτης πρέπει να:

(1) Είναι υπεύθυνος για την ασφαλή πτητική λειτουργία του ελικοπτερού και την ασφάλεια των επιβαινόντων όταν περιστρέφονται τα στροφέια,

(2) Έχει την εξουσία να δίνει όλες τις εντολές που θεωρεί απαραίτητες προκειμένου να εξασφαλίζει την ασφάλεια του ελικοπτερού και των προσώπων ή των περιουσιακών στοιχείων που μεταφέρονται σε αυτό,

(3) Έχει το δικαίωμα να αποβιβάζει οποιοδήποτε πρόσωπο, ή να αφαιρεί οποιοδήποτε μέρος του φορτίου, το οποίο, κατά τη γνώμη του, μπορεί να συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του ελικοπτερού ή των επιβαινόντων σε αυτό,

(4) Μην επιτρέπει τη μεταφορά με το ελικόπτερο σε πρόσωπο το οποίο φαίνεται να βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών σε βαθμό που είναι πιθανόν να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του ελικοπτερού ή των επιβαινόντων σε αυτό,

(5) Έχει το δικαίωμα να αρνηθεί τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, απελαθέντων ή προσώπων που τελούν υπό κράτηση, εφόσον η μεταφορά τους δημιουργεί οποιοδήποτε κίνδυνο για την ασφάλεια του ελικοπτερού ή των επιβαινόντων σε αυτό,

(6) Εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες ενημερώνονται για τη θέση των εξόδων κινδύνου καθώς και για τη θέση και χρήση του σχετικού εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης,

(7) Εξασφαλίζει ότι τηρούνται όλες οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(8) Μην επιτρέπει σε οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος να εκτελεί οποιαδήποτε δραστηριότητα κατά τη διάρκεια μιας κρίσιμης φάσης της πτήσης, εκτός από εκείνα τα καθήκοντα που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία του ελικοπτερού,

(9) Μην επιτρέπει:

(i) Κατά τη διάρκεια της πτήσης να καθίσταται ανενεργός, να τίθεται εκτός λειτουργίας ή να εξαλείφονται τα δεδομένα του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, ούτε επιτρέπει να εξαλείφονται τα καταγεγραμμένα στοιχεία μετά την πτήση στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς,

(ii) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, να καθίσταται ανενεργός ή να τίθεται εκτός λειτουργίας ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, εκτός εάν πιστεύει ότι τα καταγεγραμμένα δεδομένα, τα οποία διαφορετικά θα εξαλείφονταν αυτομάτως, θα πρέπει να διατηρηθούν για τη διερεύνηση συμβάντος ή ατυχήματος, ούτε να επιτρέπει τη χειροκίνητη εξάλειψη καταγεγραμμένων δεδομένων, κατά τη διάρκεια ή μετά την πτήση, στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς,

(10) Αποφασίζει εάν θα αποδεχτεί ή όχι ένα ελικόπτερο με συστήματα εκτός λειτουργίας που επιτρέπονται από τον κατάλογο απόκλισης από τη διαμόρφωση (CDL) ή τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού(MEL), και

(11) Βεβαιώνεται ότι έχει εκτελεσθεί η προ πτήσης επιθεώρηση.

(ζ) Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η διεξαγωγή της πτήσης πρέπει, σε περίπτωση

κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτεί άμεση απόφαση και δράση, να προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει απαραίτητη υπό τις περιστάσεις. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες, τις επιχειρησιακές διαδικασίες και μεθόδους, προς το συμφέρον της ασφάλειας.

JAR-OPS 3.090
Εξουσία του κυβερνήτη

Όλα τα πρόσωπα που μεταφέρονται με το ελικόπτερο πρέπει να υπακούουν σε όλες τις νόμιμες εντολές που δίνονται από τον κυβερνήτη για το σκοπό της ασφάλειας του ελικοπτήρου και των προσώπων ή των περιουσιακών στοιχείων που μεταφέρονται με αυτό.

JAR-OPS 3.095
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.100
Άδεια εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο, εκτός από μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που έχει ορισθεί σε μια πτήση, δεν εισέρχεται ή μεταφέρεται στο θάλαμο διακυβέρνησης, εκτός εάν το πρόσωπο αυτό:

(1) Ασκεί καθήκοντα μέλους πληρώματος,

(2) Είναι εκπρόσωπος της Αρχής που είναι αρμόδια για πιστοποίηση, αδειοδότηση ή επιθεώρηση, εφόσον αυτό απαιτείται για την εκτέλεση των επίσημων καθηκόντων του, ή

(3) Επιτρέπεται, και μεταφέρεται, σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Προς το συμφέρον της ασφάλειας, η είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης δεν προκαλεί απόσπαση της προσοχής ή/και δεν εμποδίζει την πτητική λειτουργία, και

(2) Όλα τα άτομα που μεταφέρονται στο θάλαμο διακυβέρνησης εξοικειώνονται με τις σχετικές διαδικασίες ασφαλείας.

(γ) Η τελική απόφαση που αφορά την είσοδο στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να είναι στην ευθύνη του κυβερνήτη.

JAR-OPS 3.105
Μη εγκεκριμένη μεταφορά

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο δεν κρύβεται ή κρύβει φορτίο επί του σκάφους.

JAR-OPS 3.110
Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να επιτρέπει σε κανένα πρόσωπο να χρησιμοποιεί επί του ελικοπτήρου φορητή ηλεκτρονική συσκευή, που ενδέχεται να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του και λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζει ότι κανένα άτομο δεν κάνει χρήση.

JAR-OPS 3.115
Οινοπνευματώδη ποτά και φάρμακα

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να επιτρέπει σε οποιοδήποτε πρόσωπο να εισέλθει ή να παραμείνει στο ελικόπτερο και λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο δεν εισέρχεται ή παραμένει, εφόσον βρίσκεται υπό την επίρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών σε βαθμό που είναι πιθανόν να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του ελικοπτήρου ή των επιβαινόντων σε αυτό.

JAR-OPS 3.120
Διακύβευση της ασφάλειας

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε, να εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο δεν ενεργεί απερίσκεπτα ή απρόσεκτα, ή παραλείπει να ενεργήσει:

(1) Έτσι ώστε να θέσει σε κίνδυνο ελικόπτερο ή πρόσωπο εντός αυτού,

(2) Έτσι ώστε να προκαλέσει ή να επιτρέψει σε ελικόπτερο να θέσει σε κίνδυνο οποιοδήποτε πρόσωπο ή περιουσιακό στοιχείο.

JAR-OPS 3.125

Έγγραφα φερόμενα επί του ελικοπτέρου

(Βλέπε ACJ OPS 3.125)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κάθε πτήση βρίσκονται εντός του ελικοπτέρου τα ακόλουθα:

- (1) Το Πιστοποιητικό Νηολόγησης,
- (2) Το Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας,
- (3) Το πρωτότυπο ή αντίγραφο του Πιστοποιητικού Θορύβου (εάν έχει εφαρμογή),
- (4) Το πρωτότυπο ή αντίγραφο του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα,
- (5) Την Άδεια Ραδιοσταθμού Αεροσκάφους, και
- (6) Το πρωτότυπο ή αντίγραφο του Πιστοποιητικού(ών) Ασφάλισης ευθύνης προς Τρίτους.

(β) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει, σε κάθε πτήση εφόσον είναι πρακτικά δυνατόν, να έχει στη κατοχή του ισχύον πτυχίο πληρώματος διακυβέρνησης με αντίστοιχη ειδικότητα(ες) για το σκοπό της πτήσης.

JAR-OPS 3.130

Εγχειρίδια που πρέπει να φέρονται

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

- (1) Σε κάθε πτήση φέρονται τα ισχύοντα μέρη του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης που είναι σχετικά με τα καθήκοντα του πληρώματος,
- (2) Εκείνα τα μέρη του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης τα οποία απαιτούνται για τη διεξαγωγή μιας πτήσης, είναι εύκολα προσιτά στο πλήρωμα επί του σκάφους, και
- (3) Στο ελικόπτερο φέρεται το ισχύον Εγχειρίδιο Πτήσης Ελικοπτέρου, εκτός εάν η Αρχή έχει αποδεχτεί ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης που καθορίζεται στο JAR-OPS 3.1045, Προσάρτημα 1, Μέρος Β, περιέχει συναφείς πληροφορίες για το συγκεκριμένο ελικόπτερο.

JAR-OPS 3.135

Πρόσθετες πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρονται

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, επιπλέον των εγγράφων και εγχειριδίων που καθορίζονται στα JAR-OPS 3.125 και JAR-OPS 3.130, σε κάθε πτήση φέρονται οι ακόλουθες πληροφορίες και έντυπα, που είναι σχετικά με τον τύπο και την περιοχή πτητικής λειτουργίας:

- (1) Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται από το JAR-OPS 3.1060,
- (2) Τεχνικό μητρώο ελικοπτέρου που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται από το Μέρος ΙΓ – Μ.Α.306 Σύστημα τεχνικού μητρώου αερομεταφορέα,
- (3) Λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης ATS,
- (4) Κατάλληλα έγγραφα ενημέρωσης NOTAM/AIS,
- (5) Κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες,
- (6) Έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης όπως καθορίζεται στο JAR-OPS Μέρος 3 Τμήμα Ι.
- (7) Κοινοποίηση ειδικών κατηγοριών επιβατών όπως προσωπικό ασφαλείας, εάν δεν θεωρείται ως πλήρωμα, ανάπηρα πρόσωπα, μη αποδεκτοί επιβάτες, απελαθέντες και πρόσωπα υπό φρούρηση,
- (8) Κοινοποίηση ειδικών φορτίων που περιλαμβάνουν επικίνδυνα υλικά συμπεριλαμβανομένων γραπτών πληροφοριών προς τον κυβερνήτη, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.1215(δ),
- (9) Ισχύοντες χάρτες αεροπλοΐας και τοπογραφικοί καθώς και συναφή έγγραφα, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.290(β)(7),
- (10) Οποιοδήποτε άλλο έγγραφο το οποίο ενδέχεται να απαιτηθεί από τα Κράτη που εμπλέκονται στη συγκεκριμένη πτήση, όπως αναλυτική κατάσταση φορτίου, ονομαστική κατάσταση επιβατών κλπ, και
- (11) Έντυπα για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της Αρχής και του αερομεταφορέα για υποβολή αναφορών.

(β) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει όπως οι πληροφορίες, που αναφέρονται λεπτομερώς στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω ή σε μέρη αυτής, παρουσιάζονται και με μορφή διαφορετική από έντυπη. Πρέπει να διασφαλίζεται αποδεκτό επίπεδο δυνατότητας πρόσβασης, χρήσης και αξιοπιστίας.

JAR-OPS 3.140

Πληροφορίες που διατηρούνται στο έδαφος

- (α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:
- (1) Τουλάχιστον κατά τη διάρκεια κάθε πτήσης ή σειράς πτήσεων:
 - (i) Οι πληροφορίες που αφορούν την πτήση και είναι κατάλληλες για τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, διατηρούνται στο έδαφος, και
 - (ii) Οι πληροφορίες διατηρούνται έως ότου δημιουργηθούν αντίγραφα στο χώρο στον οποίο θα αποθηκευτούν, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.1065, ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό,
 - (iii) Οι ίδιες πληροφορίες μεταφέρονται σε ένα πυρίμαχο δοχείο εντός του ελικοπτέρου.
 - (β) Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω περιλαμβάνουν:
 - (1) Αντίγραφο του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης, όπου ενδείκνυται,
 - (2) Αντίγραφα του σχετικού μέρους(ων) του τεχνικού μητρώου του ελικοπτέρου,
 - (3) NOTAM για τη συγκεκριμένη διαδρομή εάν έχουν εκδοθεί ειδικά από τον αερομεταφορέα,
 - (4) Έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης, εφόσον απαιτείται (παραπομπή στο JAR-OPS 3.625), και
 - (5) Κοινοποίηση ειδικών φορτίων.

JAR-OPS 3.145

Εξουσία για επιθεώρηση

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι σε οποιοδήποτε πρόσωπο, που είναι εξουσιοδοτημένο από την Αρχή, επιτρέπεται οποτεδήποτε να επιβιβαστεί και να πετάξει σε οποιοδήποτε ελικόπτερο που εκμεταλλεύεται σύμφωνα με AOC που εκδόθηκε από την Αρχή, καθώς και να εισέρχεται και παραμείνει στο θάλαμο διακυβέρνησης, υπό την προϋπόθεση ότι ο κυβερνήτης μπορεί να αρνηθεί την πρόσβαση στο θάλαμο διακυβέρνησης εάν, κατά τη γνώμη του, εξ αιτίας αυτού διακυβεύεται η ασφάλεια του ελικοπτέρου.

JAR-OPS 3.150

Παρουσίαση εγγράφων και αρχείων

- (α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να:
- (1) Επιτρέπει, σε οποιοδήποτε πρόσωπο που είναι εξουσιοδοτημένο από την Αρχή, την πρόσβαση σε οποιαδήποτε έγγραφα και αρχεία τα οποία σχετίζονται με τις πτητικές λειτουργίες ή τη συντήρηση, και
 - (2) Να παρουσιάζει όλα τα εν λόγω έγγραφα και αρχεία, όταν ζητηθεί από την Αρχή, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.
- (β) Ο κυβερνήτης πρέπει, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος από τη στιγμή που του ζητηθεί από πρόσωπο που είναι εξουσιοδοτημένο από την Αρχή, να παρουσιάζει στο πρόσωπο αυτό τα έγγραφα που απαιτείται να φέρονται επί του σκάφους.

JAR-OPS 3.155

Διατήρηση των εγγράφων

- (α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:
- (1) Όλα τα πρωτότυπα έγγραφα ή αντίγραφα αυτών, που πρέπει να διατηρεί, φυλάσσονται για το απαιτούμενο χρονικό διάστημα ακόμα κι αν παύσει να είναι ο αερομεταφορέας του ελικοπτέρου, και
 - (2) Όταν ένα μέλος πληρώματος, σε σχέση με το οποίο ο αερομεταφορέας διαθέτει αρχείο σύμφωνα με το Τμήμα IZ, γίνεται μέλος πληρώματος σε άλλον αερομεταφορέα, αυτό το αρχείο διατίθεται στο νέο αερομεταφορέα.

JAR-OPS 3.160

Διατήρηση, παρουσίαση και χρήση των καταγραφών αποτυπωτή στοιχείων πτήσης

- (α) Διατήρηση καταγραφών (Βλέπε IEM OPS 3.160(α))
- (1) Μετά από ατύχημα, ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου επί του οποίου φέρεται αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, στο βαθμό που είναι εφικτό, να διατηρεί τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα που αναφέρονται στο εν λόγω ατύχημα, όπως έχουν διατηρηθεί από τον αποτυπωτή για χρονικό διάστημα 60 ημερών, εκτός εάν δοθούν διαφορετικές οδηγίες από τη διερευνούσα Αρχή.
 - (2) Εκτός από την περίπτωση που η Αρχή έχει χορηγήσει προγενέστερη άδεια, μετά από συμβάν που υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά, ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου επί του οποίου φέρεται αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, στο βαθμό που είναι εφικτό, να διατηρεί τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα που αναφέρονται στο εν λόγω συμβάν, όπως έχουν διατηρηθεί από τον αποτυπωτή για χρονικό

διάστημα 60 ημερών, εκτός εάν δοθούν διαφορετικές οδηγίες από την διερευνούσα Αρχή.

(3) Επιπλέον, όταν η Αρχή αποφασίσει σχετικά, ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου επί του οποίου φέρεται αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να διατηρεί τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα για χρονικό διάστημα 60 ημερών, εκτός εάν δοθούν διαφορετικές οδηγίες από τη διερευνούσα Αρχή.

(4) Όταν απαιτείται να φέρεται αποτυπωτής στοιχείων πτήσης επί ελικοπτέρου, ο αερομεταφορέας του ελικοπτέρου αυτού πρέπει να:

(i) Αποθηκεύει τις καταγραφές για την περίοδο του χρόνου εκμετάλλευσης, όπως απαιτείται από τα JAR-OPS 3.715 και 3.720 εκτός από την περίπτωση που, για σκοπούς δοκιμής και συντήρησης των αποτυπωτών στοιχείων πτήσης, μπορεί να διαγραφεί μέχρι μια ώρα από το πιο παλιά καταγεγραμμένο υλικό, κατά τη διάρκεια της δοκιμής, και

(ii) Τηρεί ένα έγγραφο, το οποίο παρουσιάζει τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την ανάκτηση και μετατροπή των αποθηκευμένων δεδομένων σε τεχνικές μονάδες.

(iii) Διατηρεί συνεχώς το αρχείο τουλάχιστον μιας αντιπροσωπευτικής πτήσης, δηλαδή καταγραφή πτήσης που έγινε εντός των τελευταίων 12 μηνών η οποία περιλαμβάνει απογείωση, άνοδο, πλεύση, κάθοδο, προσέγγιση για προσγείωση και προσγείωση, μαζί με κάποιο τρόπο αναγνώρισης του αρχείου σε σχέση με την πτήση με την οποία σχετίζεται.

(β) *Παρουσίαση των καταγραφών.* Ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου, επί του οποίου φέρεται αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, εντός εύλογου χρόνου αφού του ζητηθεί από την Αρχή, να παρουσιάζει οποιαδήποτε καταγραφή έγινε από αποτυπωτή στοιχείων πτήσης η οποία είναι διαθέσιμη ή έχει διατηρηθεί.

(γ) *Χρήση των καταγραφών*

(1) Οι καταγραφές του αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης δεν μπορεί να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους εκτός από τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος το οποίο υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά παρά μόνον με τη συναίνεση όλων των εμπλεκόμενων μελών του πληρώματος.

(2) Οι καταγραφές του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης δεν μπορεί να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους εκτός από τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος το οποίο υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά εκτός εάν τα εν λόγω αρχεία:

- (i) Χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα μόνο για σκοπούς πτητικής ικανότητας ή συντήρησης, ή
- (ii) Γίνουν μη αναγνωρίσιμα, ή
- (iii) Αποκαλυφθούν σύμφωνα με διαδικασίες ασφαλείας.

JAR-OPS 3.165

Μίσθωση

(α) *Ορολογία*

Οι όροι που χρησιμοποιούνται στην παρούσα υποπαράγραφο έχουν την ακόλουθη έννοια:

(1) *Μίσθωση υπό όρους (Dry lease)* – Όταν γίνεται εκμετάλλευση του ελικοπτέρου σύμφωνα με το AOC του μισθωτή.

(2) *Πλήρης μίσθωση (Wet lease)* – Όταν γίνεται εκμετάλλευση του ελικοπτέρου σύμφωνα με το AOC του εκμισθωτή.

(3) Αερομεταφορέας του JAA – Αερομεταφορέας πιστοποιημένος σύμφωνα με το JAR-OPS 3 Μέρος 3 από ένα Κράτος Μέλος του JAA.

(β) *Μίσθωση ελικοπτέρων μεταξύ αερομεταφορέων του JAA*

(1) *Πλήρης εκμίσθωση (Wet lease - out)*. Ένας αερομεταφορέας του JAA που παρέχει ελικόπτερο και πλήρες πλήρωμα σε άλλον αερομεταφορέα του JAA, και ο οποίος διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο Τμήμα Γ, θα παραμένει ο αερομεταφορέας του ελικοπτέρου.

(2) *Όλες οι μισθώσεις εκτός από την πλήρη εκμίσθωση*

(i) Με εξαίρεση των οριζόμενων στην υποπαράγραφο (β)(1) ανωτέρω, ένας αερομεταφορέας του JAA που χρησιμοποιεί ελικόπτερο από, ή το παρέχει σε, άλλον αερομεταφορέα του JAA, πρέπει να εξασφαλίσει εκ των προτέρων έγκριση για την πτητική λειτουργία από την αντίστοιχη Αρχή του. Οποιοδήποτε όροι οι οποίοι αποτελούν μέρος αυτής της έγκρισης πρέπει να περιλαμβάνονται στη σύμβαση μίσθωσης.

(ii) Εκείνα τα στοιχεία των συμβάσεων μίσθωσης, τα οποία εγκρίνονται από την Αρχή, πλην εκείνων των συμβάσεων μίσθωσης στις οποίες εμπλέκονται ελικόπτερο και πλήρες πλήρωμα και δεν προβλέπεται καμιά μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και ευθυνών, πρέπει να θεωρούνται όλα ως τροποποιήσεις του AOC σύμφωνα με το οποίο θα πραγματοποιηθούν οι πτητικές λειτουργίες, σε σχέση με το μισθωμένο ελικόπτερο.

(γ) *Μίσθωση ελικοπτέρων μεταξύ αερομεταφορέα του JAA και οποιουδήποτε νομικού προσώπου που δεν είναι αερομεταφορέας του JAA*

(1) *Μίσθωση υπό όρους (Dry lease-in)*

(i) Ένας αερομεταφορέας του JAA δεν πρέπει να μισθώνει υπό όρους ελικόπτερο από νομικό πρόσωπο που δεν είναι αερομεταφορέας του JAA, εκτός εάν έχει εγκριθεί από την Αρχή. Οποιοδήποτε όροι οι οποίοι αποτελούν μέρος αυτής της έγκρισης πρέπει να περιλαμβάνονται στη σύμβαση μίσθωσης.

(ii) Ένας αερομεταφορέας του JAA πρέπει να εξασφαλίζει ότι, σε σχέση με ελικόπτερα που μισθώνονται υπό όρους, οποιοσδήποτε διαφορές από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα Τμήματα IA, IB, ή/και το JAR-26, κοινοποιούνται και γίνεται αποδεκτές από την Αρχή.

(2) *Πλήρης μίσθωση (Wet lease-in)*

(i) Ένας αερομεταφορέας του JAA δεν πρέπει να μισθώνει πλήρως ελικόπτερο, για περισσότερο από 3 συνεχείς μήνες εντός οποιωνδήποτε 12 συνεχών μηνών, από νομικό πρόσωπο που δεν είναι αερομεταφορέας του JAA, χωρίς την έγκριση της Αρχής.

(ii) Ένας αερομεταφορέας του JAA πρέπει να εξασφαλίζει ότι, σε σχέση με τα ελικόπτερα που μισθώνονται πλήρως:

(A) Τα πρότυπα ασφαλείας του εκμισθωτή, σε σχέση με τη συντήρηση και την πτητική λειτουργία, είναι ισοδύναμα με τα JAR,

(B) Ο εκμισθωτής είναι αερομεταφορέας που κατέχει AOC που εκδόθηκε από Κράτος το οποίο είναι συμβαλλόμενο στη Σύμβαση του Σικάγου,

(Γ) Το ελικόπτερο διαθέτει επίσημο Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας, που εκδόθηκε σύμφωνα με το Παράρτημα 8 του ICAO. Επίσημα Πιστοποιητικά Πτητικής Ικανότητας που εκδόθηκαν από Κράτος Μέλος του JAA, διαφορετικό από το Κράτος που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του AOC, θα γίνονται αποδεκτά όταν εκδοθούν σύμφωνα με το JAR-21, και

(Δ) Συμμορφώνεται με οποιαδήποτε απαίτηση του JAA που έχει εφαρμοσθεί από την Αρχή του μισθωτή.

(3) *Εκμίσθωση υπό όρους (Dry lease-out)*

(i) Ένας αερομεταφορέας του JAA μπορεί να εκμισθώνει υπό όρους ελικόπτερο για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς σε οποιονδήποτε αερομεταφορέα Κράτους το οποίο είναι συμβαλλόμενο στη Σύμβαση του Σικάγου, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

(A) Η Αρχή έχει εξαιρέσει τον αερομεταφορέα του JAA από τις σχετικές διατάξεις του JAR-OPS Μέρος 3 και, αφού η αλλοδαπή ρυθμιστική Αρχή έχει αποδεχτεί εγγράφως την ευθύνη για επίβλεψη της συντήρησης και της πτητικής λειτουργίας του ελικοπτερού(ων), έχει αφαιρέσει το ελικόπτερο από το AOC του, και

(B) Το ελικόπτερο συντηρείται σύμφωνα με εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης.

(4) *Πλήρης εκμίσθωση (Wet lease-out)*. Ένας αερομεταφορέας του JAA που παρέχει ελικόπτερο και πλήρες πλήρωμα σε άλλο νομικό πρόσωπο και διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο Τμήμα Γ, θα παραμένει ο αερομεταφορέας του ελικοπτερού.

(δ) *Μίσθωση ελικοπτέρων με μικρή ειδοποίηση*. Σε περιπτώσεις που ένας αερομεταφορέας του JAA αντιμετωπίζει μια άμεση, επείγουσα και απρόβλεπτη ανάγκη για αντικατάσταση ελικοπτερού, η έγκριση που απαιτείται από την παράγραφο (γ)(2)(i) παραπάνω, μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει δοθεί, υπό την προϋπόθεση ότι:

(1) Ο εκμισθωτής είναι αερομεταφορέας που κατέχει AOC που εκδόθηκε από Κράτος που είναι συμβαλλόμενο στη Σύμβαση του Σικάγου, και

(2) Η χρονική διάρκεια της μίσθωσης δεν υπερβαίνει τις 14 συνεχείς ημέρες, και

(3) Η Αρχή ενημερώνεται άμεσα για την χρήση αυτής της διάταξης.

JAR-OPS 3.170

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(γ)

Περιορισμοί στο Εγχειρίδιο Πτήσης Ελικοπτερού

(α) Για ελικόπτερα πιστοποιημένα στην Κατηγορία Α, επιτρέπεται η στιγμιαία πτήση μέσω του φακέλου ταχύτητας ύψους (height velocity envelope) κατά τη διάρκεια των φάσεων απογείωσης και προσγείωσης, από και προς εξέδρα ελικοδρομίου ή υπερυψωμένου ελικοδρομίου, όταν γίνεται εκμετάλλευση του ελικοπτερού σύμφωνα με οποιαδήποτε από τις ακόλουθες απαιτήσεις:

(1) JAR-OPS 3.517, ή

(2) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(i), ή

(3) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ε)

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(δ)

Υπηρεσία Επείγουσας Ιατρικής Βοήθειας με Ελικόπτερο

(Βλέπε ACJ Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.005(d))

Σημείωση: Η Αρχή έχει την εξουσιοδότηση να αποφασίσει ποια εκμετάλλευση είναι πτητική λειτουργία HEMS με την έννοια του παρόντος Προσαρτήματος.

(α) Ορολογία

(1) *Προσωπικό επίγειας υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης*. Οποιοδήποτε προσωπικό επίγειας υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης (όπως αστυνομικοί, πυροσβέστες κλπ) που εμπλέκεται με HEMS και του οποίου τα καθήκοντα σχετίζονται, σε οιαδήποτε έκταση, με τις πτητικές λειτουργίες του ελικόπτερου.

(2) *Μέλος πληρώματος HEMS*. Πρόσωπο το οποίο έχει διατεθεί σε πτήση HEMS με σκοπό την παρακολούθηση οποιουδήποτε προσώπου χρειάζεται ιατρική βοήθεια και μεταφέρεται με το ελικόπτερο, και βοηθάει το χειριστή κατά την διάρκεια της αποστολής. Το πρόσωπο αυτό υπόκειται σε ειδική εκπαίδευση όπως αναφέρεται λεπτομερώς στην υποπαράγραφο (ε)(2) παρακάτω.

(3) *Πτήση Επείγουσας Ιατρικής Βοήθειας με ελικόπτερο (HEMS)*. Πτήση ελικόπτερου που επιχειρεί με έγκριση HEMS, ο σκοπός της οποίας είναι να προσφέρει επείγουσα ιατρική βοήθεια, όπου είναι απαραίτητη η άμεση και γρήγορη μεταφορά, μεταφέροντας:

- (i) Ιατρικό προσωπικό, ή
- (ii) Ιατρικά εφόδια (εξοπλισμό, αίμα, ανθρώπινα όργανα, φάρμακα), ή
- (iii) Ασθενείς ή τραυματίες και άλλα πρόσωπα που εμπλέκονται άμεσα.

Βλέπε επίσης το ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), παράγραφος (α)(4).

(4) *Κέντρο αποστολών HEMS*. Τοποθεσία, εάν έχει καθοριστεί, όπου λαμβάνει χώρα ο συντονισμός ή ο έλεγχος των πτητικών λειτουργιών HEMS. Μπορεί να βρίσκεται σε βάση επιχειρήσεων HEMS.

(5) *Επιχειρησιακή Βάση HEMS*. Ένα ελικοδρόμιο στο οποίο τα μέλη πληρώματος HEMS και το ελικόπτερο HEMS μπορεί να βρίσκονται σε επιφυλακή για πτητικές λειτουργίες HEMS.

(6) *Περιοχή επιχειρήσεων HEMS*. Μια περιοχή επιλεγμένη από τον κυβερνήτη κατά τη διάρκεια μιας πτήσης HEMS για ΗΗΟ, προσγείωση και απογείωση (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), υποπαράγραφος 7).

(7) *Ιατρικός επιβάτης*. Ένα πρόσωπο που διαθέτει ιατρικές γνώσεις και μεταφέρεται στο ελικόπτερο κατά τη διάρκεια πτήσης HEMS, που περιλαμβάνει αλλά δεν περιορίζεται σε ιατρούς, νοσοκόμους και παραϊατρικές ειδικότητες. Ο εν λόγω επιβάτης πρέπει να ενημερώνεται όπως ορίζεται λεπτομερώς στην υποπαράγραφο (ε)(3) κατωτέρω.

(β) *Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης*. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιλαμβάνει συμπλήρωμα που καθορίζει τις επιχειρησιακές διαδικασίες ειδικά για πτητικές λειτουργίες HEMS. Τα σχετικά αποσπάσματα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να διατίθενται στους οργανισμούς στους οποίους παρέχεται η HEMS. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (β).)

(γ) Επιχειρησιακές απαιτήσεις

(1) *Το ελικόπτερο*. Οι πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 3 δεν πρέπει να διεξάγονται πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον.

(2) Απαιτήσεις επιδόσεων

(i) *Απογείωση και προσγείωση – ελικόπτερα με MTOM 5.700 kg ή λιγότερο*

(A) Ελικόπτερα που διεξάγουν πτητικές λειτουργίες προς/από ελικοδρόμιο σε νοσοκομείο το οποίο ευρίσκεται σε αφιλόξενο περιβάλλον, πρέπει να εκμεταλλεύονται σύμφωνα με το Τμήμα Z (Επιδόσεις Τάξης 1), εκτός εάν ο αερομεταφορέας κατέχει έγκριση να επιχειρεί σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ).

(B) Ελικόπτερα που διεξάγουν πτητικές λειτουργίες προς/από περιοχή επιχειρήσεων HEMS που βρίσκεται σε αφιλόξενο περιβάλλον πρέπει, στο βαθμό που είναι δυνατόν, να εκμεταλλεύονται σύμφωνα με το Τμήμα Z (Επιδόσεις Τάξης 1). Ο κυβερνήτης πρέπει να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια, ώστε να ελαχιστοποιήσει τη χρονική περίοδο η οποία θα είναι επικίνδυνη για τους επιβαίνοντες στο ελικόπτερο και τα πρόσωπα επί της επιφανείας στην περίπτωση βλάβης μιας μονάδος ισχύος. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(2)(i)(B)).

(Γ) Η περιοχή επιχειρήσεων HEMS πρέπει να είναι αρκετά μεγάλο, ώστε να παρέχεται επαρκής χώρος αποφυγής όλων των εμποδίων. Για νυκτερινές πτητικές λειτουργίες, η περιοχή πρέπει να φωτίζεται (από το έδαφος ή από το ελικόπτερο), ώστε να παρέχεται η δυνατότητα προσδιορισμού αυτής και οποιωνδήποτε εμποδίων. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(2)(i)(C).)

(Δ) Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να περιλαμβάνει καθοδήγηση σχετικά με τις διαδικασίες απογείωσης και προσγείωσης σε μη χωροθετημένα εκ των προτέρων πεδία

επιχειρήσεων HEMS.

(ii) *Απογείωση και προσγείωση – ελικόπτερα με MTOM που υπερβαίνει τα 5.700 kg.* Τα ελικόπτερα που διεξάγουν HEMS πρέπει να εκμεταλλεύονται σύμφωνα με τις Επιδόσεις Τάξης 1.

(3) *Το πλήρωμα.* Μολονότι οι απαιτήσεις περιγράφονται στο Τμήμα ΙΔ, τα ακόλουθα εφαρμόζονται σε πτητικές λειτουργίες HEMS:

(i) *Επιλογή.* Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να περιέχει συγκεκριμένα κριτήρια για την επιλογή των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης για αποστολές HEMS, λαμβάνοντας υπόψη και την προηγούμενη εμπειρία.

(ii) *Εμπειρία.* Το ελάχιστο επίπεδο εμπειρίας για κυβερνήτες που διεξάγουν πτήσεις HEMS δεν πρέπει να είναι λιγότερο από:

(A) Είτε:

(A1) 1.000 ώρες κυβερνήτη αεροσκαφών εκ των οποίων 500 ώρες είναι ως κυβερνήτη σε ελικόπτερα, είτε

(A2) 1.000 ώρες ως συγκυβερνήτη σε πτητικές λειτουργίες HEMS εκ των οποίων 500 ώρες είναι ως κυβερνήτη υπό επιτήρηση και, 100 ώρες κυβερνήτη ελικοπτέρων.

(B) 500 ώρες εμπειρίας χειρισμού σε ελικόπτερα, η οποία αποκτήθηκε σε επιχειρησιακό περιβάλλον παρόμοιο με αυτό της προτιθέμενης πτητικής λειτουργίας (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφο (γ)(3)(ii)(B)), και

(Γ) 20 ώρες VMC κατά τη νύχτα ως κυβερνήτη, προκειμένου για χειριστές που εμπλέκονται σε νυκτερινές πτήσεις, και

(Δ) Επιτυχής συμπλήρωση της εκπαίδευσης σύμφωνα με τη υποπαράγραφο (ε) του παρόντος Προσαρτήματος.

(iii) *Πρόσφατη εμπειρία.* Όλοι οι χειριστές που διεξάγουν πτητικές λειτουργίες HEMS πρέπει να έχουν συμπληρώσει κατ' ελάχιστον 30 λεπτά πτήσης, με αποκλειστική αναφορά στα όργανα, σε ελικόπτερο ή σε συσκευή συνθετικής εκπαίδευσης (STD) εντός των τελευταίων 6 μηνών. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφο (γ)(3)(iii).)

(iv) *Σύνθεση πληρώματος.* Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), υποπαράγραφο (γ)(3)(iv)

(A) *Ημερήσια πτήση.* Το ελάχιστο πλήρωμα κατά την ημέρα πρέπει να είναι ένας χειριστής και ένα μέλος πληρώματος HEMS. Αυτό, σε εξαιρετικές περιστάσεις, μπορεί να μειωθεί μόνο σε ένα χειριστή.

(B) *Νυκτερινή πτήση.* Το ελάχιστο πλήρωμα κατά τη νύχτα πρέπει να είναι δύο χειριστές. Ωστόσο, μπορεί να χρησιμοποιηθούν ένας χειριστής και ένα μέλος πληρώματος HEMS σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές καθορισμένες από τον αερομεταφορέα στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, προς ικανοποίηση της Αρχής, λαμβάνοντας υπόψη τα παρακάτω:

(B1) Επαρκή σημεία αναφοράς στο έδαφος,

(B2) Σύστημα παρακολούθησης της πτήσης κατά τη διάρκεια της αποστολής HEMS (βλέπε AMC στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), υποπαράγραφος (γ)(3)(iv)(B)(B2)),

(B3) Αξιοπιστία των υπηρεσιών αναφοράς καιρού,

(B4) Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού HEMS,

(B5) Διατήρηση της ομοιογένειας του πληρώματος,

(B6) Ελάχιστα προσόντα πληρώματος, αρχική και επαναληπτική εκπαίδευση,

(B7) Λειτουργικές διαδικασίες, που περιλαμβάνουν και συντονισμό πληρώματος

(B8) Καιρικά ελάχιστα,

(B9) Επιπρόσθετη προσεκτική μελέτη εξαιτίας ειδικών τοπικών συνθηκών.

(4) *Επιχειρησιακά ελάχιστα HEMS.*

(i) *Πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 1 και 2.* Τα καιρικά ελάχιστα για τις φάσεις αναχώρησης και διαδρομής μιας πτήσης HEMS φαίνονται στον παρακάτω Πίνακα. Στην περίπτωση που, κατά τη διάρκεια της φάσης διαδρομής, οι καιρικές συνθήκες πέσουν κάτω από τα ελάχιστα βάσης νεφών ή ορατότητας, που φαίνονται στον πίνακα, μόνον τα ελικόπτερα που είναι ικανά για VMC πρέπει να ματαιώνουν την πτήση ή να επιστρέφουν στη βάση. Τα ελικόπτερα που είναι εξοπλισμένα και πιστοποιημένα για πτητικές λειτουργίες IMC μπορεί να ματαιώσουν την πτήση, να επιστρέψουν στη βάση ή να την μετατρέψουν από όλες τις απόψεις σε πτήση που διεξάγεται υπό IFR, υπό την προϋπόθεση ότι το πλήρωμα διακυβέρνησης είναι κατάλληλα πιστοποιημένο.

Πίνακας 1 – Επιχειρησιακά ελάχιστα HEMS

2 ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ		1 ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ	
ΗΜΕΡΑ			
Οροφή Νεφών	Ορατότητα	Οροφή Νεφών	Ορατότητα
500 πόδια και άνω	(Βλέπε JAR-OPS 3.465)	500 πόδια και άνω	(Βλέπε JAR-OPS 3.465)
499-400 πόδια	1.000 μ. (Σημείωση 1)	499 - 400 πόδια	2.000 μ.
399-300 πόδια	2.000 μ.	399-300 πόδια	3.000 μ.
ΝΥΧΤΑ			
Βάση νεφών	Ορατότητα	Βάση νεφών	Ορατότητα
1200 πόδια (Σημείωση 2)	2.500 μ.	1.200 πόδια (Σημείωση 2)	3.000 μ.

Σημείωση 1: Η ορατότητα μπορεί να μειωθεί στα 800 μ. για μικρά χρονικά διαστήματα, όταν υπάρχει οπτική επαφή με το έδαφος, εάν το ελικόπτερο ελίσσεται με ταχύτητα που θα δώσει επαρκή χρόνο για να παρατηρήσει εγκαίρως οποιαδήποτε εμπόδια, ώστε να αποφύγει σύγκρουση. (Βλέπε ACJ OPS 3.465.)

Σημείωση 2: Η βάση νεφών μπορεί να μειωθεί στα 1.000 πόδια για μικρά χρονικά διαστήματα.

(ii) *Πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 3.* Τα καιρικά ελάχιστα για τις φάσεις αναχώρησης και διαδρομής μιας πτήσης HEMS πρέπει να είναι οροφή νεφών 600 πόδια και ορατότητα 1.500 μ. Η ορατότητα μπορεί να μειωθεί στα 800 μ. για μικρά χρονικά διαστήματα, όταν υπάρχει οπτική επαφή με το έδαφος, εάν το ελικόπτερο ελίσσεται με ταχύτητα που θα δώσει επαρκή χρόνο για να παρατηρήσει εγκαίρως οποιαδήποτε εμπόδια, ώστε να αποφύγει σύγκρουση. (Βλέπε ACJ OPS 3.465.)

(δ) *Επιπρόσθετες απαιτήσεις*

(1) *Ιατρικός εξοπλισμός ελικοπτέρου*

(i) Η εγκατάσταση όλου του ιατρικού εξοπλισμού που αφορά ελικοπτερα και, όπου είναι απαραίτητο, η λειτουργία του, που περιλαμβάνουν και επακόλουθες τροποποιήσεις, πρέπει να είναι εγκεκριμένες.

(ii) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι έχουν εκπονηθεί διαδικασίες για τη χρήση φορητού εξοπλισμού που βρίσκεται επί του σκάφους.

(2) *Εξοπλισμός επικοινωνιών και ναυτιλίας ελικοπτέρου.* Ελικοπτερα που διεξάγουν πτήσεις HEMS πρέπει να είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό επικοινωνιών, επιπλέον εκείνου που απαιτείται από το JAR-OPS, Τμήμα IB, ικανό να διεξάγει αμφίδρομη επικοινωνία με τον οργανισμό για τον οποίο εκτελείται το HEMS και, όπου είναι δυνατόν, να επικοινωνεί με το προσωπικό των επίγειων υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης. Οποιοσδήποτε τέτοιος πρόσθετος εξοπλισμός θα απαιτεί έγκριση πτητικής ικανότητας.

(3) *Εγκαταστάσεις επιχειρησιακής βάσης HEMS*

(i) Εφόσον τα μέλη πληρώματος απαιτείται να βρίσκονται σε επιφυλακή με χρόνο αντίδρασης λιγότερο από 45 λεπτά, πρέπει να εξασφαλίζονται κατάλληλα καταλύματα διαμονής πλησίον κάθε επιχειρησιακής βάσης.

(ii) Σε κάθε επιχειρησιακή βάση θα πρέπει να εξασφαλίζονται ευκολίες ώστε οι χειριστές να λαμβάνουν πληροφορίες για τον παρόντα καιρό και την πρόβλεψη καιρού και πρέπει να εξασφαλίζονται ικανοποιητικές επικοινωνίες με τις αρμόδιες μονάδες ATS. Για το σχεδιασμό όλων των αποστολών πρέπει να παρέχονται ικανοποιητικές εγκαταστάσεις.

(4) *Ανεφοδιασμός καυσίμου με επιβάτες επί του ελικοπτέρου.* Όταν ο κυβερνήτης θεωρήσει ότι ο ανεφοδιασμός καυσίμου με επιβάτες επί του σκάφους είναι αναγκαίος, αυτό μπορεί να γίνει είτε με τα στροφεία ακινητοποιημένα, είτε με περιστρεφόμενα στροφεία υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

(i) Η πόρτα(ες) προς την πλευρά ανεφοδιασμού του ελικοπτέρου πρέπει να παραμένει κλειστή,

(ii) Η πόρτα(ες) προς την πλευρά του ελικοπτέρου που δεν γίνεται ανεφοδιασμός πρέπει να παραμένει ανοικτή, εφόσον το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες,

(iii) Οι ευκολίες πυρόσβεσης της αντίστοιχης κλίμακας πρέπει να είναι τοποθετημένες έτσι ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμες στην περίπτωση πυρκαγιάς, και

(iv) Ικανοποιητικός αριθμός προσωπικού πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμος, ώστε να

- απομακρύνει τους ασθενείς από το ελικόπτερο, στην περίπτωση πυρκαγιάς.
- (ε) *Εκπαίδευση και έλεγχος*
- (1) *Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης*
- (i) Η εκπαίδευση του JAR-OPS Μέρος 3 Τμήμα ΙΔ με τα ακόλουθα επιπλέον αντικείμενα:
- (Α) Εκπαίδευση στην μετεωρολογία που επικεντρώνεται στην κατανόηση και επεξήγηση των διαθέσιμων πληροφοριών καιρού,
- (Β) Προετοιμασία του ελικοπτέρου και του ειδικού ιατρικού εξοπλισμού για επικείμενη αναχώρηση HEMS,
- (Γ) Πρακτική εξάσκηση στις αναχωρήσεις HEMS,
- (Δ) Εκτίμηση από αέρος της καταλληλότητας επιχειρησιακών πεδίων HEMS,
- (Ε) Οι επιπτώσεις που μπορεί να έχει η αεροδιακομιδή επί της υγείας του ασθενούς.
- (ii) Ο έλεγχος του JAR-OPS Μέρος 3 Τμήμα ΙΔ με τα ακόλουθα επιπλέον αντικείμενα:
- (Α) Έλεγχοι ικανότητας VMC ημέρας ή/και νύχτας, κατά περίπτωση, που περιλαμβάνουν και τα σχέδια πτήσης, προσγείωσης και απογείωσης που είναι πιθανόν να χρησιμοποιηθούν στα επιχειρησιακά πεδία HEMS.
- (Β) Έλεγχο γραμμής με ειδική έμφαση στα ακόλουθα (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) και (ε)(1)(ii)(B):
- (B1) Μετεωρολογία τοπικής περιοχής,
- (B2) Σχεδιασμός πτήσης HEMS,
- (B3) Αναχωρήσεις HEMS,
- (B4) Επιλογή από αέρος επιχειρησιακών πεδίων HEMS,
- (B5) Πτήση χαμηλού επιπέδου με φτωχές καιρικές συνθήκες, και
- (B6) Εξοικείωση με τα καθορισθέντα επιχειρησιακά πεδία HEMS στην εγκεκριμένη τοπική περιοχή του αερομεταφορέα.
- (2) *Μέλος πληρώματος HEMS*. Το μέλος πληρώματος HEMS πρέπει να εκπαιδεύεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Τμήματος ΙΕ με τα ακόλουθα επιπλέον αντικείμενα:
- (i) Καθήκοντα στο ρόλο της HEMS,
- (ii) Ναυτιλία (ανάγνωση χάρτη, αρχές και χρήση βοηθημάτων ναυτιλίας),
- (iii) Λειτουργία του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας,
- (iv) Χρήση του επί του σκάφους ιατρικού εξοπλισμού,
- (v) Προετοιμασία του ελικοπτέρου και του ειδικού ιατρικού εξοπλισμού για επικείμενη αναχώρηση HEMS,
- (vi) Ανάγνωση οργάνων, προειδοποιήσεις, χρήση των καταλόγων ελέγχου ενεργειών υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες έκτακτης ανάγκης με σκοπό την βοήθεια του χειριστή ως απαιτείται,
- (vii) Βασική κατανόηση του τύπου του ελικοπτέρου από την άποψη θέσης και σχεδιασμού των συστημάτων και εξοπλισμού, κανονικών και έκτακτης ανάγκης,
- (viii) Συντονισμός πληρώματος,
- (ix) Πρακτική εξάσκηση για ανταπόκριση σε κλήση HEMS,
- (x) Διεξαγωγή ανεφοδιασμού καυσίμου και ανεφοδιασμού καυσίμου με τα στροφέα να περιστρέφονται,
- (xi) Επιλογή και χρήση των επιχειρησιακών πεδίων HEMS,
- (xii) Τεχνικές για το χειρισμό ασθενών, οι συνέπειες της αεροδιακομιδής επί της υγείας και ορισμένες γνώσεις για την εισαγωγή επειγόντων περιστατικών σε νοσοκομείο,
- (xiii) Σήματα καθοδήγησης,
- (xiv) Πτητικές λειτουργίες με εξωτερικό φορτίο, κατά περίπτωση,
- (xv) Πτητικές λειτουργίες με χρήση βαρούλκου, κατά περίπτωση,
- (xvi) Τους κινδύνους από τα περιστρεφόμενα στροφέα των ελικοπτέρων για τους ίδιους και άλλους, που περιλαμβάνουν και τη φόρτωση ασθενών,
- (xvii) Τη χρήση του συστήματος ενδοεπικοινωνίας του ελικοπτέρου.
- (3) *Ιατρικοί επιβάτες*. Πριν από οποιαδήποτε πτήση HEMS, ή σειρά πτήσεων, οι ιατρικοί επιβάτες πρέπει να ενημερώνονται για τα παρακάτω:
- (i) Εξοικείωση με τον τύπο(ους) του ελικοπτέρου που χρησιμοποιούν,
- (ii) Είσοδο και έξοδο υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες έκτακτης ανάγκης, τόσο για τους ίδιους όσο και για τους ασθενείς,
- (iii) Χρήση του επί του σκάφους σχετικού ειδικού ιατρικού εξοπλισμού,
- (iv) Την ανάγκη για έγκριση του κυβερνήτη πριν από τη χρήση του εξειδικευμένου εξοπλισμού,
- (v) Μέθοδο επίβλεψης του λοιπού ιατρικού προσωπικού,
- (vi) Τη χρήση των συστημάτων ενδοεπικοινωνίας του ελικοπτέρου, και
- (vii) Θέση και χρήση των επί του σκάφους πυροσβεστήρων.

(4) *Προσωπικό επίγειας υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζει ότι το προσωπικό της επίγειας υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης είναι εξοικειωμένο με τα παρακάτω (βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), υποπαράγραφος (ε)(4)):

- (i) Διαδικασίες αμφίδρομης επικοινωνίας με ελικόπτερα,
- (ii) Την επιλογή κατάλληλων επιχειρησιακών πεδίων για πτήσεις HEMS,
- (iii) Τις περιοχές φυσικού κινδύνου των ελικοπτέρων,
- (iv) Έλεγχο του πλήθους σε σχέση με τις πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου, και
- (v) Την εκκένωση των επιβατών του ελικοπτέρου μετά από ατύχημα ελικοπτέρου σε περιοχή επιχειρήσεων.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ε)

Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ε))

(α) *Έγκριση.* Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το παρόν Προσάρτημα πρέπει να έχει την προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το AOC και της Αρχής του Κράτους στο οποίο προτίθεται να εκτελέσει τέτοιες πτητικές λειτουργίες. Η έγκριση αυτή θα καθορίζει:

- (1) Τον τύπο του ελικοπτέρου, και
- (2) Τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

(β) *Εφαρμογή.* Το παρόν Προσάρτημα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο σε στροβιλοκίνητα ελικόπτερα που επιχειρούν πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής όπου έχει αποδειχθεί ότι οι περιορισμοί του ελικοπτέρου, ή άλλες εύλογες αιτίες, αποκλείουν τη χρήση των καταλλήλων κριτηρίων επιδόσεων.

(γ) *Ευνοϊκή διάταξη για Επιδόσεις Τάξης 2.* Ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 2 πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον, που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής και με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) 9 ή λιγότερων, εξαιρούνται από τις παρακάτω απαιτήσεις του JAR-OPS Μέρος 3 Τμήμα H:

- (1) JAR-OPS 3.520(α)(2),
- (2) JAR-OPS 3.535(α)(2).

(δ) *Ευνοϊκή διάταξη για Επιδόσεις Τάξης 3.* Ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 3 πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον, που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής και με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) 6 ή λιγότερων, εξαιρούνται από τις παρακάτω απαιτήσεις του JAR-OPS 3.240(α)(5), υπό την προϋπόθεση ότι ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α), υποπαράγραφοι (α)(2)(i) και (ii).

(ε) *Πτητική λειτουργία.* Συγκεκριμένες διαδικασίες που θα ακολουθούνται στην περίπτωση βλάβης μιας μονάδας ισχύος κατά την απογείωση και προσγείωση πρέπει να καθιερώνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(στ) Συμπληρωματικό οξυγόνο για ελικόπτερα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα. Πτητικές λειτουργίες μπορεί να διεξάγονται με ελικόπτερα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα σε ύψη πίεσεως πάνω από 10.000 πόδια χωρίς την πρόβλεψη για εξοπλισμό συμπληρωματικού οξυγόνου ικανού να αποθηκεύσει και να διανέμει τις απαιτούμενες ποσότητες οξυγόνου, υπό την προϋπόθεση ότι το απόλυτο ύψος του θαλάμου επιβατών δεν υπερβαίνει τα 10.000 πόδια για χρονική περίοδο πάνω από 30 λεπτά και ουδέποτε υπερβαίνει τα 13.000 πόδια ύψους πίεσης.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ)

Πτητικές λειτουργίες για μικρά ελικόπτερα (μόνον VFR ημέρας)

(α) *Ορολογία.*

(1) Τοπικές πτητικές λειτουργίες: Η πτήση που διεξάγεται εντός μιας τοπικής και καθορισμένης γεωγραφικής περιοχής που είναι αποδεκτή από την Αρχή, η οποία αρχίζει και τελειώνει στην ίδια τοποθεσία εντός της ίδιας ημέρας.

(β) *Έγκριση.* Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το παρόν Προσάρτημα πρέπει να έχει την προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το AOC. Η έγκριση αυτή πρέπει να καθορίζει:

- (1) Τον τύπο του ελικοπτέρου, και
- (2) Τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

(3) Τους γεωγραφικούς περιορισμούς των τοπικών πτητικών λειτουργιών με την έννοια του παρόντος προσαρτήματος (βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ) υποπαράγραφος (β)(3)).

- (γ) *Απαγόρευση*. Οι παρακάτω δραστηριότητες απαγορεύονται:
- (1) JAR-OPS 3.065. Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων.
 - (2) JAR-OPS 3.265. Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, απελαθέντων ή προσώπων που τελούν υπό φρούρηση.
 - (3) JAR-OPS 3.305. Ανεφοδιασμός/ αφαίρεση καυσίμων με επιβάτες επιβιβαζόμενους, επί του σκάφους ή αποβιβαζόμενους.
 - (4) JAR-OPS 3.335. Το κάπνισμα επί του σκάφους.
- (δ) *Ευνοϊκή διάταξη*. Οι ακόλουθοι κανόνες υπόκεινται σε ευνοϊκές διατάξεις:
- (1) JAR-OPS 3.100. Άδεια εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης:
 - (i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονεί κανόνες για την μεταφορά επιβατών σε θέση χειριστή, εφόσον έχει εφαρμογή.
 - (ii) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι:
 - (Α) η μεταφορά επιβατών στη θέση χειριστή δεν δημιουργεί απόσπαση της προσοχής ή/και παρέμβαση στην πτητική λειτουργία, και
 - (Β) ο επιβάτης που καταλαμβάνει θέση χειριστή πρέπει να εξοικειώνεται με τους σχετικούς περιορισμούς και τις διαδικασίες ασφαλείας.
 - (2) JAR-OPS 3.135. Συμπληρωματικές πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρονται.
 - (i) Για τοπικές πτητικές λειτουργίες δεν χρειάζεται να φέρονται τα παρακάτω έγγραφα:
 - (Α) JAR-OPS 3.135(α)(1) – Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης
 - (Β) JAR-OPS 3.135(α)(2) –Τεχνικό μητρώο (εκτός εάν απαιτείται για προσγειώσεις μακράν της βάσεως)
 - (Γ) JAR-OPS 3.135(α)(4) – Έγγραφο NOTAM/AIS
 - (Δ) JAR-OPS 3.135(α)(5) – Μετεωρολογικές πληροφορίες
 - (Ε) JAR-OPS 3.135(α)(7) – Κοινοποίηση ειδικής κατηγορίας επιβατών, κλπ.
 - (ΣΤ) JAR-OPS 3.135(α)(8) – Κοινοποίηση ειδικών φορτίων, κλπ.
 - (ii) Για μη τοπικές πτητικές λειτουργίες:
 - (Α) JAR-OPS 3.135(α)(1) – Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Το σχέδιο πτήσης μπορεί να είναι σε απλουστευμένη μορφή, σχετική με το είδος της διεξαγόμενης πτητικής λειτουργίας και αποδεκτό από την Αρχή.
 - (Β) JAR-OPS 3.135(α)(7) – Κοινοποίηση ειδικής κατηγορίας επιβατών. Δεν απαιτείται.
 - (3) JAR-OPS 3.140. Πληροφορίες που διατηρούνται στο έδαφος. Δεν χρειάζεται να διατηρούνται πληροφορίες στο έδαφος όταν χρησιμοποιούνται άλλες μέθοδοι καταγραφής.
 - (4) JAR-OPS 3.165. Μίσθωση. Εφαρμόζεται μόνον όπου υπάρχει επίσημη συμφωνία μίσθωσης.
- Σημείωση: Η περίπτωση κατά την οποία η σύμβαση μεταφοράς των επιβατών μεταβιβάζεται σε άλλον αερομεταφορέα στον οποίο οι επιβάτες θα πληρώσουν για τη μεταφορά, δεν θεωρείται ως μίσθωση.
- (5) JAR-OPS 3.215. Χρήση των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας. Δεν έχει εφαρμογή εκτός εάν υπαγορεύεται από τις απαιτήσεις για τον εναέριο χώρο και υπό την προϋπόθεση ότι οι ρυθμίσεις της υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης είναι αποδεκτές από την Αρχή.
 - (5) JAR-OPS 3.220. Εξουσιοδότηση ελικοδρομιών από τον αερομεταφορέα. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονήσει διαδικασία εξουσιοδότησης των Κυβερνητών για την επιλογή ελικοδρομιών ή πεδίων προσγείωσης, που είναι κατάλληλα για τον τύπο του ελικοπτερού και τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.
 - (5) JAR-OPS 3.255. Πολιτική καυσίμων. Οι υποπαράγραφοι (β) έως (δ) δεν έχουν εφαρμογή όταν η πολιτική καυσίμων, που περιγράφεται στο JAR-OPS 3.255(α) εξασφαλίζει ότι, με το πέρας της πτήσης ή σειράς πτήσεων, το υπολειπόμενο καύσιμο δεν είναι λιγότερο από την ποσότητα καυσίμου που επαρκεί για χρόνο πτήσης 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πτήσης (αυτό μπορεί να μειωθεί στα 20 λεπτά όταν επιχειρεί εντός περιοχής που παρέχει συνεχή και κατάλληλα πεδία για προληπτική προσγείωση). Το τελικό εφεδρικό καύσιμο πρέπει να καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης ώστε να είναι δυνατή η συμμόρφωση με το JAR-OPS 3.375(γ).
 - (5) JAR-OPS 3.280. Θέσεις επιβατών. Δεν απαιτείται να εκπονηθούν διαδικασίες.
- Σημείωση: Ο σκοπός αυτής της παραγράφου επιτυγχάνεται από τον κυβερνήτη χρησιμοποιώντας κοινή λογική. Το JAR-OPS 3.260 έχει εφαρμογή και θεωρείται ότι εκφράζει την ανάγκη για διαδικασίες.
- (9) JAR-OPS 3.285. Ενημέρωση επιβατών.
 - (i) Υποπαράγραφος (α)(1). Οι επιβάτες ενημερώνονται προφορικά για θέματα ασφαλείας, μέρη ή το σύνολο των οποίων μπορεί να γίνει με οπτικοακουστική παρουσίαση, διαφορετικά η θα είναι ανασφαλείς. Για τη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών πρέπει να δίνεται προηγούμενη έγκριση.
 - (10) JAR-OPS 3.290. Προετοιμασία πτήσης.
 - (i) Για τοπικές πτητικές λειτουργίες:
 - (Α) JAR-OPS 3.290(α). Δεν απαιτείται επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.
 - (ii) Για μη τοπικές πτητικές λειτουργίες :

- (A) JAR-OPS 3.290(α). Το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης μπορεί να συμπληρωθεί σε απλουστευμένη μορφή, ανάλογη με το είδος της πτητικής λειτουργίας.
- (11) JAR-OPS 3.375. Διαχείριση καυσίμου εν πτήσει. Το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.375 δεν χρειάζεται να εφαρμοστεί (βλέπε (δ)(14) παρακάτω).
- (12) JAR-OPS 3.385. Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου. Με την προηγούμενη έγκριση της Αρχής, πτήσεις περιήγησης μικρού χρονικού διαστήματος μεταξύ 10.000 ποδών και 16.000 ποδών μπορεί να εκτελεστούν χωρίς τη χρησιμοποίηση συμπληρωματικού οξυγόνου, σύμφωνα με διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. (Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιβάτες έχουν πληροφορηθεί πριν από την αναχώρηση ότι δεν θα παρασχεθεί συμπληρωματικό οξυγόνο.)
- (13) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.270. Αποθήκευση αποσκευών και φορτίου. Όπως αρμόζουν για τον τύπο της πτητικής λειτουργία και του ελικοπτέρου.
- (14) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.375. Διαχείριση καυσίμου εν πτήσει. Δεν έχει εφαρμογή.
- (15) JAR-OPS 3.630. Γενική εισαγωγή. Όργανα και εξοπλισμός. Εναλλακτικός εξοπλισμός που δεν πληροί τα ισχύοντα πρότυπα JTSO αλλά πληροί τα πρότυπα ασφαλείας του αρχικού εξοπλισμού, μπορεί να γίνει αποδεκτός από την Αρχή.
- (16) JAR-OPS 3.775. Συμπληρωματικό οξυγόνο – Ελικόπτερα χωρίς συμπίεση. Με την προηγούμενη έγκριση της Αρχής, πτήσεις περιήγησης μικρού χρονικού διαστήματος μεταξύ 10.000 ποδών και 16.000 ποδών μπορεί να εκτελεστούν χωρίς τη χρησιμοποίηση συμπληρωματικού οξυγόνου, σύμφωνα με διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.
- (17) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.775. Συμπληρωματικό οξυγόνο για ελικόπτερα χωρίς συμπίεση. Δεν έχει εφαρμογή σύμφωνα με το (12) και (16) ανωτέρω.
- (18) JAR-OPS 3.955(β). Προαγωγή σε Κυβερνήτη. Η Αρχή μπορεί να αποδεχτεί ένα συντεταγμένο κύκλο μαθημάτων διοίκησης σχετικό με τον τύπο της πτητικής λειτουργίας που πρόκειται να αναληφθεί.
- (19) JAR-OPS 3.970(α). Πρόσφατη εμπειρία. Ως εναλλακτική στην απαίτηση του JAR-OPS 3.970(α), με προηγούμενη έγκριση της Αρχής, η πρόσφατη εμπειρία των 90 ημερών μπορεί να ικανοποιείται εφόσον ο χειριστής έχει εκτελέσει 3 απογειώσεις, 3 κύκλους και 3 προσγειώσεις σε οποιοδήποτε ελικόπτερο της ίδιας καθορισμένης ομάδας κατά τις προηγούμενες 90 ημέρες (βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ) παράγραφος (δ)(19)). Τα προσόντα πρόσφατης εμπειρίας για τον τύπο ελικόπτερο που πρόκειται να χειριστεί εξαρτώνται από:
- (i) τον έλεγχο ικανότητας ειδικότητας τύπου (TRPC) επί του τύπου που ισχύει, και
 - (ii) την εκτέλεση 2 ωρών πτήσης επί του τύπου ή της παραλλαγής εντός των τελευταίων 6 μηνών, και
 - (iii) ένα OPC που ισχύει σε ένα από τα ελικόπτερα της καθορισμένης ομάδας, και
 - (iv) αυστηρή εναλλαγή των OPC για όλα τα ελικόπτερα που πέταξε στην καθορισμένη ομάδα, και
 - (v) η σύνθεση της καθορισμένης ομάδας και η διαδικασία για επικύρωση των TRPC, OPC και πρόσφατης εμπειρίας, που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.
- (20) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965. Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος. Ένα αναλυτικό πρόγραμμα, που έχει εφαρμογή στον τύπο της πτητικής λειτουργίας, μπορεί να γίνει αποδεκτό από την Αρχή.
- (21) JAR-OPS 3.1060. Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Βλέπε (2)(i)(A) και (2)(ii)(A) παραπάνω.
- (22) JAR-OPS 3.1235. Απαιτήσεις ασφαλείας. Έχει εφαρμογή μόνον όταν επιχειρεί σε Κράτη όπου το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας εφαρμόζεται στις πτητικές λειτουργίες που καλύπτονται στο παρόν Προσάρτημα.
- (23) JAR-OPS 3.1240. Προγράμματα εκπαίδευσης. Τα προγράμματα εκπαίδευσης πρέπει να είναι προσαρμοσμένα στο είδος των εκτελούμενων πτητικών λειτουργιών. Ένα κατάλληλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα αυτοδιδασκαλίας μπορεί να είναι αποδεκτό από την Αρχή.
- (24) JAR-OPS 3.1250. Κατάλογος ελέγχου ενεργειών διαδικασίας έρευνας ελικοπτέρου. Δεν απαιτείται κατάλογος ελέγχου ενεργειών.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ζ) Πτητικές λειτουργίες τοπικής περιοχής (μόνον VFR ημέρας)

(α) *Έγκριση.* Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το παρόν Προσάρτημα πρέπει να έχει την προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το AOC. Η έγκριση αυτή θα καθορίζει:

- (1) Τον τύπο του ελικοπτέρου
- (2) Τον τύπο της πτητικής λειτουργίας
- (3) Τους γεωγραφικούς περιορισμούς των πτητικών λειτουργιών κατά την έννοια του παρόντος προσαρτήματος (βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ) παράγραφος (α)(3)).

(β) *Απαγόρευση*. Οι παρακάτω δραστηριότητες απαγορεύονται:

(1) JAR-OPS 3.065. Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων.

(2) JAR-OPS 3.265. Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, απελαθέντων ή προσώπων που τελούν υπό φρούρηση.

(3) JAR-OPS 3.305. Ανεφοδιασμός/ αφαίρεση καυσίμων με επιβάτες επιβιβαζόμενους, επί του σκάφους ή αποβιβαζόμενους.

(4) JAR-OPS 3.335. Κάπνισμα επί του σκάφους.

(γ) *Ευνοϊκή διάταξη*. Οι επόμενοι κανόνες υπόκεινται σε ευνοϊκές διατάξεις:

(1) JAR-OPS 3.135. Πρόσθετες πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρονται.

(i) JAR-OPS 3.135(α)(1) – Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Το σχέδιο πτήσης μπορεί να είναι σε απλουστευμένη μορφή, σχετική με το είδος των διεξαγόμενων πτητικών λειτουργιών και αποδεκτό από την Αρχή.

(ii) JAR-OPS 3.135(α)(4) – Έγγραφα NOTAM/AIS. Δεν απαιτούνται.

(iii) JAR-OPS 3.135(α)(5) – Μετεωρολογικές πληροφορίες. Δεν απαιτούνται.

(iv) JAR-OPS 3.135(α)(7) – Κοινοποίηση ειδικής κατηγορίας επιβατών, κλπ. Δεν απαιτείται.

(v) JAR-OPS 3.135(α)(8) – Κοινοποίηση ειδικών φορτίων, κλπ. Δεν απαιτείται.

(2) JAR-OPS 3.140. Πληροφορίες που διατηρούνται στο έδαφος. Δεν χρειάζεται να διατηρούνται πληροφορίες στο έδαφος όταν χρησιμοποιούνται άλλες μέθοδοι καταγραφής.

(3) JAR-OPS 3.165. Μίσθωση. Εφαρμόζεται μόνον όπου υπάρχει επίσημη συμφωνία μίσθωσης.

Σημείωση: Η περίπτωση κατά την οποία η σύμβαση μεταφοράς των επιβατών μεταβιβάζεται σε άλλον αερομεταφορέα στον οποίο οι επιβάτες θα πληρώσουν για τη μεταφορά, δεν θεωρείται ως μίσθωση.

(4) JAR-OPS 3.215. Χρήση των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας. Δεν έχει εφαρμογή εκτός εάν υπαγορεύεται από τις απαιτήσεις για τον εναέριο χώρο και υπό την προϋπόθεση ότι οι ρυθμίσεις της υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης είναι αποδεκτές από την Αρχή.

(5) JAR-OPS 3.220. Εξουσιοδότηση ελικοδρομιών από τον αερομεταφορέα. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονήσει διαδικασία εξουσιοδότησης των Κυβερνητών για την επιλογή ελικοδρομιών ή πεδίων προσγείωσης, που είναι κατάλληλα για τον τύπο του ελικοπτερού και τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

(6) JAR-OPS 3.255. Πολιτική καυσίμων. Οι υποπαράγραφοι (β) έως (δ) δεν έχουν εφαρμογή όταν η πολιτική καυσίμων, που περιγράφεται στο JAR-OPS 3.255(α) εξασφαλίζει ότι, με το πέρας της πτήσης ή σειράς πτήσεων, το υπολειπόμενο καύσιμο δεν είναι λιγότερο από την ποσότητα καυσίμου που επαρκεί για χρόνο πτήσης 30 λεπτών σε κανονική πλεύση (αυτό μπορεί να μειωθεί στα 20 λεπτά όταν επιχειρεί εντός περιοχής που παρέχει συνεχή και κατάλληλα πεδία για προληπτική προσγείωση). Το τελικό εφεδρικό καύσιμο πρέπει να καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, ώστε να είναι δυνατή η συμμόρφωση με το JAR-OPS 3.375(γ).

(7) JAR-OPS 3.290(α). Βλέπε (Γ)(1)(i) ανωτέρω.

(8) JAR-OPS 3.375. Διαχείριση καυσίμου εν πτήσει. Το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.375 δεν χρειάζεται να εφαρμοστεί (βλέπε (γ)(10) παρακάτω).

(9) JAR-OPS 3.385. Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου. Με την προηγούμενη έγκριση της Αρχής, πτήσεις περιήγησης μικρού χρονικού διαστήματος μεταξύ 10.000 ποδών και 16.000 ποδών μπορεί να εκτελεσθούν χωρίς τη χρησιμοποίηση συμπληρωματικού οξυγόνου, σύμφωνα με διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. (Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιβάτες έχουν πληροφορηθεί πριν από την αναχώρηση ότι δεν θα παρασχεθεί συμπληρωματικό οξυγόνο.)

(10) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.375. Διαχείριση καυσίμου εν πτήσει. Δεν έχει εφαρμογή.

(11) JAR-OPS 3.630. Γενική εισαγωγή. Όργανα και εξοπλισμός. Εναλλακτικός εξοπλισμός που δεν πληροί τα ισχύοντα πρότυπα JTSO αλλά πληροί τα πρότυπα ασφαλείας του αρχικού εξοπλισμού, μπορεί να γίνει αποδεκτός από την Αρχή.

(12) JAR-OPS 3.775. Συμπληρωματικό οξυγόνο – Ελικόπτερα χωρίς συμπίεση. Με την προηγούμενη έγκριση της Αρχής, πτήσεις περιήγησης μικρού χρονικού διαστήματος μεταξύ 10.000 ποδών και 16.000 ποδών μπορεί να εκτελεσθούν χωρίς τη χρησιμοποίηση συμπληρωματικού οξυγόνου, σύμφωνα με διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(13) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.775. Συμπληρωματικό οξυγόνο για ελικόπτερα χωρίς συμπίεση. Δεν έχει εφαρμογή σύμφωνα με τα (9) και (12) ανωτέρω.

(14) JAR-OPS 3.1060 Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Βλέπε (Γ)(1)(i) παραπάνω.

(15) JAR-OPS 3.1235 Απαιτήσεις ασφαλείας. Έχει εφαρμογή μόνον σε Κράτη όπου εφαρμόζεται εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας στις πτητικές λειτουργίες που καλύπτονται το παρόν Προσάρτημα.

**Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(η)
Επιχειρήσεις ελικοπτερού με ανυψωτικό μηχανισμό (ΗΗΟ)**

Σημείωση: Η Αρχή έχει την εξουσιοδότηση να αποφασίζει ποια εκμετάλλευση είναι πτητική λειτουργία ΗΗΟ κατά την έννοια του παρόντος Προσαρτήματος.

(α) *Ορολογία*

(1) *Πτήση επιχειρήσεων ελικοπτερου με ανυψωτικό μηχανισμό (ΗΗΟ)*. Πτήση ελικοπτερου που επιχειρεί με έγκριση για ΗΗΟ, ο σκοπός της οποίας είναι να διευκολύνει τη μεταφορά προσώπων ή/και φορτίου μέσω του ανυψωτικού μηχανισμού ελικοπτερου.

(2) *Μέλος πληρώματος ΗΗΟ*. Μέλος πληρώματος το οποίο εκτελεί τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί σχετικά με τη λειτουργία του ανυψωτικού μηχανισμού.

(3) *Υπεράκτια ΗΗΟ*. Πτήση ελικοπτερου που επιχειρεί με έγκριση για ΗΗΟ, ο σκοπός της οποίας είναι να διευκολύνει τη μεταφορά προσώπων ή/και φορτίου μέσω του ανυψωτικού μηχανισμού ελικοπτερου από ή προς ένα πλοίο ή κατασκευή στην ανοικτή θάλασσα.

(4) *Κύκλος ανυψωτικού μηχανισμού*. Για το σκοπό του καθορισμού των προσόντων του πληρώματος στο παρόν προσάρτημα. Είναι ένας κύκλος καθόδου και ανόδου του άγκιστρου του ανυψωτικού μηχανισμού.

(5) *Πεδίο ΗΗΟ*. Καθορισμένη περιοχή στην οποία το ελικόπτερο εκτελεί μεταφορά με ανυψωτικό μηχανισμό.

(6) *Επιβάτης ΗΗΟ*. Πρόσωπο που πρόκειται να μεταφερθεί μέσω του ανυψωτικού μηχανισμού ελικοπτερου.

(β) *Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης*. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιλαμβάνει συμπλήρωμα που περιέχει ύλη ειδικά για ΗΗΟ. Ειδικότερα πρέπει να αναφέρεται:

(1) Στα κριτήρια επιδόσεων.

(2) Εάν απαιτείται, στις συνθήκες υπό τις οποίες μπορεί να διεξαχθεί μια υπεράκτια μεταφορά ΗΗΟ, που περιλαμβάνουν και τους σχετικούς περιορισμούς στις κινήσεις των πλοίων καθώς και την ταχύτητα του ανέμου.

(3) Στους περιορισμούς του καιρού για ΗΗΟ.

(4) Στα κριτήρια για τον καθορισμό της ελαχίστης έκτασης ενός πεδίου ΗΗΟ, που είναι κατάλληλο για την εργασία.

(5) Στις διαδικασίες για καθορισμό ελάχιστου πληρώματος.

(6) Στη μέθοδο με την οποία τα μέλη πληρώματος καταγράφουν τους κύκλους ανυψωτικού μηχανισμού.

Όταν απαιτείται, σχετικά αποσπάσματα από το συμπλήρωμα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να διατίθενται στον οργανισμό για τον οποίο παρέχεται η ΗΗΟ.

(γ) *Συντήρηση του εξοπλισμού ΗΗΟ*. Οδηγίες συντήρησης για τα συστήματα ΗΗΟ πρέπει να εκπονηθούν από τον αερομεταφορέα, σε συνεργασία με τον κατασκευαστή, και να περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα συντήρησης ελικοπτερου του αερομεταφορέα στο Τμήμα ΙΓ – Μ.Α.302 Πρόγραμμα συντήρησης, και να είναι εγκεκριμένες από την Αρχή.

(δ) *Λειτουργικές απαιτήσεις*

(1) *Το ελικόπτερο*. Κατά την διάρκεια της ΗΗΟ, το ελικόπτερο πρέπει να είναι ικανό να στηρίζεται, σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος, με τον απομένοντα κινητήρα(ες) στην κατάλληλη ρύθμιση ισχύος, χωρίς να θέσει σε κίνδυνο το αιωρούμενο πρόσωπο(α)/ φορτίο, τρίτα μέρη ή ιδιοκτησία. (Εκτός από HEMS ΗΗΟ σε μια περιοχή επιχειρήσεων HEMS, όπου δεν χρειάζεται να εφαρμόζονται οι απαιτήσεις.)

(2) *Το πλήρωμα*. Παρά τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο τμήμα ΙΔ, τα επόμενα εφαρμόζονται σε επιχειρήσεις ΗΗΟ:

(i) *Επιλογή*. Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να περιέχει κριτήρια για την επιλογή των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης για εργασίες ΗΗΟ, λαμβάνοντας υπόψη την προηγούμενη εμπειρία.

(ii) *Εμπειρία*. Το ελάχιστο επίπεδο εμπειρίας για κυβερνήτες που διεξάγουν πτήσεις ΗΗΟ δεν πρέπει να είναι λιγότερο από:

(A) *Υπεράκτια*:

(A1) 1.000 ώρες κυβερνήτη ελικοπτερου ή 1.000 ώρες ως συγκυβερνήτης σε επιχειρήσεις ΗΗΟ εκ των οποίων 200 ώρες είναι ως κυβερνήτης υπό επιτήρηση, και

(A2) 50 κύκλους ανυψωτικού μηχανισμού που έχουν διεξαχθεί υπεράκτια, εκ των οποίων 20 κύκλοι πρέπει να είναι κατά τη νύχτα, εάν πρόκειται να διεξαχθούν νυχτερινές πτητικές λειτουργίες.

(B) *Στην ξηρά*:

(B1) 500 ώρες κυβερνήτη ελικοπτερου ή 500 ώρες ως συγκυβερνήτης σε επιχειρήσεις ΗΗΟ εκ των οποίων 100 ώρες είναι ως κυβερνήτης υπό επιτήρηση,

(B2) 200 ώρες επιχειρησιακή εμπειρία σε ελικόπτερα, που αποκτήθηκε σε επιχειρησιακό περιβάλλον παρόμοιο με την προτιθέμενη επιχείρηση (βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), παράγραφος (γ)(3)(ii)(B)), και

(B3) 50 κύκλους ανυψωτικού μηχανισμού, εκ των οποίων 20 κύκλοι πρέπει να είναι κατά τη νύχτα, εάν πρόκειται να διεξαχθούν νυκτερινές πτητικές λειτουργίες.

(Γ) Επιτυχής ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και σχετική εμπειρία στο ρόλο και το περιβάλλον υπό τα οποία διεξάγονται οι ΗΗΟ.

(iii) *Πρόσφατη εμπειρία.* Όλοι οι χειριστές και τα μέλη πληρώματος ΗΗΟ που διεξάγουν ΗΗΟ πρέπει, επιπροσθέτως των απαιτήσεων του JAR-OPS 3.970(α), να έχουν συμπληρώσει στις τελευταίες 90 ημέρες:

(Α) Όταν επιχειρούν κατά την ημέρα: Οποιοδήποτε συνδυασμό 3 ημερήσιων ή νυκτερινών κύκλων ανυψωτικού μηχανισμού, έκαστος εκ των οποίων πρέπει να περιλαμβάνει μετάβαση προς και από την μετεώριση.

(Β) Όταν επιχειρούν κατά τη νύχτα: 3 νυκτερινούς κύκλους ανυψωτικού μηχανισμού, έκαστος εκ των οποίων πρέπει να περιλαμβάνει μετάβαση προς και από την μετεώριση.

(iv) *Σύνθεση πληρώματος.* Το ελάχιστο πλήρωμα για ημερήσιες ή νυκτερινές επιχειρήσεις πρέπει να είναι αυτό που αναφέρεται στο συμπλήρωμα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης και θα εξαρτάται από τον τύπο του ελικοπτερού, τις καιρικές συνθήκες, τον τύπο της εργασίας, και επιπροσθέτως, για τις υπεράκτιες επιχειρήσεις, το περιβάλλον του πεδίου ΗΗΟ, την κατάσταση της θάλασσας και την κίνηση του πλοίου αλλά, σε καμιά περίπτωση δεν θα είναι λιγότερο από ένα χειριστή και από ένα μέλος πληρώματος ΗΗΟ. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(η), παράγραφος (δ)(2)(iv).)

(ε) *Συμπληρωματικές απαιτήσεις*

(1) *Εξοπλισμός ΗΗΟ.* Η εγκατάσταση όλου του εξοπλισμού του ανυψωτικού μηχανισμού του ελικοπτερού, που περιλαμβάνει οποιεσδήποτε συμπληρωματικές τροποποιήσεις και, κατά περίπτωση, τη λειτουργία του, πρέπει να έχει έγκριση πτητικής ικανότητας σχετική με την προτιθέμενη λειτουργία. Ο βοηθητικός εξοπλισμός πρέπει να σχεδιάζεται και να δοκιμάζεται ως προς το κατάλληλο πρότυπο και να είναι αποδεκτός από την Αρχή.

(2) *Εξοπλισμός επικοινωνίας ελικοπτερού.* Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, επιπλέον εκείνου που απαιτείται από το Τμήμα ΙΒ, θα απαιτεί έγκριση πτητικής ικανότητας. Τα παρακάτω θα απαιτούν αμφίδρομη επικοινωνία με τον οργανισμό στον οποίο παρέχεται η ΗΗΟ και, όπου είναι δυνατόν, επικοινωνία με το προσωπικό εδάφους:

(i) Επιχειρήσεις ημέρας και νύχτας στην ανοικτή θάλασσα, ή

(ii) Επιχειρήσεις νύχτας στην ξηρά.

(στ) *Εκπαίδευση και έλεγχος*

(1) *Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης.* Τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να εκπαιδεύονται στα ακόλουθα αντικείμενα:

(i) Εκπαίδευση του Τμήματος ΙΔ με τα παρακάτω πρόσθετα θέματα:

(Α) Προσαρμογή και χρήση του ανυψωτικού μηχανισμού,

(Β) Προετοιμασία του ελικοπτερού και του εξοπλισμού του ανυψωτικού μηχανισμού για ΗΗΟ,

(Γ) Διαδικασίες κανονικές και ανάγκης ανυψωτικού μηχανισμού κατά την ημέρα και, όπου απαιτείται, κατά τη νύχτα,

(Δ) Έννοια του συντονισμού πληρώματος, συγκεκριμένα για ΗΗΟ,

(Ε) Εξάσκηση διαδικασιών ΗΗΟ, και

(ΣΤ) Οι κίνδυνοι από εκκένωση στατικού ηλεκτρισμού.

(ii) Ελέγχους του Τμήματος ΙΔ με τα παρακάτω πρόσθετα θέματα:

(Α) Έλεγχοι ικανότητας, σχετικοί με επιχειρήσεις ημέρας, οι οποίοι πρέπει επίσης να διεξάγονται κατά τη νύχτα εφόσον αναληφθούν τέτοιες επιχειρήσεις από τον αερομεταφορέα. Οι έλεγχοι θα πρέπει να περιλαμβάνουν διαδικασίες που είναι πιθανόν να χρησιμοποιηθούν σε πεδία ΗΗΟ με ειδική έμφαση:

(Α1) Στη μετεωρολογία τοπικής περιοχής,

(Α2) Στο σχεδιασμό πτήσης ΗΗΟ,

(Α3) Στις αναχωρήσεις ΗΗΟ,

(Α4) Στη μετάβαση προς και από την μετεώριση στο πεδίο ΗΗΟ,

(Α5) Στις κανονικές και προσομοιωμένες διαδικασίες ανάγκης ΗΗΟ, και

(Α6) Στο συντονισμό πληρώματος.

(2) *Μέλος πληρώματος ΗΗΟ.* Το μέλος πληρώματος ΗΗΟ πρέπει να εκπαιδεύεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Τμήματος ΙΕ με τα παρακάτω πρόσθετα θέματα:

- (i) Καθήκοντα στο ρόλο ΗΗΟ,
 - (ii) Προσαρμογή και χρήση του ανυψωτικού μηχανισμού,
 - (iii) Λειτουργία του εξοπλισμού του ανυψωτικού μηχανισμού,
 - (iv) Προετοιμασία του ελικοπτέρου και του ειδικού εξοπλισμού για ΗΗΟ,
 - (v) Διαδικασίες, κανονικές και ανάγκης,
 - (vi) Έννοια του συντονισμού πληρώματος, συγκεκριμένα για ΗΗΟ,
 - (vii) Λειτουργία της ενδοεπικοινωνίας και του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας,
 - (viii) Γνώση του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης του ανυψωτικού μηχανισμού,
 - (ix) Τεχνικές για το χειρισμό επιβατών ΗΗΟ,
 - (x) Επίδραση της κίνησης προσώπων στο κέντρο βάρους και μάζας κατά τις ΗΗΟ,
 - (xi) Επίδραση της κίνησης προσώπων στις επιδόσεις κατά τη διάρκεια πτητικών συνθηκών κανονικών και έκτακτης ανάγκης,
 - (xii) Τεχνικές για καθοδήγηση των χειριστών πάνω από πεδία ΗΗΟ,
 - (xiii) Επίγνωση συγκεκριμένων κινδύνων που σχετίζονται με το επιχειρησιακό περιβάλλον, και
 - (xiv) Οι κίνδυνοι εκκένωσης στατικού ηλεκτρισμού.
- (3) *Επιβάτες ΗΗΟ.* Πριν από οποιαδήποτε πτήση ΗΗΟ, ή σειρά πτήσεων, οι επιβάτες ΗΗΟ πρέπει να ενημερώνονται και να έχουν επίγνωση των κινδύνων εκκένωσης στατικού ηλεκτρισμού καθώς και άλλων καταστάσεων της ΗΗΟ.

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(θ)
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου σε τοποθεσία δημοσίου ενδιαφέροντος

(α) *Έγκριση.* Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το παρόν Προσάρτημα πρέπει να έχει την προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το ΑΟΚ και της Αρχής του Κράτους στο οποίο σκοπεύει να διεξάγει τέτοιες πτητικές λειτουργίες. Η έγκριση αυτή πρέπει να καθορίζει:

(1) Τα πεδία δημοσίου ενδιαφέροντος (βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ) παράγραφος (α)(1)),

(2) Τον τύπο του ελικοπτέρου, και

(3) Τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

(β) *Ορολογία*

(1) Πεδίο δημοσίου ενδιαφέροντος. Ένα πεδίο που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για πτητικές λειτουργίες δημοσίου ενδιαφέροντος.

(γ) *Εφαρμογή:* Το παρόν Προσάρτημα πρέπει να έχει εφαρμογή μόνο σε τύπους ελικοπτερόων που παίρνουν ισχύ από πολλαπλούς στρόβιλους, με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) έξι ή λιγότερων, που επιχειρούν προς/από πεδία δημοσίου ενδιαφέροντος:

(1) που βρίσκονται σε αφιλόξενο περιβάλλον, και

(2) τα οποία καθιερώθηκαν ως ελικοδρόμια πριν από την 1^η Ιουλίου 2002.

(δ) *Ευνοϊκή διάταξη:*

(1) Πτητικές λειτουργίες προς/από ένα πεδίο δημοσίου ενδιαφέροντος, μπορεί να διεξάγονται σύμφωνα με το Τμήμα Η (Επιδόσεις Τάξης 2) και εξαιρούνται από τις παρακάτω απαιτήσεις:

(i) JAR-OPS 3.520(α)(2), και

(ii) JAR-OPS 3.535(α)(2),

μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου 2004, υπό την προϋπόθεση ότι στον αερομεταφορέα έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α) υποπαράγραφοι (α)(2)(i) και (ii)).

(2) Από την 1^η Ιανουαρίου 2005, όταν η έκταση του πεδίου δημοσίου ενδιαφέροντος ή το περιβάλλον των εμποδίων του δεν επιτρέπει στο ελικόπτερο να επιχειρεί σύμφωνα με το Τμήμα Ζ (Επιδόσεις Τάξης 1), η εξαίρεση που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (δ)(1) ανωτέρω μπορεί να εγκριθεί από την Αρχή μετά την 31^η Δεκεμβρίου 2004 υπό την προϋπόθεση ότι:

(i) για πτητικές λειτουργίες σε μη κορεσμένο αφιλόξενο περιβάλλον, η μάζα του ελικοπτερόου δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτερόου για μετεώριση ΑΕΟ ΟΓΕ με άπνοια και όλες τις μονάδες ισχύος να λειτουργούν σε κατάλληλη ρύθμιση ισχύος, και

(ii) για πτητικές λειτουργίες σε κορεσμένο αφιλόξενο περιβάλλον, η μάζα του ελικοπτερόου δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτερόου για βαθμίδα ανόδου 8% σε άπνοια. Στην κατάλληλη ταχύτητα ασφαλείας απογειώσεως (V_{toss}) με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και την εναπομένουσα μονάδα ισχύος να λειτουργεί σε κατάλληλη ρύθμιση ισχύος (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ) υποπαράγραφος (δ)(2)).

(ε) *Πτητική λειτουργία.* Διαδικασίες συγκεκριμένες για κάθε πεδίο πρέπει να καθιερώνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, ώστε να ελαχιστοποιείται η χρονική διάρκεια κατά την οποία θα μπορούσε να υπάρξει κίνδυνος για τους επιβαίνοντες στο ελικόπτερο και τα πρόσωπα που βρίσκονται στην

επιφάνεια, στην περίπτωση βλάβης μονάδας ισχύος κατά την απογείωση και προσγείωση σε πεδίο δημοσίου ενδιαφέροντος. Το Μέρος Γ του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να περιέχει, για κάθε πεδίο δημοσίου ενδιαφέροντος, διάγραμμα ή φωτογραφία με σχόλια που δείχνει τις κύριες όψεις, τις διαστάσεις, τη μη συμμόρφωση με το Τμήμα Ζ (Επιδόσεις Τάξης 1), τους κύριους κινδύνους και το σχέδιο απρόοπτων καταστάσεων στην περίπτωση που γίνει ένα συμβάν.

ΤΜΗΜΑ Γ – ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

JAR-OPS 3.175

Γενικοί κανόνες για πιστοποίηση και εποπτεία αερομεταφορέα

Σημείωση 1: Το Προσάρτημα 1 στην παρούσα παράγραφο καθορίζει τα περιεχόμενα και τους όρους του AOC.

Σημείωση 2: Το Προσάρτημα 2 στην παρούσα παράγραφο καθορίζει τις απαιτήσεις διαχείρισης και οργάνωσης.

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς διαφορετικούς από αυτούς που διέπονται από, και είναι σύμφωνοι με, τους όρους και τις προϋποθέσεις του πιστοποιητικού AOC.

(β) Ο αιτών χορήγηση ή τροποποίηση AOC πρέπει να επιτρέπει στην Αρχή να εξετάζει όλες τις πτυχές ασφαλείας της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.

(γ) Ο αιτών χορήγηση AOC πρέπει:

(1) Να μην κατέχει AOC που εκδόθηκε από άλλη Αρχή, εκτός εάν εγκριθεί ειδικά από τις εμπλεκόμενες Αρχές,

(2) Να έχει τον τόπο της κύριας δραστηριότητάς του και, εφόσον υπάρχει, την έδρα του εγκεκριμένου γραφείου στο Κράτος που είναι υπεύθυνο για έκδοση το AOC (βλέπε IEM OPS 3.175(γ)(2)),

(3) Να έχει νηολογήσει τα ελικόπτερα που πρόκειται να εκμεταλλευτεί σύμφωνα με το AOC στο Κράτος που είναι υπεύθυνο για έκδοση το AOC, και

(4) Να αποδείξει στην Αρχή ότι είναι ικανός να διεξάγει ασφαλείς πτητικές λειτουργίες.

(δ) Χωρίς να παραβλέπεται η υποπαράγραφος (γ)(3) παραπάνω, ο αερομεταφορέας μπορεί, με αμοιβαία συμφωνία της Αρχής που εκδίδει το AOC και κάποιας άλλης Αρχής, να εκμεταλλευτεί ελικόπτερα νηολογημένα στο εθνικό νηολόγιο της άλλης Αρχής.

(ε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιτρέπει πρόσβαση της Αρχής στις υπηρεσίες και τα ελικόπτερά του και πρέπει να εξασφαλίζει ότι, όσον αφορά στη συντήρηση, επιτρέπεται η πρόσβαση σε οποιοδήποτε συνεργαζόμενο οργανισμό συντήρησης κατά JAR-145, προκειμένου να διαπιστώσει τη συνεχή συμμόρφωση με το JAR-OPS.

(στ) Το AOC τροποποιείται, αναστέλλεται ή ανακαλείται εφόσον η Αρχή δεν είναι πλέον πεπεισμένη ότι ο αερομεταφορέας μπορεί να εκτελεί ασφαλείς πτητικές λειτουργίες.

(ζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει στην Αρχή ότι:

(1) Η οργάνωση και η διοίκηση είναι οι πρέπουσες και αρμόζουν κατάλληλα στην κλίμακα και το εύρος της επιχείρησης, και

(2) Έχουν καθοριστεί διαδικασίες για την επίβλεψη των πτητικών λειτουργιών.

(η) Ο αερομεταφορέας πρέπει να έχει ορίσει Υπόλογο Διευθυντή αποδεκτό από την Αρχή, ο οποίος έχει συλλογική εξουσιοδότηση ώστε να εξασφαλίζει ότι όλες οι πτητικές λειτουργίες και οι δραστηριότητες συντήρησης μπορούν να χρηματοδοτηθούν και να εκτελεστούν, σύμφωνα με τα πρότυπα που απαιτούνται από την Αρχή.

(θ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να έχει ορίσει αρμόδιους διευθυντές, αποδεκτούς από την Αρχή, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τη διαχείριση και επίβλεψη των παρακάτω περιοχών:

(1) Πτητικών λειτουργιών,

(2) Του συστήματος συντήρησης,

(3) Εκπαίδευσης πληρωμάτων, και

(4) Λειτουργιών εδάφους.

(βλέπε ACJ OPS 3.175(θ)).

(ι) Ένα πρόσωπο μπορεί να καλύπτει περισσότερες από μια αρμόδιες διευθύνσεις εφόσον είναι αποδεκτό από την Αρχή αλλά, για αερομεταφορείς οι οποίοι απασχολούν 21 ή περισσότερους εργαζόμενους πλήρους απασχόλησης, απαιτούνται κατ' ελάχιστον δύο άτομα για να καλύπτουν τις τέσσερις περιοχές ευθύνης. (Βλέπε ACJ OPS 3.175(ι) και (ια).)

(ια) Για αερομεταφορείς οι οποίοι απασχολούν 20 ή λιγότερους εργαζόμενους πλήρους απασχόλησης, μια ή περισσότερες από τις αρμόδιες διευθύνσεις μπορεί να καλύπτεται από τον Υπόλογο Διευθυντή, εφόσον είναι αποδεκτό από την Αρχή. (Βλέπε ACJ OPS 3.175(ι) και (ια).)

(ιβ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι κάθε πτήση διεξάγεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(ιγ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαμορφώνει κατάλληλες εγκαταστάσεις επίγειας εξυπηρέτησης προκειμένου να διασφαλίζει την ασφαλή εξυπηρέτηση των πτήσεών του.

(ιδ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι τα ελικόπτερά του είναι εξοπλισμένα και τα πληρώματα του είναι ικανά, όπως απαιτείται για την περιοχή και τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

(ιε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις συντήρησης, σύμφωνα με το Τμήμα ΙΓ, για όλα τα ελικόπτερα που εκμεταλλεύεται βάση των όρων του AOC του.

(ιστ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει στην Αρχή ένα αντίγραφο του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, όπως καθορίζεται στο Τμήμα ΙΣΤ, και όλες τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις αυτού.

(ιζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διατηρεί εγκαταστάσεις επιχειρησιακής υποστήριξης στην κύρια επιχειρησιακή βάση, κατάλληλες για την περιοχή και τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

JAR-OPS 3.180

Έκδοση, τροποποίηση και συνεχής ισχύς ενός AOC

(α) Σε έναν αερομεταφορέα δεν θα χορηγείται AOC, ή τροποποίηση σε AOC, και αυτό το AOC δεν θα παραμένει εν ισχύ εκτός εάν:

(1) Τα εκμεταλλεζόμενα ελικόπτερα διαθέτουν τυπικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας που εκδόθηκε σύμφωνα με το Παράρτημα 8 του ICAO από Κράτος Μέλος του JAA. Τυπικά Πιστοποιητικά Πτητικής Ικανότητας που εκδόθηκαν από Κράτος Μέλος του JAA διαφορετικό από το Κράτος που είναι υπεύθυνο για έκδοση του AOC, θα γίνεται αποδεκτό χωρίς περαιτέρω απαιτήσεις εφόσον εκδόθηκε σύμφωνα με το JAR-21,

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

(3) Έχει αποδείξει στην Αρχή ότι έχει την ικανότητα να:

(i) Συγκροτεί και διατηρεί επαρκή οργανισμό,

(ii) Συγκροτεί και διατηρεί σύστημα ποιοτικού ελέγχου σύμφωνα με το JAR-OPS 3.035,

(iii) Συμμορφώνεται με τα απαιτούμενα εκπαιδευτικά προγράμματα,

(iv) Συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις συντήρησης, που είναι σύμφωνες με τη φύση και την έκταση των καθορισμένων πτητικών λειτουργιών, που περιλαμβάνουν και τα συναφή θέματα που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.175 (ζ) έως (ιε), και

(v) Συμμορφώνεται με το JAR-OPS 3.175.

(β) Παρά τις διατάξεις του JAR-OPS 3.185(στ), ο αερομεταφορέας πρέπει να ειδοποιεί την Αρχή, το συντομότερο δυνατόν, για οποιοδήποτε αλλαγές στις πληροφορίες που υποβάλλονται σύμφωνα με την υποπαράγραφο JAR-OPS 3.185(α) κατωτέρω.

(γ) Εάν η Αρχή δεν έχει πεισθεί ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της υποπαράγραφου (α) ανωτέρω, μπορεί να ζητήσει τη διεξαγωγή μιας ή περισσότερων πτήσεων επιδειξης, που εκτελούνται ως εάν επρόκειτο για πτήσεις δημόσιας αερομεταφοράς.

JAR-OPS 3.185

Διοικητικές απαιτήσεις

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες πληροφορίες περιλαμβάνονται στην αρχική αίτηση για χορήγηση AOC και, κατά περίπτωση, σε οποιαδήποτε αιτούμενη τροποποίηση ή ανανέωση για:

(1) Το επίσημο όνομα και την εμπορική επωνυμία, διεύθυνση και διεύθυνση αλληλογραφίας του αιτούντος,

(2) Περιγραφή της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας,

(3) Περιγραφή της διοικητικής οργάνωσης,

(4) Το όνομα του υπόλογου διευθυντή,

(5) Τα ονόματα των σημαντικότερων αρμόδιων διευθυντών, που περιλαμβάνουν και εκείνους που είναι υπεύθυνοι για τις πτητικές λειτουργίες, το σύστημα συντήρησης, εκπαίδευση πληρώματος και τις λειτουργίες εδάφους, μαζί με τα προσόντα και την πείρα τους, και

(6) Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Όσο αφορά μόνο το σύστημα συντήρησης του αερομεταφορέα, οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνονται στην αρχική αίτηση για χορήγηση AOC και, κατά περίπτωση, για οποιαδήποτε αιτούμενη τροποποίηση ή ανανέωση, και για κάθε τύπο ελικοπτερού που πρόκειται να εκμεταλλευθεί (βλέπε IEM OPS 3.185(β)):

(1) Η ανάλυση διαχείρισης συντήρησης,

(2) Το πρόγραμμα(τα) συντήρησης ελικοπτερού του αερομεταφορέα,

(3) Το τεχνικό μητρώο του ελικοπτερού,

(4) Κατά περίπτωση, η τεχνική προδιαγραφή(ές) της σύμβασης(εων) συντήρησης μεταξύ του αερομεταφορέα και οποιουδήποτε εγκεκριμένου κατά JAR-145 οργανισμού συντήρησης,

(5) Ο αριθμός των ελικοπτερών.

(γ) Η αίτηση για αρχική έκδοση AOC πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 90 ημέρες πριν από την ημερομηνία της προτιθέμενης πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης που μπορεί να υποβληθεί αργότερα, αλλά όχι λιγότερο από 60 ημέρες πριν από την ημερομηνία της προτιθέμενης πτητικής λειτουργίας.

(δ) Η αίτηση για τροποποίηση AOC πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες, ή όπως αλλιώς συμφωνηθεί, πριν από την ημερομηνία της προτιθέμενης πτητικής λειτουργίας.

(ε) Η αίτηση για ανανέωση AOC πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες, ή όπως αλλιώς συμφωνηθεί πριν από το τέλος της υφιστάμενης χρονικής περιόδου ισχύος.

(στ) Εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, η Αρχή θα πρέπει να ενημερωθεί τουλάχιστον 10 ημέρες νωρίτερα για την προτιθέμενη αλλαγή ενός ορισμένου αρμόδιου διευθυντή.

JAR-OPS 3.190 **(Παραμένει σκοπίμως κενό)**

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.175 **Περιεχόμενα και όροι του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα**

Το AOC καθορίζει:

- (α) Το όνομα και τον τόπο (της κυρίας δραστηριότητας) του αερομεταφορέα,
- (β) Την ημερομηνία έκδοσης και την χρονική περίοδο ισχύος,
- (γ) Την περιγραφή του τύπου των εγκεκριμένων πτητικών λειτουργιών,
- (δ) Τον τύπο ελικοπτερου(ων) που εγκρίνονται προς χρήση,
- (ε) Τα στοιχεία νηολογίου του εγκεκριμένου ελικοπτερου(ων), εκτός από την περίπτωση που οι αερομεταφορείς μπορεί να λάβουν έγκριση για ένα σύστημα ενημέρωσης της Αρχής σχετικά με τα στοιχεία νηολογίου για τα ελικόπτερα που εκμεταλλεύονται σύμφωνα με το AOC τους
- (στ) Τις εγκεκριμένες περιοχές επιχειρήσεων,
- (ζ) Ειδικούς περιορισμούς (π.χ. μόνο VFR), και
- (η) Ειδικές εξουσιοδοτήσεις/ εγκρίσεις, π.χ.,
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ II/ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ III (που περιλαμβάνουν και τα εγκεκριμένα ελάχιστα)
Υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες
HEMS (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ))
Μεταφορά επικίνδυνων υλικών (Βλέπε JAR-OPS 3.1155)
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτερου πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ε))
Πτητικές λειτουργίες για μικρά ελικόπτερα (μόνο VFR ημέρας) (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ))
Τοπικές πτητικές λειτουργίες (μόνο VFR ημέρας) (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ζ))
Επιχειρήσεις ελικοπτερου με ανυψωτικό μηχανισμό (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(η))
Πτητικές λειτουργίες σε πεδία δημοσίου ενδιαφέροντος (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ))
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτερου με χρόνο έκθεσης σε βλάβη μονάδος ισχύος κατά την απογείωση ή προσγείωση. (Βλέπε JAR-OPS 3.517 και JAR- OPS 3.540(α)(4).)

Προσάρτημα 2 στο JAR-OPS 3.175 **Η διαχείριση και οργάνωση ενός κατόχου AOC**

(α) *Γενικά.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει ορθή και αποτελεσματική δομή διαχείρισης προκειμένου να εξασφαλίζει την ασφαλή διεξαγωγή των πτητικών λειτουργιών. Οι ορισμένοι αρμόδιοι διευθυντές πρέπει να διαθέτουν διευθυντική επάρκεια μαζί με τις κατάλληλες τεχνικές/ επιχειρησιακές ικανότητες (βλέπε επίσης ACJ OPS 3.175(θ)) στην πολιτική αεροπορία.

(β) *Διορισμένοι αρμόδιοι διευθυντές*

(1) Η περιγραφή των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων των διορισμένων αρμόδιων διευθυντών, που περιλαμβάνει και τα ονόματά τους, πρέπει να περιέχεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, και η Αρχή να ενημερώνεται εγγράφως για την προτιθέμενη ή η πραγματική αλλαγή στους διορισμούς ή τα καθήκοντα.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να προβαίνει σε ρυθμίσεις για να εξασφαλίζει τη συνέχεια της επίβλεψης σε περίπτωση απουσίας των ορισμένων αρμοδίων διευθυντών.

(3) Ένα πρόσωπο που έχει ορισθεί ως αρμόδιος διευθυντής από τον κάτοχο AOC δεν πρέπει να ορίζεται ως αρμόδιος διευθυντής από κάτοχο οποιουδήποτε άλλου AOC, εκτός είναι αποδεκτό από τις εμπλεκόμενες Αρχές.

(4) Πρόσωπα διορισμένα ως αρμόδιοι διευθυντές πρέπει να είναι υποχρεωμένοι από τη σύμβαση τους να εργάζονται επαρκείς ώρες προκειμένου να εκπληρώσουν τα καθήκοντα διαχείρισης που σχετίζονται με την κλίμακα και το εύρος της επιχείρησης.

(γ) *Επάρκεια και επίβλεψη του προσωπικού*

(1) *Μέλη πληρώματος*. Ο αερομεταφορέας πρέπει να απασχολεί επαρκές πλήρωμα διακυβέρνησης και θαλάμου επιβατών για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία, που έχει εκπαιδευτεί και ελεγχθεί σύμφωνα με το Τμήμα ΙΔ και το Τμήμα ΙΕ κατά περίπτωση.

(2) *Προσωπικό εδάφους*

(i) Ο αριθμός του προσωπικού εδάφους εξαρτάται από τη φύση και την κλίμακα των πτητικών λειτουργιών. Ειδικότερα, τα τμήματα επιχειρήσεων και επίγειας εξυπηρέτησης πρέπει να είναι επανδρωμένα από εκπαιδευμένο προσωπικό το οποίο έχει πλήρη αντίληψη των ευθυνών του εντός της επιχείρησης.

(ii) Ο αερομεταφορέας που συνάπτει συμβάσεις με άλλους οργανισμούς για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών, διατηρεί την ευθύνη για την τήρηση των καταλλήλων προτύπων. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ένας διορισμένος αρμόδιος διευθυντής πρέπει να αναλάβει το έργο της εξασφάλισης ότι οποιοσδήποτε συμβαλλόμενος, που απασχολείται, πληροί τα απαιτούμενα πρότυπα.

(3) *Εποπτεία*

(i) Ο αριθμός των εποπτών που πρέπει να διορίζονται εξαρτάται από τη δομή του αερομεταφορέα και τον αριθμό του απασχολούμενου προσωπικού.

(ii) Τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες αυτών των εποπτών πρέπει να καθορίζονται, και οποιοσδήποτε άλλες δεσμεύσεις να ρυθμίζονται, έτσι ώστε να μπορούν να εκπληρώσουν τα καθήκοντα εποπτείας τους.

(iii) Η εποπτεία των μελών πληρώματος και του προσωπικού εδάφους πρέπει να ασκείται από άτομα που διαθέτουν πείρα και ατομικά προσόντα επαρκή για να εξασφαλίζεται η επίτευξη των προτύπων που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

(δ) *Εγκαταστάσεις στέγασης*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο χώρος εργασίας, που διατίθεται σε κάθε επιχειρησιακή βάση, επαρκεί για το προσωπικό που σχετίζεται με την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών. Πρέπει να εξετασθούν οι ανάγκες του προσωπικού εδάφους, εκείνων που εμπλέκονται με το λειτουργικό έλεγχο, την αποθήκευση και παρουσίαση των απαραίτητων αρχείων, καθώς και το σχεδιασμό πτήσης από τα πληρώματα.

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

(ε) *Τεκμηρίωση*. Ο αερομεταφορέας πρέπει να προβαίνει σε ρυθμίσεις για την παραγωγή εγχειριδίων, τροποποιήσεων και λοιπών εγγράφων.

ΤΜΗΜΑ Δ – ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

JAR-OPS 3.195 **Επιχειρησιακός έλεγχος**

(Βλέπε ACJ OPS 3.195)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να:

- (α) Καταρτίζει και διατηρεί μια μέθοδο άσκησης επιχειρησιακού ελέγχου εγκεκριμένη από την Αρχή, και
- (β) Ασκει επιχειρησιακό έλεγχο επί οποιασδήποτε πτήσης εκτελείται σύμφωνα με τους όρους του AOC του.

JAR-OPS 3.200 **Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης**

Ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει ένα Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 3, Τμήμα ΙΣΤ για χρήση και καθοδήγηση του επιχειρησιακού προσωπικού.

JAR-OPS 3.205 **Επάρκεια του επιχειρησιακού προσωπικού**

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό που έχει ορισθεί, ή εμπλέκεται άμεσα, σε επίγειες και πτητικές λειτουργίες λαμβάνει τις κατάλληλες οδηγίες, έχει επιδείξει τις ικανότητές του στα συγκεκριμένα καθήκοντά του και γνωρίζει τις ευθύνες του και τη σχέση των εν λόγω καθηκόντων με την επιχειρησιακή λειτουργία στο σύνολο της.

JAR-OPS 3.210 **Καθιέρωση διαδικασιών**

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να θεσπίζει διαδικασίες και οδηγίες, για κάθε τύπο ελικοπτέρου, που περιέχουν τα καθήκοντα του προσωπικού εδάφους και των μελών του πληρώματος για όλους τους τύπους πτητικών λειτουργιών στο έδαφος και εν πτήσει. (Βλέπε AMC OPS 3.210(α).)

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καταρτίζει σύστημα καταλόγων ελέγχου ενεργειών που πρέπει να χρησιμοποιείται από τα μέλη του πληρώματος για όλες τις φάσεις πτητικής λειτουργίας με το ελικόπτερο υπό κανονικές, μη κανονικές συνθήκες και συνθήκες έκτακτης ανάγκης, κατά περίπτωση, ώστε να εξασφαλίζεται ότι τηρούνται οι λειτουργικές διαδικασίες του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης. (βλέπε IEM OPS 3.210(β)). Το σχέδιο και η χρησιμοποίηση των καταλόγων ελέγχου ενεργειών πρέπει να παρατηρούν τους ανθρώπινους παράγοντες και τις αρχές του CRM.

(γ) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να απαιτεί από μέλος πληρώματος να εκτελεί οποιοσδήποτε δραστηριότητες κατά τη διάρκεια κρίσιμων φάσεων της πτήσης, διαφορετικές από εκείνες που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου.

(δ) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να επιτρέπει να περιστρέφεται το στροφέιο ελικοπτέρου με ισχύ για σκοπούς πτήσεως, χωρίς εξουσιοδοτημένο χειριστή στα χειριστήρια ελέγχου (βλέπε ACJ OPS 3.120(δ)).

JAR-OPS 3.215 **Χρησιμοποίηση υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας**

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας χρησιμοποιούνται για όλες τις πτήσεις οποτεδήποτε διατίθενται.

JAR-OPS 3.220 **Εξουσιοδότηση ελικοδρομιών από τον αερομεταφορέα** (Βλέπε AMC OPS 3.220)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξουσιοδοτεί μόνο τη χρήση ελικοδρομιών που είναι επαρκή για τον τύπο του ελικοπτέρου(ων) και των σχετικών πτητικών λειτουργιών.

JAR-OPS 3.225 **Επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου**

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσδιορίζει τα επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου, που καθορίζονται σύμφωνα με το JAR-OPS 3.430 για κάθε ελικοδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλαγής, που έχει εξουσιοδοτηθεί να χρησιμοποιείται σύμφωνα με το JAR-OPS 3.220.

(β) Αυτά τα ελάχιστα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη οποιαδήποτε αύξηση στις καθορισμένες τιμές που επιβάλλονται από την Αρχή.

(γ) Τα ελάχιστα για συγκεκριμένο τύπο διαδικασίας προσέγγισης και προσγείωσης θεωρείται ότι ισχύουν εάν:

- (1) Λειτουργεί ο εξοπλισμός εδάφους που εμφανίζεται στον αντίστοιχο χάρτη που απαιτείται για την προτιθέμενη διαδικασία,
- (2) Λειτουργούν τα συστήματα του ελικοπτέρου που απαιτούνται για τον τύπο της προσέγγισης,
- (3) Πληρούνται τα απαιτούμενα κριτήρια επιδόσεων του ελικοπτέρου, και
- (4) Το πλήρωμα διαθέτει τα ανάλογα προσόντα.

JAR-OPS 3.230

Διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να χρησιμοποιεί διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης εφόσον καθορίζονται από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το ελικοδρόμιο.

(β) Παρά την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, ο κυβερνήτης μπορεί να αποδεχθεί μια εξουσιοδότηση ATC για να αποκλίνει από δημοσιευμένη διαδρομή αναχώρησης ή άφιξης, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα κριτήρια αποφυγής εμποδίων και λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι λειτουργικές συνθήκες. Η τελική προσέγγιση πρέπει να πραγματοποιείται εξ όψεως ή σύμφωνα με την καθιερωμένη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης.

(γ) Διαφορετικές διαδικασίες από εκείνες που απαιτείται να χρησιμοποιηθούν σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, μπορεί να εφαρμοστούν από αερομεταφορέα μόνο με την προϋπόθεση ότι έχουν εγκριθεί από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το ελικοδρόμιο, εάν απαιτείται, και να είναι αποδεκτές από την Αρχή.

JAR-OPS 3.235

Διαδικασίες μείωσης θορύβου

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι διαδικασίες απογείωσης και προσγείωσης λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη ελαχιστοποίησης των επιδράσεων του θορύβου των ελικοπτέρων.

JAR-OPS 3.240

Διαδρομές και περιοχές επιχειρήσεων

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες διεξάγονται μόνο κατά μήκος τέτοιων διαδρομών ή εντός τέτοιων περιοχών, για τις οποίες:

- (1) Παρέχονται ευκολίες και υπηρεσίες εδάφους, που περιλαμβάνουν και τις μετεωρολογικές υπηρεσίες, οι οποίες είναι επαρκείς για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία,
- (2) Οι επιδόσεις του ελικοπτέρου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί είναι επαρκείς για συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ελάχιστου ύψους πτήσης,
- (3) Ο εξοπλισμός του ελικοπτέρου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία,
- (4) Διατίθενται οι κατάλληλοι αεροναυτιλιακοί και τοπογραφικοί χάρτες (παραπομπή στο JAR-OPS 3.135 (α)(9)),
- (5) Διατίθενται επιφάνειες, για ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 3, οι οποίες επιτρέπουν την εκτέλεση ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης, εκτός από την περίπτωση που το ελικόπτερο έχει έγκριση να επιχειρεί σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ε).

(6) Το Μέρος Γ του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, για ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 3 και διεξάγουν πτητικές λειτουργίες παράκτιων μετακινήσεων, περιέχει διαδικασίες που εξασφαλίζουν ότι το πλάτος του παράκτιου διαδρόμου, και ο φερόμενος εξοπλισμός, είναι σύμφωνος με τις συνθήκες που επικρατούν εκείνη την χρονική στιγμή (Βλέπε IEM OPS 3.240(α)(6)).

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες διεξάγονται σύμφωνα με οποιοδήποτε περιορισμό στις διαδρομές ή στις περιοχές επιχειρήσεων, που έχουν επιβληθεί από την Αρχή.

JAR-OPS 3.243

Πτητικές λειτουργίες σε περιοχές με συγκεκριμένες απαιτήσεις επιδόσεων ναυτιλίας
(Βλέπε IEM OPS 3.243)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο σε ορισμένες περιοχές, ή σε ορισμένο τμήμα καθορισμένου εναέριου χώρου, βασιζόμενος στις Περιοχικές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας, όπου καθορίζονται ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας, εκτός εάν δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (έγκριση RNP/RNAV). (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.865 (γ)(2).)

JAR-OPS 3.245
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.250
Θέσπιση ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης

(Βλέπε IEM OPS 3.250)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης καθώς και τις μεθόδους προσδιορισμού εκείνων των υψών, για όλα τα τμήματα διαδρομών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, τα οποία παρέχουν την απαιτούμενη αποφυγή του αναγλύφου του εδάφους λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις του JAR-OPS Μέρος 3, Τμήματα ΣΤ έως Θ.

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

(γ) Όπου τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης που έχουν καθορισθεί, από τα Κράτη στα οποία υπερίπταται, είναι υψηλότερα από εκείνα που έχουν καθορισθεί από τον αερομεταφορέα, πρέπει να ισχύουν οι υψηλότερες τιμές.

(δ) Ο αερομεταφορέας, όταν καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης, πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες:

- (1) Την ακρίβεια με την οποία μπορεί να προσδιοριστεί η θέση του ελικοπτερού,
- (2) Τις ενδεχόμενες ανακρίβειες στις ενδείξεις των χρησιμοποιούμενων υψομέτρων,
- (3) Τα χαρακτηριστικά του ανάγλυφου του εδάφους (π.χ. αιφνίδιες αλλαγές στο ύψος) κατά μήκος των διαδρομών ή στις περιοχές όπου πρόκειται να εκτελεστούν οι πτητικές λειτουργίες,
- (4) Το ενδεχόμενο αντιμετώπισης δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών (π.χ. σοβαρές αναταράξεις και καθοδικά ρεύματα αέρος), και
- (5) Ενδεχόμενες ανακρίβειες σε αεροναυτικούς χάρτες.

(ε) Κατά την εκπλήρωση των απαιτήσεων που αναφέρονται στην υποπαραγράφο (δ) ανωτέρω, πρέπει να δίνεται η δέουσα προσοχή:

- (1) Στις διορθώσεις για αποκλίσεις θερμοκρασίας και πίεσης από πρότυπες τιμές,
- (2) Στις απαιτήσεις ATC, και
- (3) Σε οποιεσδήποτε καταστάσεις επείγουσας ανάγκης κατά μήκος της προγραμματισμένης διαδρομής.

JAR-OPS 3.255
Πολιτική καυσίμων

(Βλέπε AMC OPS 3.255)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καταρτίζει πολιτική καυσίμων με σκοπό το σχεδιασμό της πτήσης και τον επανασχεδιασμό εν πτήση ώστε να εξασφαλίζεται ότι κάθε πτήση μεταφέρει επαρκή καύσιμα για την προγραμματισμένη πτητική λειτουργία καθώς και εφεδρικά που καλύπτουν παρεκκλίσεις από την προγραμματισμένη πτητική λειτουργία.

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

- (1) Στις διαδικασίες και στα δεδομένα που περιέχονται ή απορρέουν από το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης ή από ισχύοντα δεδομένα συγκεκριμένα για το ελικόπτερο, και
- (2) Στις συνθήκες λειτουργίας υπό τις οποίες πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση, περιλαμβανομένων των:

- (i) Πραγματικών δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου του ελικοπτερού,
- (ii) Αναμενόμενων μαζών,
- (iii) Αναμενόμενων μετεωρολογικών συνθηκών, και
- (iv) Διαδικασιών και περιορισμών των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσεως υπολογισμός των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων που απαιτούνται για μια πτήση περιλαμβάνει:

- (1) Καύσιμα τροχοδρόμησης,
- (2) Καύσιμα ταξιδιού,
- (3) Εφεδρικά καύσιμα που αποτελούνται από:
 - (i) Καύσιμα έκτακτης ανάγκης (βλέπε IEM OPS 3.255(γ)(3)(i)),

- (ii) Καύσιμα εναλλαγής, εάν απαιτείται εναλλαγής προορισμού. (Αυτό δεν αποκλείει την επιλογή του ελικοδρομίου αναχώρησης ως εναλλαγής προορισμού),
 - (iii) Τελικά εφεδρικά καύσιμα, και
 - (iv) Επιπρόσθετα καύσιμα, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας (π.χ. απομονωμένα ελικοδρόμια), και
 - (4) Πρόσθετα καύσιμα εάν απαιτηθούν από τον κυβερνήτη.
- (δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι διαδικασίες επανασχεδιασμού εν πτήσει, για τον υπολογισμό των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων, που απαιτούνται όταν μια πτήση εκτελείται κατά μήκος διαδρομής ή προς προορισμό διαφορετικό από εκείνον που σχεδιάστηκε αρχικά, περιλαμβάνουν:
- (1) Καύσιμα ταξιδιού για το υπόλοιπο της πτήσης,
 - (2) Εφεδρικά καύσιμα που αποτελούνται από:
 - (i) Καύσιμα έκτακτης ανάγκης,
 - (ii) Καύσιμα εναλλαγής, εάν απαιτείται εναλλαγής προορισμού. (Αυτό δεν αποκλείει την επιλογή του ελικοδρομίου αναχώρησης ως εναλλαγής προορισμού),
 - (iii) Τελικά εφεδρικά καύσιμα, και
 - (iv) Επιπρόσθετα καύσιμα, εάν απαιτείται από το είδος της πτητικής λειτουργίας (π.χ. απομονωμένα ελικοδρόμια), και
 - (3) Πρόσθετα καύσιμα εάν απαιτηθούν από τον κυβερνήτη.

JAR-OPS 3.260

Μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα

(Βλέπε IEM OPS 3.260)

- (α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για τη μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα (PRM).
- (β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι στα PRM δεν κατανέμονται, ούτε καταλαμβάνουν, θέσεις όπου η παρουσία τους μπορεί να:
 - (1) Παρεμποδίζει το πλήρωμα στο καθήκοντα του,
 - (2) Εμποδίζει την πρόσβαση σε εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης, ή
 - (3) Παρεμποδίζει την εκκένωση έκτακτης ανάγκης του ελικοπτερου.
- (γ) Ο κυβερνήτης πρέπει να ενημερώνεται όταν πρόκειται να μεταφερθούν PRM επί του σκάφους.

JAR-OPS 3.265

Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, απελαθέντων ή προσώπων που τελούν υπό φρούρηση

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, απελαθέντων ή προσώπων που τελούν υπό φρούρηση, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του ελικοπτερου και των επιβαινόντων σε αυτό. Ο κυβερνήτης πρέπει να ενημερώνεται όταν τα ανωτέρω προαναφερόμενα πρόσωπα πρόκειται να μεταφερθούν επί του σκάφους.

JAR-OPS 3.270

Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίου

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.270)

(Βλέπε AMC OPS 3.270)

- (α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για να εξασφαλίζεται ότι εντός του ελικοπτερου και στο θάλαμο επιβατών μεταφέρονται μόνον εκείνες οι χειραποσκευές και το φορτίο που μπορούν να εναποθηκευτούν επαρκώς και με ασφάλεια.
- (β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για να εξασφαλίζεται ότι όλες οι αποσκευές και το φορτίο επί του σκάφους, τα οποία μπορεί να προκαλέσουν τραυματισμό ή ζημιά, ή να εμποδίσουν τους διαδρόμους και στις εξόδους, εφόσον μετατοπισθούν, εναποθηκεύονται έτσι ώστε να αποτρέπεται η μετακίνηση.

JAR-OPS 3.275

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.280

Διάταξη θέσεων επιβατών

(Βλέπε IEM OPS 3.280)

(Βλέπε ACJ No. 1 στο JAR-OPS 3.280)

(Βλέπε ACJ No. 2 στο JAR-OPS 3.280)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για να εξασφαλίζεται ότι οι επιβάτες κάθονται εκεί όπου, σε περίπτωση που απαιτηθεί εκκένωση έκτακτης ανάγκης, μπορούν να βοηθηθούν καλύτερα και δεν παρεμποδίζουν την εκκένωση του ελικοπτήρου.

JAR-OPS 3.285 **Ενημέρωση επιβατών**

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(α) *Γενικά.*

(1) Οι επιβάτες ενημερώνονται προφορικά για θέματα ασφαλείας, μέρη ή το σύνολο των οποίων μπορεί να γίνει με οπτικοακουστική παρουσίαση.

(2) Οι επιβάτες εφοδιάζονται με κάρτα ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας στην οποία παρέχονται εικονογραφημένες οδηγίες που δείχνουν τη λειτουργία του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και των εξόδων κινδύνου που πιθανόν να χρησιμοποιηθούν από τους επιβάτες.

(β) *Πριν από την απογείωση*

(1) Οι επιβάτες ενημερώνονται σχετικά με τα ακόλουθα θέματα, εφόσον έχουν εφαρμογή:

(i) Κανονισμούς καπνίσματος,

(ii) Η πλάτη του καθίσματος να βρίσκεται σε όρθια θέση και το τραπέζακι να είναι κλειστό στη θέση του,

(iii) Θέση των εξόδων κινδύνου,

(iv) Θέση και χρήση της σήμανσης ίχνους διαφυγής πλησίον του δαπέδου,

(v) Εναποθήκευση των χειραποσκευών,

(vi) Περιορισμοί στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών, και

(vii) Η θέση και τα περιεχόμενα της κάρτας ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας, και,

(2) στους επιβάτες γίνεται επίδειξη για τα εξής:

(i) Τη χρήση των ζωνών ασφαλείας ή/και των μιάντων πρόσδεσης ασφαλείας, που περιλαμβάνει και τον τρόπο πρόσδεσης και ελευθέρωσης των ζωνών ασφαλείας ή/και των μιάντων πρόσδεσης ασφαλείας,

(ii) Τη θέση και χρήση του εξοπλισμού οξυγόνου, εάν απαιτείται (παραπομπή JAR-OPS 3.770 και JAR-OPS 3.775). Οι επιβάτες πρέπει, επίσης, να ενημερώνονται ότι πρέπει να σβήνουν όλα τα υλικά καπνίσματος όταν χρησιμοποιείται οξυγόνο, και

(iii) Τη θέση και χρήση των σωσιβίων, σωσιβίων λέμβων και στολών επιβίωσης εάν απαιτείται (παραπομπή JAR-OPS 3.825, 3.827 και 3.830).

(γ) *Μετά την απογείωση*

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται τα ακόλουθα, εάν έχουν εφαρμογή:

(i) Κανονισμοί καπνίσματος, και

(ii) Χρήση ζωνών ασφαλείας ή/και μιάντων πρόσδεσης ασφαλείας.

(δ) *Πριν από την προσγείωση*

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται τα ακόλουθα, εάν έχουν εφαρμογή:

(i) Κανονισμοί καπνίσματος, και

(ii) Χρήση ζωνών ασφαλείας ή/και μιάντων πρόσδεσης ασφαλείας.

(iii) Η πλάτη του καθίσματος να βρίσκεται σε όρθια θέση και το τραπέζακι να είναι κλειστό στη θέση του,

(iv) Επαναποθήκευση χειραποσκευών, και

(v) Περιορισμοί στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών.

(ε) *Μετά την προσγείωση*

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται τα ακόλουθα, εάν έχουν εφαρμογή:

(i) Κανονισμοί καπνίσματος, και

(ii) Χρήση ζωνών ασφαλείας ή/και μιάντων πρόσδεσης ασφαλείας.

(στ) Σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια της πτήσης, στους επιβάτες δίνονται οδηγίες να προβούν σε ενέργειες έκτακτης ανάγκης, που μπορεί να είναι κατάλληλες για την περίσταση.

JAR-OPS 3.290 **Προετοιμασία πτήσης**

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι συμπληρώνεται επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης για κάθε προτιθέμενη πτήση.

(β) Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίζει την πτήση, εκτός εάν έχει βεβαιωθεί ότι:

- (1) Το ελικόπτερο είναι πτητικά ικανό,
- (2) Η διαμόρφωση του ελικόπτερου είναι σύμφωνη με τον κατάλογο απόκλισης από τη διαμόρφωση (CDL),
- (3) Διατίθενται τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται, για την πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί, σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 3, Τμήματα IA και IB,
- (4) Τα όργανα και ο εξοπλισμός βρίσκονται σε επιχειρησιακά λειτουργική κατάσταση, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στον MEL,
- (5) Διατίθενται εκείνα τα μέρη του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης τα οποία απαιτούνται για τη διεξαγωγή της πτήσης,
- (6) Τα έγγραφα, πρόσθετες πληροφορίες και έντυπα που απαιτείται να διατίθενται σύμφωνα με τα JAR-OPS 3.125 και JAR-OPS 3.135, βρίσκονται επί του ελικοπτερού,
- (7) Διατίθενται ισχύοντες γεωγραφικοί και αεροναυτικοί χάρτες και συναφή έγγραφα ή ισοδύναμα δεδομένα, για να καλύψουν την προτιθέμενη πτητική λειτουργία του ελικοπτερού, περιλαμβανομένης και οποιασδήποτε παρέκκλισης που αναμένεται εύλογα,
- (8) Οι ευκολίες και υπηρεσίες εδάφους που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση, διατίθενται και είναι επαρκείς,
- (9) Είναι εφικτή η συμμόρφωση, για τη σχεδιαζόμενη πτήση, με τις διατάξεις που καθορίζονται στο εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης όσον αφορά τις απαιτήσεις καυσίμων, λαδιού και οξυγόνου, τα ελάχιστα απόλυτα ύψη ασφαλείας, τα επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίων και τη διαθεσιμότητα ελικοδρομίων εναλλαγής, όπου απαιτείται.
- (10) Το φορτίο έχει κατανεμηθεί κατάλληλα και φυλάσσεται με ασφαλή τρόπο,
- (11) Η μάζα του ελικοπτερού, κατά την έναρξη της απογείωσης, θα είναι τέτοια ώστε η πτήση μπορεί να διεξαχθεί σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 3, Τμήματα ΣΤ έως Θ, κατά περίπτωση, και
- (12) Είναι εφικτή η συμμόρφωση με οποιονδήποτε επιχειρησιακό περιορισμό, επιπλέον αυτών που καλύπτονται από τις υποπαραγράφους (9) και (11) ανωτέρω.

JAR-OPS 3.295 **Επιλογή ελικοδρομίων**

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για την επιλογή ελικοδρομίων προορισμού ή/και εναλλαγής, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.220 κατά το σχεδιασμό μιας πτήσης.

(β) Ο κυβερνήτης πρέπει να επιλέγει ένα ελικοδρόμιο εναλλαγής απογείωσης που βρίσκεται σε απόσταση πτήσης μιας ώρας με κανονική ταχύτητα πλεύσης για πτήση υπό μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων, εάν δεν είναι δυνατή η επιστροφή στο ελικοδρόμιο αναχώρησης για μετεωρολογικούς λόγους.

(γ) Για μια πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR) ή για πτήση VFR όπου η ναυτιλία γίνεται με μέσα διαφορετικά από την αναφορά σε οπτικά σημεία του εδάφους, ο κυβερνήτης πρέπει να καθορίσει τουλάχιστον ένα ελικοδρόμιο εναλλαγής στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης, εκτός εάν:

(1) Ο προορισμός είναι παράκτιο ελικοδρόμιο (Βλέπε AMC OPS 3.295(γ)(1) και IEM OPS 3.295(γ)(1)), ή

(2) Για πτήση προς οποιοδήποτε άλλο προορισμό ξηράς, η διάρκεια της πτήσης και οι επικρατούσες μετεωρολογικές συνθήκες είναι τέτοιες ώστε, κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης στο ελικοδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης, μπορεί να γίνει προσέγγιση και προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες όψεως, όπως καθορίζεται από την Αρχή, ή

(3) Το ελικοδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης είναι απομονωμένο και δεν είναι διαθέσιμο ελικοδρόμιο εναλλαγής. Πρέπει να καθορίζεται ένα σημείο μη επιστροφής (PNR).

(δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει δύο ελικοδρόμια εναλλαγής προορισμού όταν:

(1) Οι σχετικές αναφορές καιρού ή οι προγνώσεις για τον προορισμό, ή οιοσδήποτε συνδυασμός αυτών, υποδεικνύει ότι κατά τη χρονική περίοδο που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά από τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης οι καιρικές συνθήκες θα είναι κατώτερες των εφαρμόσιμων ελαχίστων σχεδιασμού, ή

(2) δεν διατίθενται μετεωρολογικές πληροφορίες για το ελικοδρόμιο προορισμού.

(ε) Υπεράκτια ελικοδρόμια εναλλαγής μπορεί να ορισθούν, υπό την επιφύλαξη των παρακάτω (βλέπε AMC OPS 3.295(ε) και IEM OPS 3.295(ε)):

(1) Ένα υπεράκτιο ελικοδρόμιο εναλλαγής πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο μετά από ένα σημείο μη επιστροφής (PNR). Πριν από το PNR, πρέπει να χρησιμοποιούνται ελικοδρόμια εναλλαγής που βρίσκεται στην ξηρά.

(2) Προσγείωση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας πρέπει να είναι εφικτή στο ελικοδρόμιο εναλλαγής.

(3) Η διαθεσιμότητα εξέδρας πρέπει να είναι εξασφαλισμένη. Οι διαστάσεις, η διαμόρφωση και η

αποφυγή εμποδίων συγκεκριμένων ελικοδρομιών εξέδρας ή άλλων πεδίων, πρέπει να εκτιμούνται προκειμένου να καθιερωθεί επιχειρησιακή καταλληλότητα για χρήση ως εναλλακτικού από κάθε τύπο ελικοπτερού που προτείνεται χρησιμοποιηθεί.

(4) Τα καιρικά ελάχιστα πρέπει να καθορίζονται λαμβάνοντας υπόψη την ακρίβεια και αξιοπιστία των μετεωρολογικών πληροφοριών (βλέπε IEM OPS 3.295(ε)(4)).

(5) Ο κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού πρέπει να αντανακλά τις ουσιώδεις απαιτήσεις για αυτόν τον τύπο πτητικής λειτουργίας.

(6) Ένα υπεράκτιο ελικοδρόμιο εναλλαγής δεν πρέπει να επιλέγεται εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει εκδώσει διαδικασία στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης που έχει εγκριθεί από την Αρχή.

(στ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να δηλώνει οποιοδήποτε απαιτούμενο ελικοδρόμιο εναλλαγής στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

JAR-OPS 3.297

Ελάχιστα σχεδιασμού για πτήσεις IFR

(α) Ελάχιστα σχεδιασμού για ελικοδρόμιο εναλλαγής απογείωσης. Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να επιλέγει ένα ελικοδρόμιο ως ελικοδρόμιο εναλλαγής απογείωσης, εκτός εάν οι σχετικές αναφορές καιρού ή οι προγνώσεις και οι προγνώσεις αεροδρομίου ή προσγειώσης, ή οποιοσδήποτε συνδυασμός αυτών, υποδεικνύει ότι κατά την χρονική περίοδο που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά από τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης στο ελικοδρόμιο εναλλαγής απογείωσης, οι καιρικές συνθήκες θα είναι οι ίδιες ή ανώτερες των ισχυόντων ελαχίστων προσγειώσης που καθορίζονται σύμφωνα με το JAR-OPS 3.225. Η οροφή νεφών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όταν οι μόνες διαθέσιμες προσεγγίσεις είναι προσεγγίσεις μη-ακριβείας. Οποιοσδήποτε περιορισμός που σχετίζεται με πτητικές λειτουργίες με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας πρέπει να λαμβάνεται υπόψη.

(β) Ελάχιστα σχεδιασμού για ελικοδρόμια προορισμού και εναλλαγής προορισμού. Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει μόνον το ελικοδρόμιο προορισμού ή/και το ελικοδρόμιο(α) εναλλαγής προορισμού όταν οι σχετικές αναφορές καιρού ή οι προγνώσεις ή οι προγνώσεις αεροδρομίου ή προσγειώσης, ή οποιοσδήποτε συνδυασμός αυτών, υποδεικνύει ότι κατά την χρονική περίοδο που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά από τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης στο ελικοδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες θα είναι οι ίδιες ή ανώτερες των ισχυόντων ελαχίστων σχεδιασμού ως ακολούθως:

(1) Εκτός από όσα προβλέπονται στο JAR-OPS 3.295(ε), τα ελάχιστα σχεδιασμού για ένα ελικοδρόμιο προορισμού είναι:

(i) RVR/ ορατότητα που καθορίζονται σύμφωνα με το JAR-OPS 3.225, και

(ii) Για προσέγγιση μη ακριβείας η οροφή νεφών να είναι ίδια ή πάνω από το MDH, και

(2) Ελάχιστα σχεδιασμού για ελικοδρόμιο(α) εναλλαγής προορισμού:

Πίνακας 1 Ελάχιστα σχεδιασμού ελικοδρομιών εναλλαγής προορισμού

Τύπος προσέγγισης	Ελάχιστα σχεδιασμού
Κατηγορία II και III	Κατηγορίας I (Σημείωση 1)
Κατηγορία I	Συν 200 πόδια/400 μ. ορατότητα
Μη ακριβείας	Μη ακριβείας (Σημείωση 2) συν 200 πόδια/400 μ. ορατότητα

Σημείωση 1 RVR

Σημείωση 2 Η οροφή νεφών πρέπει να είναι ίδια ή πάνω από το MDH.

JAR-OPS 3.300

Υποβολή σχεδίου πτήσεως ATS

(Βλέπε AMC OPS 3.300)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η πτήση δεν αρχίζει εκτός εάν έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσης ATS, ή έχουν κατατεθεί επαρκείς πληροφορίες, ή έχουν μεταδοθεί το συντομότερο δυνατόν μετά την απογείωση, ώστε να επιτρέψουν την ενεργοποίηση των υπηρεσιών συνέγερσης εάν απαιτηθεί.

JAR-OPS 3.305

Ανεφοδιασμός/ αφαίρεση καυσίμων με επιβάτες επιβιβαζόμενους, επί του σκάφους ή αποβιβαζόμενους
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.305)
(Βλέπε IEM OPS 3.305)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κανένα ελικόπτερο δεν ανεφοδιάζεται με, ούτε αφαιρείται καύσιμο Avgas, ή καύσιμο τύπου ευρέως φάσματος (π.χ. Jet-B ή ισοδύναμο) ή όταν ενδέχεται να συμβεί πρόσμιξη αυτών των τύπων καυσίμου, όταν οι επιβάτες επιβιβαζονται, είναι επί του σκάφους ή αποβιβαζονται. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, πρέπει να λαμβάνονται οι απαραίτητες προφυλάξεις και δε ελικόπτερο να είναι κατάλληλα επανδρωμένο με εξουσιοδοτημένο προσωπικό έτοιμο να αρχίσει και να κατευθύνει εκκένωση του ελικοπτερου με τα πιο πρακτικά και γρήγορα διαθέσιμα μέσα.

JAR-OPS 3.307

Ανεφοδιασμός/ αφαίρεση καυσίμου τύπου ευρέως φάσματος (wide-cut)
(Βλέπε IEM OPS 3.307)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για ανεφοδιασμό/ αφαίρεση καυσίμου τύπου ευρέως φάσματος (π.χ. Jet B ή ισοδύναμο) εφόσον αυτό απαιτείται.

JAR-OPS 3.310

Μέλη πληρώματος στις θέσεις τους

(α) *Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης*

(1) Κατά τη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης και προσγείωσης κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που έχει υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης, πρέπει να βρίσκεται στη θέση του.

(2) Κατά τη διάρκεια όλων των άλλων φάσεων της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που βρίσκεται σε υπηρεσία, πρέπει να παραμένει στη θέση του εκτός εάν η απουσία του είναι απαραίτητη για την εκτέλεση των καθηκόντων του σε σχέση με την πτητική λειτουργία, ή για φυσιολογικές ανάγκες, με την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον ένας χειριστής, με τα κατάλληλα προσόντα, παραμένει συνέχεια στα χειριστήρια ελέγχου του ελικοπτερου.

(β) *Μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών.* Σε όλα τα διαμερίσματα του ελικοπτερου που καταλαμβάνονται από επιβάτες, τα απαιτούμενα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών πρέπει να κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους κατά τη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης και προσγείωσης, καθώς και οποτεδήποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη προς όφελος της ασφάλειας. (Βλέπε IEM OPS 3.310(β).)

JAR-OPS 3.315

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.320

Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας και ιμάντες πρόσδεσης

(α) *Μέλη πληρώματος*

(1) Κατά τη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης και προσγείωσης, καθώς και οποτεδήποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη προς το συμφέρον της ασφάλειας, κάθε μέλος πληρώματος πρέπει να προσδένεται κατάλληλα με όλες τις ζώνες ασφαλείας και τους ιμάντες πρόσδεσης που διατίθενται.

(2) Κατά τη διάρκεια άλλων φάσεων ης πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να έχει τη ζώνη ασφαλείας δεμένη εφόσον βρίσκεται στη θέση του.

(β) *Επιβάτες*

(1) Πριν από την απογείωση και την προσγείωση, και κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης, καθώς και οποτεδήποτε κρίνεται απαραίτητο προς το συμφέρον της ασφάλειας, ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε επιβάτης επί του ελικοπτερου καταλαμβάνει μια θέση ή θέση-κρεβάτι και είναι προσδεμένος κατάλληλα με τη ζώνη ασφαλείας του, ή τον ιμάντα πρόσδεσης όπου διατίθεται.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα και ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι η πολλαπλή κατοχή θέσεων του ελικοπτερου μπορεί να επιτραπεί μόνο σε συγκεκριμένα καθίσματα και πραγματοποιείται μόνο στην περίπτωση ενός ενήλικα και ενός νηπίου που ασφαλιζονται κατάλληλα με πρόσθετη κυκλική ζώνη ή άλλου είδους συσκευή συγκράτησης.

JAR-OPS 3.325

Ασφάλιση θαλάμου επιβατών και χώρου(ων) ενδιαίτησης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για να εξασφαλίζεται ότι πριν από την τροχοδρόμηση, απογείωση και προσγείωση όλες οι έξοδοι και οι διάδρομοι διαφυγής είναι ελεύθεροι εμποδίων.

(β) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι πριν από απογείωση και προσγείωση, και οποτεδήποτε κρίνεται απαραίτητο προς το συμφέρον της ασφαλείας, όλος ο εξοπλισμός και οι αποσκευές είναι κατάλληλα ασφαλισμένα.

JAR-OPS 3.330

Δυνατότητα πρόσβασης στον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονήσει διαδικασίες για να εξασφαλισθεί ότι όταν επιχειρεί πάνω από υδάτινη επιφάνεια με Επιδόσεις Τάξεως 3, λαμβάνεται υπόψη η διάρκεια της πτήσεως και οι συνθήκες που θα αντιμετωπισθούν όταν αποφασίζεται εάν θα πρέπει να φέρονται σωσίβια γιλέκα από τους επιβαίνοντες.

(β) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει, ότι ο σχετικός εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσιτός για άμεση χρήση.

JAR-OPS 3.335

Κάπνισμα επί του σκάφους

(α) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει, ότι σε κανένα πρόσωπο επί του σκάφους δεν επιτρέπεται να καπνίζει:

- (1) Οποτεδήποτε κρίνεται απαραίτητο προς το συμφέρον της ασφάλειας,
- (2) Ενώ το ελικόπτερο βρίσκεται στο έδαφος, εκτός εάν επιτραπεί ειδικά σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,
- (3) Εκτός καθορισμένων περιοχών καπνίσματος, στο διάδρομο(ους) και την τουαλέτα(ες),
- (4) Στα διαμερίσματα φορτίου ή/και άλλους χώρους όπου μεταφέρεται φορτίο το οποίο δεν είναι αποθηκευμένο σε αντιπυρικά κιβώτια ούτε καλύπτεται από αντιπυρικό καραβόπανο, και
- (5) Σε εκείνους τους χώρους του θαλάμου επιβατών όπου παρέχεται οξυγόνο.

JAR-OPS 3.340

Μετεωρολογικές συνθήκες

(α) Σε μια πτήση IFR, ο κυβερνήτης δεν πρέπει:

- (1) Να αρχίζει την απογείωση, ούτε
- (2) Να συνεχίζει πέραν του σημείου από το οποίο ισχύει αναθεωρημένο σχέδιο πτήσης, στην περίπτωση επανασχεδιασμού εν πτήσει, εκτός εάν από τις διαθέσιμες πληροφορίες προκύπτει ότι οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες στον προορισμό ή/και στο απαιτούμενο ελικοδρόμιο(α) εναλλαγής, που ορίζονται στο JAR-OPS 3.295, είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα σχεδιασμού που ορίζονται στο JAR-OPS 3.297.

(β) Σε πτήση VFR, ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίζει την απογείωση εκτός εάν τα πρόσφατα μετεωρολογικά δελτία ή ο συνδυασμός πρόσφατων δελτίων και προγνώσεων, δείχνουν ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής ή σε εκείνο το τμήμα της διαδρομής που θα πραγματοποιηθεί υπό VFR θα είναι, στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, τέτοιες ώστε να καθίσταται δυνατή η συμμόρφωση με αυτούς τους κανόνες.

(γ) Σε πτήση IFR, ο κυβερνήτης δεν πρέπει να συνεχίζει προς το προγραμματισμένο ελικοδρόμιο προορισμού εκτός εάν οι τελευταίες διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι, κατά τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης, οι καιρικές συνθήκες στον προορισμό, ή τουλάχιστον σε ένα ελικοδρόμιο εναλλαγής προορισμού, εφόσον απαιτείται, είναι ίσες ή ανώτερες από τα εφαρμόσιμα επιχειρησιακά ελάχιστα του ελικοδρομίου, που ορίζονται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω.

(δ) Πτήση προς ελικοδρόμιο εξέδρας ή υπερυψωμένο ελικοδρόμιο δεν πρέπει να επιχειρείται όταν η μέση ταχύτητα ανέμου στο ελικοδρόμιο εξέδρας ή το υπερυψωμένο ελικοδρόμιο αναφέρεται ότι είναι 60 κόμβοι ή περισσότερο.

JAR-OPS 3.345

Πάγος και άλλα κατάλοιπα – διαδικασίες εδάφους

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται όταν είναι αναγκαίες η αποπαγοποίηση και αντιπαγοποίηση στο έδαφος καθώς και συναφείς επιθεωρήσεις του ελικοπτερού(ων).

(β) Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίζει την απογείωση εκτός εάν οι εξωτερικές επιφάνειες είναι

ελεύθερες από οποιοδήποτε εναπόθεση, η οποία ενδέχεται να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις ή/και τη δυνατότητα ελέγχου του ελικοπτέρου, με εξαίρεση όσα επιτρέπονται στο εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου.

JAR-OPS 3.346

Πάγος και άλλα κατάλοιπα – διαδικασίες πτήσεως

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για πτήσεις σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης, όταν απαιτείται. (Βλέπε ACJ OPS 3.346 και JAR-OPS 3.675)

(β) Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίζει την πτήση ούτε να πετάει εσκεμμένα εντός αναμενόμενων ή πραγματικών συνθηκών παγοποίησης, εκτός εάν το ελικοπτερο είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο να αντιμετωπίζει τέτοιες συνθήκες.

JAR-OPS 3.350

Εφοδιασμός με καύσιμα και λάδι

Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίζει την πτήση εκτός εάν έχει βεβαιωθεί ότι το ελικοπτερο μεταφέρει τουλάχιστον τη σχεδιασμένη ποσότητα καυσίμων και λαδιού για να ολοκληρώσει με ασφάλεια την πτήση, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες λειτουργικές συνθήκες.

JAR-OPS 3.355

Συνθήκες απογείωσης

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

JAR-OPS 3.360

Εφαρμογή των ελαχίστων απογείωσης

Πριν αρχίσει την απογείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι η RVR/ ορατότητα και οροφή νεφών προς την κατεύθυνση της απογείωσης του ελικοπτέρου είναι ίση ή καλύτερη από το ισχύον ελάχιστο.

JAR-OPS 3.365

Ελάχιστα ύψη πτήσης

(Βλέπε IEM OPS 3.250)

Ο χειριστής που είναι στα χειριστήρια δεν πρέπει να κατέρχεται κάτω από τα καθορισμένα ελάχιστα ύψη, εκτός όταν είναι απαραίτητο για απογείωση ή προσγείωση, ή όταν κατέρχεται σύμφωνα με διαδικασίες εγκεκριμένες από την Αρχή.

JAR-OPS 3.370

Προσομοιωμένες μη κανονικές καταστάσεις εν πτήσει

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για να εξασφαλίζει ότι, κατά τη διάρκεια πτήσεων δημόσιας αερομεταφοράς, δεν προσομοιώνονται μη κανονικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή του συνόλου των μη κανονικών διαδικασιών ή διαδικασιών ανάγκης καθώς και η προσομοίωση IMC με τεχνητά μέσα.

JAR-OPS 3.375

Διαχείριση καυσίμων εν πτήσει

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.375)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει μια διαδικασία για να εξασφαλίζεται ότι εκτελούνται οι έλεγχοι καυσίμων καθώς και η διαχείριση καυσίμων εν πτήσει.

(β) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι η ποσότητα χρησιμοποιήσιμου καυσίμου που εναπομένει κατά την πτήση δεν είναι λιγότερη από το καύσιμο που απαιτείται για να φτάσει σε ένα ελικοδρόμιο όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση, με παραμένοντα τα τελικά εφεδρικά καύσιμα.

(γ) Ο κυβερνήτης πρέπει να κηρύσσει κατάσταση έκτακτης ανάγκης όταν η πραγματική ποσότητα χρησιμοποιήσιμου καυσίμου επί του σκάφους είναι λιγότερη από το τελικό εφεδρικό καύσιμο.

JAR-OPS 3.380
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.385
Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης που εμπλέκονται στην εκτέλεση καθηκόντων, ουσιωδών για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτέρου εν πτήξει, χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου επιβατών υπερβαίνει τα 10.000 πόδια για χρονικό διάστημα άνω των 30 λεπτών και οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου επιβατών υπερβαίνει τα 13.000 πόδια.

JAR-OPS 3.390
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.395
Ανίχνευση εγγύτητας εδάφους

Όταν ανιχνευθεί υπερβολική εγγύτητα προς το έδαφος, από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης, πρέπει να εξασφαλίζει ότι πραγματοποιείται αμέσως διορθωτική ενέργεια για να επιτύχει συνθήκες ασφαλούς πτήσης.

JAR-OPS 3.398
Χρήση του συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS)

(Βλέπε ACJ OPS 3.400)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για να εξασφαλίζεται ότι όταν το ACAS είναι εγκατεστημένο και σε ενέργεια, πρέπει να χρησιμοποιείται εν πτήξει στον τρόπο λειτουργίας που δίνει τη δυνατότητα να απεικονίζονται Συμβουλές Κυκλοφορίας (TA).

(β) Οι αερομεταφορείς αεροσκαφών εξοπλισμένων με ACAS πρέπει να καθιερώνουν πρότυπα εκπαίδευσης και λειτουργίας πριν εξουσιοδοτήσουν τα πληρώματα να το χρησιμοποιούν.

JAR-OPS 3.400
Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης

(Βλέπε IEM OPS 3.400)

Πριν αρχίσει η προσέγγιση για προσγείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο ελικοδρόμιο και η κατάσταση του FATO που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν δεν θα πρέπει να εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση, λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες επιδόσεων που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

JAR-OPS 3.405
Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης

(α) Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης μπορεί να αρχίσει ενόργανη προσέγγιση ανεξάρτητα από την αναφερόμενη RVR/ ορατότητα, αλλά η προσέγγιση δεν πρέπει να συνεχιστεί πέραν του εξωτερικού ραδιοσημαντήρα, ή αντίστοιχης θέσης, εάν η αναφερόμενη RVR/ ορατότητα είναι λιγότερη από τα ισχύοντα ελάχιστα. (Βλέπε IEM OPS 3.405(α).)

(β) Όπου η RVR δεν είναι διαθέσιμη, μπορεί να εξαχθούν τιμές RVR μετατρέποντας την αναφερόμενη ορατότητα σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430, υποπάραγραφο (η).

(γ) Εάν, μετά τη διέλευση από τον εξωτερικό ραδιοσημαντήρα ή αντίστοιχη θέση, σύμφωνα με το (α) ανωτέρω, η αναφερόμενη RVR/ ορατότητα πέσει κάτω από το ισχύον ελάχιστο, η προσέγγιση μπορεί να συνεχίσει μέχρι το DA/H ή το MDA/H.

(δ) Όταν δεν υπάρχει εξωτερικός ραδιοσημαντήρας ή αντίστοιχη θέση, ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης πρέπει να παίρνει απόφαση να συνεχίσει ή να εγκαταλείψει την προσέγγιση πριν κατέβει κάτω από τα 1.000 πόδια άνωθεν του ελικοδρομίου στο τμήμα της τελικής προσέγγισης. Εάν το MDA/H είναι στα ή πάνω από τα 1.000 πόδια άνωθεν του ελικοδρομίου, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει ένα σχετικό ύψος, για κάθε διαδικασία προσέγγισης, κάτω από το

οποίο δεν πρέπει να συνεχισθεί η προσέγγιση, εάν η RVR/ ορατότητα είναι λιγότερη από τα ισχύοντα ελάχιστα.

(ε) Η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί κάτω από το DA/H ή το MDA/H και η προσγειώση μπορεί να ολοκληρωθεί, υπό την προϋπόθεση ότι το απαιτούμενο σημείο οπτικής αναφοράς έχει επιτευχθεί στο DA/H ή το MDA/H και διατηρείται.

JAR-OPS 3.410
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.415
Μητρώο καταγραφής πτήσης

Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι συμπληρώνεται το Μητρώο καταγραφής πτήσης.

JAR-OPS 3.420
Αναφορά συμβάντος

(α) *Ορολογία*

(1) *Συμβάν*. Περιστατικό, διαφορετικό από ατύχημα, που σχετίζεται με την πτητική λειτουργία ελικοπτερου, το οποίο επηρεάζει ή θα μπορούσε να επηρεάσει την ασφάλεια της λειτουργίας αυτής.

(2) *Σοβαρό συμβάν*. Ένα συμβάν στο οποίο εμπλέκονται περιστατικά που δείχνουν ότι συνέβη παρ' ολίγον ατύχημα.

(3) *Ατύχημα*. Περιστατικό που σχετίζεται με την πτητική λειτουργία ελικοπτερου, το οποίο συμβαίνει μεταξύ του χρόνου που οποιοδήποτε πρόσωπο επιβιβάζεται στο ελικόπτερο με πρόθεση πτήσης μέχρι τη στιγμή που όλα τα πρόσωπα έχουν αποβιβασθεί, κατά το οποίο:

(i) ένα πρόσωπο τραυματίζεται θανάσιμα ή σοβαρά ως αποτέλεσμα:

(A) της παρουσίας του στο ελικόπτερο,

(B) της άμεσης επαφής με οποιοδήποτε μέρος του ελικοπτερου, που περιλαμβάνει και μέρη που έχουν αποσπασθεί από το ελικόπτερο, ή

(Γ) της άμεσης έκθεσης στο ωστικό κύμα ή το κατώρευμα στροφείου,

εκτός όταν οι τραυματισμοί είναι από φυσικές αιτίες, από ίδια ενέργεια ή έγιναν από άλλα πρόσωπα, ή όταν οι τραυματισμοί γίνονται σε λαθρεπιβάτες που κρύβονται εκτός των περιοχών που διατίθενται κανονικά στους επιβάτες και το πλήρωμα, ή

(ii) το ελικόπτερο παθαίνει ζημιά ή δομική βλάβη η οποία επηρεάζει δυσμενώς τη δομική αντοχή, τις επιδόσεις ή τα πτητικά χαρακτηριστικά, και που φυσιολογικά απαιτεί μείζονα επισκευή ή αντικατάσταση του επηρεαζόμενου τμήματος, εκτός από βλάβη ή ζημιά του κινητήρα, όταν η ζημιά περιορίζεται στον κινητήρα, τα καλύμματα ή τα παρελκόμενά του, ή από ζημιά που περιορίζεται σε κεραίες, ελαστικά, φρένα, αεροδυναμικά καλύμματα, μικρές εκδορές ή τρύπες στην επικάλυψη του ελικοπτερου, ή

(iii) το ελικόπτερο έχει απολεσθεί ή είναι πλήρως απρόσιτο.

(β) *Αναφορά συμβάντος*. Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για την αναφορά συμβάντος, λαμβάνοντας υπόψη τις ευθύνες που περιγράφονται ακολούθως καθώς και τις περιστάσεις που περιγράφονται στην υποπαράγραφο (δ) παρακάτω.

(1) Το JAR-OPS 3.085(β) καθορίζει τις ευθύνες των μελών του πληρώματος για την αναφορά συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο, ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο, την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

(2) Ο κυβερνήτης ή ο αερομεταφορέας του ελικοπτερου πρέπει να υποβάλλει στην Αρχή αναφορά οποιοδήποτε συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο, ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο, την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

(3) Οι αναφορές πρέπει να αποστέλλονται εντός 72 ωρών από το στιγμή που εντοπίστηκε το συμβάν, εκτός εάν αυτό παρεμποδίζεται από εξαιρετικές περιστάσεις.

(4) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα γνωστά ή τα πιθανά τεχνικά ελαττώματα, καθώς και όλες οι υπερβάσεις των τεχνικών περιορισμών, που συνέβησαν κατά το χρόνο που ήταν υπεύθυνος για την πτήση, καταγράφονται στο τεχνικό μητρώο του ελικοπτερου. Εφόσον το ελάττωμα ή η υπέρβαση των τεχνικών περιορισμών θέτει σε κίνδυνο, ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο, την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας, ο κυβερνήτης πρέπει επιπροσθέτως να αρχίσει την υποβολή της αναφοράς προς την Αρχή σύμφωνα με την παράγραφο (β)(2) ανωτέρω.

(5) Σε περίπτωση συμβάντων που αναφέρθηκαν σύμφωνα με τις υποπαραγράφους (β)(1), (β)(2) και (β)(3) ανωτέρω, που προέρχονται από, ή σχετίζονται με, οποιαδήποτε βλάβη, λειτουργική ανωμαλία ή ελάττωμα του ελικοπτερου, του εξοπλισμού του ή οποιοδήποτε αντικειμένου του επίγειου εξοπλισμού

υποστήριξης, ή το οποίο προκαλεί ή ενδέχεται να προκαλέσει δυσμενείς επιπτώσεις στη συνεχιζόμενη πτητική ικανότητα του ελικοπτήρου, ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να πληροφορήσει τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για τη σχεδίαση ή τον προμηθευτή ή, εάν έχει εφαρμογή, τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για τη συνεχή πτητική ικανότητα, κατά την ίδια χρονική στιγμή που η αναφορά υποβάλλεται στην Αρχή.

(γ) *Αναφορά ατυχήματος και σοβαρού συμβάντος.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για την αναφορά ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων, λαμβάνοντας υπόψη τις ευθύνες που περιγράφονται ακολούθως καθώς και τις περιστάσεις που περιγράφονται στην υποπαράγραφο (δ) παρακάτω.

(1) Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιήσει τον αερομεταφορέα για οποιοδήποτε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν κατά το χρόνο που ήταν υπεύθυνος για την πτήση. Στην περίπτωση που ο κυβερνήτης αδυνατεί να παρέχει τέτοια ειδοποίηση, αυτό το έργο πρέπει να αναληφθεί από οποιοδήποτε άλλο μέλος του πληρώματος, εφόσον μπορεί να το πράξει, λαμβάνοντας υπόψη τη διαδοχή διοίκησης που καθορίζεται από τον αερομεταφορέα.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η Αρχή στο Κράτος του αερομεταφορέα, η πλησιέστερη αρμόδια Αρχή (εάν δεν είναι η Αρχή στο Κράτος του αερομεταφορέα), και οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός απαιτείται από το Κράτος του αερομεταφορέα να ενημερωθεί, ενημερώνονται με το γρηγορότερο διαθέσιμο μέσο για οποιοδήποτε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν και – μόνο στην περίπτωση ατυχημάτων – τουλάχιστον πριν μετακινηθεί το ελικόπτερο, εκτός εάν αυτό παρεμποδίζεται από εξαιρετικές περιστάσεις.

(3) Ο κυβερνήτης ή ο αερομεταφορέας του ελικοπτήρου πρέπει να υποβάλλει αναφορά στην Αρχή του Κράτος του αερομεταφορέα εντός 72 ωρών από τη χρονική στιγμή που συνέβη το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν.

(δ) *Ειδικές αναφορές.* Στη συνέχεια περιγράφονται περιστατικά για τα οποία πρέπει να χρησιμοποιούνται ειδικές μέθοδοι ειδοποίησης και αναφοράς,

(1) *Συμβάντα εναέριας κυκλοφορίας.* Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιήσει, χωρίς καθυστέρηση, την εμπλεκόμενη μονάδα εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με το συμβάν και πρέπει να την πληροφορήσει για την πρόθεσή του να υποβάλλει αναφορά συμβάντος εναέριας κυκλοφορίας, μετά το πέρας της πτήσης, οποτεδήποτε ένα ελικόπτερο εν πτήση έχει κινδυνεύσει από:

(i) Παρ' ολίγον σύγκρουση με οποιοδήποτε άλλο ιπτάμενο μέσο,

(ii) Λανθασμένες διαδικασίες εναέριας κυκλοφορίας ή έλλειψη συμμόρφωσης με τις ισχύουσες διαδικασίες από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας ή από το πλήρωμα διακυβέρνησης, ή

(iii) Βλάβη των ευκολιών των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

Επιπροσθέτως, ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιεί την Αρχή σχετικά με το συμβάν.

(2) *Συμβουλευτική πρόταση συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης.* Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιήσει την εμπλεκόμενη μονάδα εναέριας κυκλοφορίας και να υποβάλλει αναφορά ACAS στην Αρχή, οποτεδήποτε ένα ελικόπτερο εν πτήση έχει προβεί σε ελιγμούς ανταποκρινόμενο στη συμβουλευτική πρόταση του ACAS.

(3) *Κίνδυνοι και προσκρούσεις πτηνών*

(i) Ο κυβερνήτης πρέπει να πληροφορεί αμέσως την τοπική μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, οποτεδήποτε παρατηρείται ενδεχόμενος κίνδυνος από πτηνά.

(ii) Εάν αντιληφθεί ότι έχει συμβεί πρόσκρουση πτηνών, ο κυβερνήτης πρέπει να υποβάλλει στην Αρχή γραπτή αναφορά πρόσκρουσης πτηνών, μετά την προσγείωση, οποτεδήποτε το ελικόπτερο για το οποίο είναι υπεύθυνος υποστεί πρόσκρουση πτηνών που έχει ως αποτέλεσμα σημαντική ζημιά στο ελικόπτερο ή την απώλεια ή λειτουργική ανωμαλία οποιασδήποτε ουσιαστικού υπηρεσίας. Εφόσον η πρόσκρουση πτηνών αποκαλυφθεί όταν ο κυβερνήτης δεν είναι διαθέσιμος, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για την υποβολή της αναφοράς.

(4) *Καταστάσεις ανάγκης εν πτήση, με επικίνδυνα υλικά επί του σκάφους.* Εφόσον συμβεί έκτακτη ανάγκη εν πτήση και η κατάσταση το επιτρέπει, ο κυβερνήτης πρέπει να πληροφορήσει την κατάλληλη μονάδα της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με την ύπαρξη οποιωνδήποτε επικίνδυνων υλικών επί του ελικοπτήρου. Μετά την προσγείωση του ελικοπτήρου, ο κυβερνήτης πρέπει, εφόσον το περιστατικό συνδεόταν με και είχε σχέση με τη μεταφορά των επικίνδυνων υλικών, να συμμορφωθεί επίσης με τις απαιτήσεις αναφοράς που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.1225.

(5) *Έκνομη παρέμβαση.* Μετά από πράξη έκνομης παρέμβασης επί ελικοπτήρου, ο κυβερνήτης ή, εν τη απουσία του, ο αερομεταφορέας πρέπει να υποβάλλει αναφορά, το ταχύτερο δυνατόν, στην τοπική Αρχή καθώς και στην Αρχή του Κράτους του αερομεταφορέα. (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.1245)

(6) *Αντιμετώπιση ενδεχόμενων επικίνδυνων καταστάσεων.* Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιήσει την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, το ταχύτερο δυνατόν, οποτεδήποτε αντιμετωπίζεται κατά τη διάρκεια της πτήσης ενδεχόμενη επικίνδυνη κατάσταση, όπως ανωμαλία σε επίγεια ή ναυτιλιακή ευκολία, μετεωρολογικό φαινόμενο ή νέφος ηφαιστειακής τέφρας.

JAR-OPS 3.426
Αναφορά συμβάντος

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει στις Αρχές τις ώρες πτήσεως κάθε ελικοπτέρου που εκμεταλλεύθηκαν κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.270
Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίου

(α) Οι διαδικασίες που καθιερώνονται από τον αερομεταφορέα για να εξασφαλίζει ότι οι χειραποσκευές και το φορτίο εναποθηκεύονται επαρκώς και με ασφάλεια, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Κάθε αντικείμενο που μεταφέρεται σε θάλαμο επιβατών πρέπει να τακτοποιείται μόνο σε μια θέση που έχει τη δυνατότητα να το συγκρατήσει,

(2) Δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση των περιορισμών μάζας που είναι σε πινακίδια επί ή παραπλεύρως των χώρων εναποθήκευσης,

(3) Οι χώροι εναποθήκευσης κάτω από τα καθίσματα δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται εκτός εάν το κάθισμα είναι εξοπλισμένο με ράβδο συγκράτησης και οι αποσκευές έχουν τέτοιο μέγεθος που μπορούν να συγκρατηθούν επαρκώς από τον εξοπλισμό αυτό,

(4) Αντικείμενα δεν πρέπει να εναποθηκεύονται σε τουαλέτες ή έναντι διαχωριστικών που δεν μπορούν να συγκρατήσουν εμπορεύματα από μετακινήσεις προς τα εμπρός, πλαγίως ή προς τα πάνω, εκτός εάν τα διαχωριστικά έχουν πινακίδιο που καθορίζει τη μέγιστη μάζα που μπορεί να τοποθετηθεί εκεί,

(5) Αποσκευές και φορτίο που τοποθετούνται σε ερμάρια δεν πρέπει να έχουν μέγεθος τέτοιο που να εμποδίζουν τις πόρτες με μάνταλο να κλείσουν ασφαλώς,

(6) Αποσκευές και τα φορτία δεν πρέπει να τοποθετούνται σε μέρη όπου μπορεί να εμποδίζουν την πρόσβαση σε εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης, και

(7) Πρέπει να πραγματοποιούνται έλεγχοι πριν από την απογείωση, πριν από την προσγείωση, και οποτεδήποτε ανάβουν οι ενδείξεις πρόσδεσης ζωνών καθίσματος ή άλλως δοθεί παρόμοια εντολή για να εξασφαλισθεί ότι οι αποσκευές εναποθηκεύονται σε μέρος όπου δεν μπορούν να εμποδίζουν την εκκένωση του αεροσκάφους ή να προκαλέσουν τραυματισμό από πτώση (ή άλλη μετακίνηση) και είναι κατάλληλοι για τη συγκεκριμένη φάση της πτήσης.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.305

Ανεφοδιασμός/ αφαίρεση καυσίμων με επιβάτες επιβιβαζόμενους, επί του σκάφους ή αποβιβαζόμενους

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει επιχειρησιακές διαδικασίες για ανεφοδιασμό/ αφαίρεση καυσίμων με επιβάτες επί του σκάφους, είτε με σταματημένα στροφεία είτε με περιστρεφόμενα στροφεία, για να εξασφαλιστεί ότι λαμβάνονται οι ακόλουθες προφυλάξεις:

(1) Η πόρτα(ες) προς την πλευρά του ελικοπτέρου που γίνεται ανεφοδιασμός πρέπει να παραμένει κλειστή,

(2) Η πόρτα(ες) προς την πλευρά του ελικοπτέρου που δεν γίνεται ανεφοδιασμός πρέπει να παραμένει ανοικτή, εφόσον το επιτρέπει ο καιρός,

(3) Ευκολίες πυρόσβεσης της κατάλληλης κλίμακας, πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμες στην περίπτωση πυρκαγιάς, και

(4) Ικανοποιητικός αριθμός προσωπικού πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμος για να απομακρύνει τους επιβάτες μακριά από το ελικόπτερο, στην περίπτωση πυρκαγιάς.

(5) Επί του σκάφους πρέπει να βρίσκεται επαρκές προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα και να είναι προετοιμασμένο για άμεση εκκένωση έκτακτης ανάγκης,

(6) Εάν ανιχνευθεί η παρουσία ατμών καυσίμου εντός του ελικοπτέρου, ή δημιουργηθεί οποιοσδήποτε άλλος κίνδυνος κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού/ αφαίρεσης καυσίμου, ο ανεφοδιασμός πρέπει να σταματάει αμέσως,

(7) Ο χώρος του εδάφους κάτω από τις εξόδους που προορίζονται για εκκένωση έκτακτης ανάγκης καθώς και οι περιοχές ανάπτυξης ολισθητήρα πρέπει να διατηρούνται καθαρές, και

(8) Γίνεται πρόβλεψη για ασφαλή και γρήγορη εκκένωση.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.375

Διαχείριση καυσίμων εν πτήση

(α) Έλεγχοι καυσίμων εν πτήση.

(1) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι έλεγχοι καυσίμων διεξάγονται εν πτήση σε τακτά διαστήματα. Τα εναπομένοντα καύσιμα πρέπει να καταγράφονται και να αξιολογούνται προκειμένου να:

- (i) Συγκρίνεται η πραγματική κατανάλωση με τη σχεδιασμένη κατανάλωση,
 - (ii) Ελέγχεται ότι τα εναπομένοντα καύσιμα είναι επαρκή για την ολοκλήρωση της πτήσης, και
 - (iii) Προσδιορίζονται τα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν κατά την άφιξη στον προορισμό.
- (2) Τα σχετικά δεδομένα των καυσίμων πρέπει να καταγράφονται.
- (β) *Διαχείριση καυσίμων εν πτήσει.*
- (1) Εάν, ως επακόλουθο ενός ελέγχου καυσίμων εν πτήσει, τα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν κατά την άφιξη στον προορισμό είναι λιγότερα από τα απαιτούμενα καύσιμα εναλλαγής συν τα τελικά εφεδρικά καύσιμα, ο κυβερνήτης πρέπει:
- (i) Να παρεκκλίνει, ή
 - (ii) Να επανασχεδιάσει την πτήση σύμφωνα με το JAR-OPS 3.295(ε)(1) εκτός εάν θεωρήσει ότι είναι ασφαλέστερο να συνεχίσει προς τον προορισμό υπό την προϋπόθεση ότι,
- (2) Σε προορισμό επί εδάφους, όπου διατίθενται δύο κατάλληλες, ξεχωριστές περιοχές επαφής και ανύψωσης και οι καιρικές συνθήκες στον προορισμό είναι σύμφωνες με εκείνες που καθορίζονται για το σχεδιασμό στο JAR-OPS 3.340(α)(2), ο κυβερνήτης μπορεί να επιτρέψει να χρησιμοποιηθεί καύσιμο εναλλαγής πριν από την προσγείωση στον προορισμό.
- (γ) Εάν, ως επακόλουθο ενός ελέγχου καυσίμων εν πτήσει, σε πτήση προς απομονωμένο ελικοδρόμιο προορισμού, σχεδιασμένη σύμφωνα με το AMC OPS 3.255 παράγραφος 3, τα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν στο σημείο της τελευταίας πιθανής παρέκκλισης είναι λιγότερα από το άθροισμα των:
- (1) Καυσίμων για παρέκκλιση προς ελικοδρόμιο που έχει επιλεγεί σύμφωνα με το JAR-OPS 3.295(β),
 - (2) Των καυσίμων έκτακτης ανάγκης, και
 - (3) Των τελικών εφεδρικών καυσίμων, ο κυβερνήτης πρέπει:
 - (4) Να παρεκκλίνει, ή
 - (5) Να συνεχίσει προς τον προορισμό, υπό την προϋπόθεση ότι σε προορισμούς επί του εδάφους, διατίθενται δύο κατάλληλες, ξεχωριστές περιοχές επαφής και ανύψωσης και οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες στον προορισμό είναι σύμφωνες με εκείνες που καθορίζονται για το σχεδιασμό στο JAR-OPS 3.340(α)(2).

ΤΜΗΜΑ Ε – ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΑΝΤΟΣ ΚΑΙΡΟΥ

Σημείωση: Οποτεδήποτε από το παρόν Τμήμα απαιτείται η χρήση εξομοιωτή πτήσης ή συσκευής συνθετικής εκπαίδευσης, πρέπει να εγκρίνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του JAR-STD.

JAR-OPS 3.430

Επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου – Γενικά

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει, για κάθε ελικοδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί, επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου τα οποία δεν είναι χαμηλότερα από τις τιμές που δίνονται στο Προσάρτημα 1. Η μέθοδος προσδιορισμού των εν λόγω ελαχίστων πρέπει να είναι αποδεκτή από την Αρχή. Τα ελάχιστα αυτά δεν πρέπει να είναι χαμηλότερα από εκείνα που μπορεί να καθορισθούν για παρόμοια ελικοδρόμια από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το ελικοδρόμιο, εκτός εάν έχουν ειδικά εγκριθεί από το Κράτος αυτό.

Σημείωση: Η ανωτέρω παράγραφος δεν εμποδίζει τον υπολογισμό ελαχίστων εν πτήση για ένα μη σχεδιασμένο ελικοδρόμιο εναλλαγής, εάν πραγματοποιείται σύμφωνα με μια αποδεκτή μέθοδο.

(β) Κατά τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων ελικοδρομίου τα οποία θα ισχύουν σε οποιαδήποτε συγκεκριμένη πτητική λειτουργία, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει πλήρως υπόψη:

- (1) Τον τύπο, επιδόσεις και πτητικά χαρακτηριστικά του ελικοπτερου,
- (2) Τη σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης, την ικανότητα και την πείρα του,
- (3) Τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των FATO/ διαδρόμων οι οποίοι ενδέχεται να επιλεγούν για χρήση,
- (4) Την επάρκεια και τις επιδόσεις των διαθέσιμων οπτικών και μη οπτικών επίγειων βοηθημάτων, (βλέπε AMC OPS 3.340(β)(4))
- (5) Τον διατιθέμενο εξοπλισμό επί του ελικοπτερου για σκοπούς ναυτιλίας ή/και ελέγχου του ίχνους πτήσης, κατά περίπτωση, κατά τη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της ανακοπής, της μετεώρισης, της προσγείωσης, της τροχοδρόμησης και της αποτυχημένης προσέγγισης,
- (6) Τα εμπόδια στις περιοχές προσέγγισης, αποτυχημένης προσέγγισης και ανόδου που απαιτούνται για την εκτέλεση των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και η απαραίτητη αποφυγή εμποδίων,
- (7) Το απόλυτο/ σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης, και
- (8) Τα μέσα για τον καθορισμό και την αναφορά μετεωρολογικών συνθηκών.

JAR-OPS 3.435

Ορολογία

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

- (1) *Κυκλική προσέγγιση (Circling)*. Η εξ όψεως φάση μιας ενόργανης προσέγγισης για να φέρει σε θέση προσγείωσης ένα αεροσκάφος το οποίο δεν βρίσκεται σε κατάλληλη θέση για κατευθείαν προσέγγιση.
- (2) *Διαδικασίες χαμηλής ορατότητας (Low Visibility Procedures – LVP)*. Οι διαδικασίες που εφαρμόζονται σε ένα ελικοδρόμιο με σκοπό να εξασφαλίζονται ασφαλείς πτητικές λειτουργίες κατά τη διάρκεια προσεγγίσεων Κατηγορίας II και III καθώς και απογείωσεων χαμηλής ορατότητας.
- (3) *Απογείωση χαμηλής ορατότητας (Low Visibility Take-Off – LVTO)*. Απογείωση όπου η ορατή απόσταση διαδρόμου (RVR) είναι λιγότερη από 400 μ.
- (4) *Περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης (Final Approach and Take-off area – FATO)*. Καθορισμένη περιοχή πάνω από την οποία ολοκληρώνεται η τελική φάση του ελιγμού προσέγγισης για μετεώριση ή προσγείωση και από την οποία αρχίζει ο ελιγμός απογείωσης και, όπου πρέπει να χρησιμοποιείται η FATO για ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 1, περιλαμβάνει τη διαθέσιμη περιοχή μεταίωσης απογείωσης.
- (5) *Προσέγγιση όψεως (Visual approach)*. Προσέγγιση από πτήση IFR όταν, είτε μέρος είτε ολόκληρη η διαδικασία ενόργανης προσέγγισης, δεν ολοκληρώνεται και η προσέγγιση εκτελείται με οπτική αναφορά στο ανάγλυφο του εδάφους.
- (6) *Βάση νεφών (Cloud base)*. Το ύψος της βάσης του χαμηλότερου παρατηρούμενου ή προβλεπόμενου τμήματος νέφους στη γειννίαση αεροδρομίου, ή ελικοδρομίου, ή εντός καθορισμένης περιοχής πτητικών λειτουργιών. Το ύψος της βάσης νεφών συνήθως μετράται πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου, αλλά στις περιπτώσεις υπεράκτιων πτητικών λειτουργιών η βάση νεφών μετράται πάνω από την μέση στάθμη θαλάσσης.

JAR-OPS 3.440

Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας – Γενικοί κανόνες λειτουργίας
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.440)

- (α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να διεξάγει πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II ή III, εκτός εάν:
- (1) Κάθε εμπλεκόμενο ελικόπτερο είναι πιστοποιημένο για πτητικές λειτουργίες με αποφασιστικά σχετικά ύψη κάτω από 200 πόδια, ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, και είναι εξοπλισμένο σύμφωνα με το JAR-AWO ή αντίστοιχο αποδεκτό από την Αρχή.
 - (2) Έχει καθιερώσει και διατηρεί κατάλληλο σύστημα για καταγραφή προσέγγισης ή/και επιτυχούς και ανεπιτυχούς αυτόματης προσγείωσης ώστε να παρακολουθεί τη γενική ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.
 - (3) Οι πτητικές λειτουργίες είναι εγκεκριμένες από την Αρχή.
 - (4) Το πλήρωμα διακυβέρνησης αποτελείται τουλάχιστον από 2 χειριστές, και
 - (5) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος καθορίζεται μέσω ραδιούψομετρου.
- (β) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκτελεί απογειώσεις χαμηλής ορατότητας με RVR μικρότερη από 150 μ. εκτός εάν έχει εγκριθεί από την Αρχή.

JAR-OPS 3.445

Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας – Εξέταση ελικοδρομίων

- (α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να χρησιμοποιεί ελικοδρόμιο για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II ή III εκτός εάν το ελικοδρόμιο έχει εγκριθεί για τέτοιες πτητικές λειτουργίες από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται.
- (β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να βεβαιώνει ότι έχουν θεσπιστεί διαδικασίες χαμηλής ορατότητας (LVP), και ότι θα εφαρμόζονται, σε εκείνα τα ελικοδρόμια όπου πρόκειται να διεξαχθούν πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας.

JAR-OPS 3.450

Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας – Εκπαίδευση και Προσόντα
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.450)

- (α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, πριν από τη διεξαγωγή απογείωσης χαμηλής ορατότητας, πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας II και III:
- (1) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης:
 - (i) Ολοκληρώνει τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και ελέγχου που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1, που περιλαμβάνουν και την εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης σε επιχειρήσεις με οριακές τιμές RVR και αποφασιστικού σχετικού ύψους (DH) ανάλογα με την εγκεκριμένη κατηγορία II/III του αερομεταφορέα, και
 - (ii) Διαθέτει τα προσόντα σύμφωνα με το Προσάρτημα 1,
 - (2) Η εκπαίδευση και ο έλεγχος διεξάγονται σύμφωνα με αναλυτικό πρόγραμμα που έχει εγκριθεί από την Αρχή και περιλαμβάνεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Αυτή η εκπαίδευση είναι επιπλέον εκείνης που καθορίζεται στο JAR-OPS Μέρος 3, Τμήμα ΙΑ, και
 - (3) Τα προσόντα του πληρώματος διακυβέρνησης είναι συγκεκριμένα για την πτητική λειτουργία και τον τύπο του ελικοπτέρου.

JAR-OPS 3.455

Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας – Λειτουργικές διαδικασίες (LVP)
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.455)

- (α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες και οδηγίες που πρέπει να χρησιμοποιηθούν για απογείωση χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II και III. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και να περιέχουν τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης, προσέγγισης, ανακοπής, της μετεώρισης, προσγείωσης, τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και αποτυχημένης προσέγγισης, κατά περίπτωση,
- (β) Ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι:
- (1) Η κατάσταση των οπτικών και μη οπτικών ευκολιών είναι ικανοποιητική, πριν αρχίσει την απογείωση χαμηλής ορατότητας ή προσέγγιση Κατηγορίας II ή III,
 - (2) Οι κατάλληλες LVP ισχύουν, σύμφωνα με τις πληροφορίες που λαμβάνονται από τις υπηρεσίες

εναέριας κυκλοφορίας, πριν αρχίσει απογείωση χαμηλής ορατότητας ή προσέγγιση Κατηγορίας II ή III, και
(3) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα πριν αρχίσουν απογείωση χαμηλής ορατότητας με RVR λιγότερη από 150 μ. ή προσέγγιση Κατηγορίας II ή III.

JAR-OPS 3.460

Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας – Ελάχιστος εξοπλισμός

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να περιλαμβάνει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης τον ελάχιστο εξοπλισμό που πρέπει να βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας κατά την έναρξη απογείωσης χαμηλής ορατότητας ή προσέγγισης Κατηγορίας II ή III, σύμφωνα με το HFM ή άλλο εγκεκριμένο έγγραφο.

(β) Ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι η κατάσταση του ελικοπτήρου και των σχετικών εναέριων συστημάτων είναι κατάλληλη για την ειδική πτητική λειτουργία που πρόκειται να εκτελεστεί.

JAR-OPS 3.465

Επιχειρησιακά ελάχιστα VFR

(Βλέπε Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-OPS 3.465)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Οι πτήσεις VFR διεξάγονται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως και σύμφωνα με τον πίνακα του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.465,

(2) Υπό την επιφύλαξη των παραγράφων (3) και (4) παρακάτω, τα ελικόπτερα εκμεταλλεύονται με ορατότητα πτήσης όχι λιγότερο από 1.500 μ. κατά τη διάρκεια της ημέρας και όχι λιγότερο από 5 χλμ. κατά τη νύχτα. Όταν υπάρχει οπτική επαφή με το έδαφος, η ορατότητα πτήσης μπορεί να μειωθεί στα 800 μ. για μικρές χρονικές περιόδους κατά τη διάρκεια της ημέρας, όταν είναι εν όψει εδάφους, εάν το ελικόπτερο ελίσσεται με ταχύτητα που θα παρέχει επαρκές χρονικό περιθώριο για να παρατηρείται εγκαίρως η άλλη κίνηση και τα εμπόδια ώστε να αποφευχθεί σύγκρουση (βλέπε ACJ OPS 3.456). Χαμηλές πτήσεις υπεράνω υδάτινης επιφάνειας και χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά, πρέπει να διεξάγονται μόνο υπό VFR και όταν η οροφή νεφών είναι μεγαλύτερη από 600 πόδια κατά τη διάρκεια της ημέρας και 1.200 πόδια κατά τη νύχτα.

(3) Σε εναέριο χώρο Τάξης G, όταν εκτελούνται πτήσεις μεταξύ ελικοδρομιών εξέδρας όπου η διαδρομή υπεράνω της υδάτινης επιφάνειας είναι λιγότερο από 10 ν.μ., οι πτήσεις VFR διεξάγονται σύμφωνα με το Προσάρτημα 2 του JAR-OPS 3.465, και

(4) Οι ειδικές πτήσεις VFR συμμορφώνονται με τα ελάχιστα που ισχύουν σε οποιοδήποτε Κράτος ή Ζώνη.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430

Επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430)

(α) *Ελάχιστα Απογείωσης*

(1) *Γενικά*

(i) Τα ελάχιστα απογείωσης που καθιερώνονται από τον αερομεταφορέα πρέπει να εκφράζονται ως όρια ορατότητας ή RVR, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες για κάθε ελικοδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί καθώς και τα χαρακτηριστικά του ελικοπτήρου. Όπου υπάρχει συγκεκριμένη ανάγκη εντοπισμού και αποφυγής εμποδίων στην αναχώρηση ή/και για αναγκαστική προσγείωση, πρέπει να καθορίζονται επιπλέον συνθήκες (π.χ. οροφή νεφών).

(ii) Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίζει την απογείωση εκτός εάν οι καιρικές συνθήκες στο ελικοδρόμιο αναχώρησης είναι ίσες ή καλύτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα για προσγείωση σε αυτό, εκτός εάν είναι διαθέσιμο κατάλληλο ελικοδρόμιο εναλλαγής απογείωσης.

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

(iv) Όταν δεν διατίθεται αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα ή RVR, η απογείωση μπορεί να αρχίσει μόνον εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει, ότι η RVR/ οριζόντια ορατότητα κατά μήκος του FATO/ διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή καλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.

(2) *Σημείο οπτικής αναφοράς.*

(i) Τα ελάχιστα απογείωσης πρέπει να επιλέγονται, ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής καθοδήγηση για τον έλεγχο του ελικοπτήρου σε περίπτωση τόσο διακοπείσας απογείωσης σε δυσμενείς συνθήκες όσο και συνεχιζόμενης απογείωσης μετά από βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος.

(ii) Για νυκτερινές πτητικές λειτουργίες, πρέπει να διατίθεται φωτισμός εδάφους για να φωτίζει το FATO/ διάδρομο και οποιαδήποτε εμπόδια, εκτός εάν άλλως συμφωνηθεί από την Αρχή.

(3) *Απαιτούμενη RVR/ Ορατότητα*

(i) Για πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 1, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει RVR και ορατότητα αντίστοιχα (RVR/VIS) ως ελάχιστα απογείωσης σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα (Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.340 υποπαράγραφος (α)(3)(i)):

Πίνακας 1 – RVR/Ορατότητα για απογείωση

Ελικοδρόμια στην ξηρά με διαδικασίες αναχώρησης IFR	RVR/Ορατότητα
Χωρίς φωτισμό και χωρίς διαγραμμίσεις (ημέρα)	250 μ ή η απόσταση ματαίωσης απογείωσης, οποιαδήποτε είναι μεγαλύτερη
Χωρίς διαγραμμίσεις (νύκτα)	800 μ.
Φωτισμός άκρων διαδρόμου/ FATO και διαγράμμιση κεντρικής γραμμής	200 μ.
Φωτισμός άκρων διαδρόμου/ FATO, διαγράμμιση κεντρικής γραμμής και πληροφορίες RVR	150 μ.
Υπεράκτιο ελικοδρόμιο εξέδρας	
Πτητικές λειτουργίες με δύο χειριστές	250 μ. (1)
Πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή	500 μ. (1)

Σημείωση 1: Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίσει ότι το ίχνος πτήσης απογείωσης είναι καθαρό εμποδίων.

(ii) Για πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 2 στην ξηρά, ο κυβερνήτης πρέπει να επιχειρεί με ελάχιστα απογείωσης 800 μ. RVR/VIS και να παραμείνει εκτός νεφών, κατά τον ελιγμό απογείωσης, μέχρι να επιτύχει δυνατότητες επιδόσεων Τάξης 1.

(iii) Για υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 2, ο κυβερνήτης πρέπει να επιχειρεί με ελάχιστα όχι λιγότερα από εκείνα της Τάξης 1 και να παραμείνει εκτός νεφών κατά τον ελιγμό απογείωσης, μέχρι να επιτύχει δυνατότητες Επιδόσεων Τάξης 1. (Βλέπε Σημείωση 1 στον Πίνακα 1 ανωτέρω.)

(iv) Ο πίνακας 6 παρακάτω, για μετατροπή της αναφερθείσας μετεωρολογικής ορατότητας σε RVR, δεν πρέπει να χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των ελαχίστων απογείωσης.

(β) *Προσέγγιση μη ακριβείας*

(1) *Ελάχιστα συστήματος*

(i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ελάχιστα ενός συστήματος για διαδικασίες προσέγγισης μη ακριβείας, οι οποίες βασίζονται στη χρησιμοποίηση ILS χωρίς ίχνος κατολίσθησης (μόνο LLZ), VOR, NDB, SRA και VDF, δεν είναι χαμηλότερα από τις τιμές του MDH που δίνονται στον Πίνακα 2 παρακάτω.

Πίνακας 2 – Ελάχιστα συστήματος για βοηθήματα προσέγγισης μη ακριβείας

Ελάχιστα συστήματος	
Ευκολία	Χαμηλότερο MDH
ILS (χωρίς ίχνος κατολίσθησης-LLZ)	250 πόδια
SRA (τερματίζουσα στο 1/2 ν.μ.)	250 πόδια

SRA (τερματίζουσα στο 1 ν.μ.)	300 πόδια
SRA (τερματίζουσα στα 2 ν.μ.)	350 πόδια
VOR	300 πόδια
VOR/DME	250 πόδια
NDB	300 πόδια
VDF(QDM & QCH)	300 πόδια

(2) *Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH)*. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το ελάχιστο ύψος καθόδου για προσέγγιση μη ακριβείας δεν είναι χαμηλότερο είτε:

- (i) από το OCH/OCL για την κατηγορία του ελικοπτέρου, είτε
- (ii) από το ελάχιστο του συστήματος.

(3) *Σημείο οπτικής αναφοράς*. Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το MDA/MDH, εκτός εάν τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα σημεία οπτικής αναφοράς για τον προβλεπόμενο FATO/ διαδρόμο είναι ευδιάκριτο και αναγνωρίσιμο από το χειριστή:

- (i) Τα σώματα του συστήματος φωτισμού προσέγγισης,
- (ii) Το κατώφλι,
- (iii) Οι διαγραμμίσεις κατωφλίου,
- (iv) Τα φώτα κατωφλίου,
- (v) Τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου,
- (vi) Ο ενδείκτης οπτικού ίχνους κατολίσθησης,
- (vii) Η ζώνη επαφής τροχών ή οι διαγραμμίσεις της ζώνης αυτής.
- (viii) Τα φώτα της ζώνης επαφής τροχών,
- (ix) Τα φώτα των άκρων FATO/ διαδρόμου, ή
- (x) Άλλα σημεία οπτικής αναφοράς αποδεκτές από την Αρχή.

(4) *Απαιτούμενη RVR*. (Βλέπε AMC OPS 3.430(β)(4).)

- (i) Τα ελάχιστα που δίνονται στον ακόλουθο πίνακα πρέπει να ισχύουν για προσεγγίσεις μη ακριβείας από ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 1 ή 2:

Πίνακας 3 – Ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας στην ξηρά

Ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας στην ξηρά (5)(6)(7)				
MDH	Ευκολίες/RVR			
	Πλήρεις (1)	Ενδιάμεσες (2)	Βασικές (3)	Χωρίς (4)
250-299 πόδια	600 μ.	800 μ.	1.000 μ.	1.000 μ.
300- 449 πόδια	800 μ.	1.000 μ.	1.000 μ.	1000 μ.
450 πόδια και άνω	1.000 μ.	1.000 μ.	1.000 μ.	1.000 μ.

Σημείωση 1: Οι πλήρεις ευκολίες περιλαμβάνουν διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου, 720 μ. ή περισσότερο από φώτα προσέγγισης HI/MI, φώτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους FATO/ διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 2: Οι ενδιάμεσες ευκολίες περιλαμβάνουν διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου 420–719 μ. από φώτα προσέγγισης HI/MI, φώτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους FATO/ διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 3: Οι βασικές ευκολίες περιλαμβάνουν διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου, <420 μ. από τα φώτα προσέγγισης HI/MI, οποιοδήποτε μήκος από φώτα προσέγγισης LI, φώτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους FATO/ διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 4: Οι ευκολίες χωρίς φώτα προσέγγισης περιλαμβάνουν διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου, φώτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, φώτα τέλους FATO/ διαδρόμου ή δεν περιλαμβάνουν καθόλου φώτα.

Σημείωση 5: Οι πίνακες ισχύουν μόνο για συμβατικές προσεγγίσεις με ονομαστική γωνία ίχνους καθόδου όχι μεγαλύτερη από 4°. Μεγαλύτερες γωνίες ίχνους καθόδου συνήθως θα απαιτούν όπως η καθοδήγηση οπτικής

γωνίας ίχνους κατολίσθησης (π.χ. PAPI) είναι επίσης ορατή στο ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH).

Σημείωση 6: Οι ανωτέρω αριθμοί είναι είτε η αναφερόμενη RVR είτε η μετεωρολογική ορατότητα που μετατρέπεται σε RVR όπως στην παράγραφο (η) κατωτέρω.

Σημείωση 7: Το MDH που αναφέρεται στον Πίνακα 3 αφορά τον αρχικό υπολογισμό του MDH. Όταν επιλέγεται η συσχετιζόμενη RVR, δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η στρογγυλοποίηση προς τα πλησιέστερα δέκα πόδια, η οποία μπορεί να γίνεται για επιχειρησιακούς σκοπούς, π.χ. μετατροπή σε MDA.

(ii) Όπου το σημείο αποτυχημένης προσγείωσης είναι εντός ½ ν.μ. από το κατώφλι προσγείωσης, τα ελάχιστα προσέγγισης που παρέχονται για πλήρεις ευκολίες μπορεί να χρησιμοποιηθούν άσχετα από το μήκος του διατιθέμενου φωτισμού προσέγγισης. Ωστόσο, τα φώτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, φώτα τέλους και διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου απαιτούνται ακόμα.

(iii) *Νυχτερινές πτητικές λειτουργίες.* Για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες, πρέπει να διατίθενται φώτα εδάφους για να φωτίζουν το FATO/ διάδρομο καθώς και οποιαδήποτε εμπόδια εκτός εάν άλλως συμφωνηθεί από την Αρχή.

(iv) *Πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή.* Για πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή, η ελάχιστη RVR είναι 800 μ. τα ελάχιστα του Πίνακα 3, οποιαδήποτε είναι μεγαλύτερη.

(γ) *Προσέγγιση ακριβείας – Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I*

(1) *Γενικά.* Πτητική λειτουργία Κατηγορίας I είναι μια ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας που χρησιμοποιεί ILS, MLS ή PAR με αποφασιστικό σχετικό ύψος όχι χαμηλότερο από 200 πόδια και με ορατότητα διαδρόμου όχι λιγότερο από 500 μ.

(2) *Αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH).* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσέγγιση ακριβείας Κατηγορίας I, δεν είναι χαμηλότερο από:

(i) Το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης ελικοπτερου (HFM), εφόσον αναφέρεται,

(ii) Το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα προσέγγισης ακριβείας χωρίς τα απαιτούμενα σημεία οπτικής αναφοράς,

(iii) Το OCH/OCL για την κατηγορία του ελικοπτερου, ή

(iv) 200 πόδια.

(3) *Σημείο οπτικής αναφοράς.* Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει την προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος της Κατηγορίας I, που καθορίζεται σύμφωνα με τη υποπαράγραφο (γ)(2) ανωτέρω, εκτός εάν τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα σημεία οπτικής αναφοράς, για τον προβλεπόμενο διάδρομο, είναι ευδιάκριτο και αναγνωρίσιμο από το χειριστή:

(i) Τα σώματα του συστήματος φωτισμού προσέγγισης,

(ii) Το κατώφλι,

(iii) Οι διαγραμμίσεις κατωφλίου,

(iv) Τα φώτα κατωφλίου,

(v) Τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου,

(vi) Ο ενδείκτης οπτικού ίχνους κατολίσθησης,

(vii) Η ζώνη επαφής τροχών ή οι διαγραμμίσεις της ζώνης αυτής.

(viii) Τα φώτα της ζώνης επαφής τροχών,

(ix) Τα φώτα των άκρων FATO/ διαδρόμου

(4) *Απαιτούμενη RVR.* Για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας I από ελικόπτερα Επιδόσεων Τάξης 1 και 2 πρέπει να ισχύουν τα ακόλουθα ελάχιστα:

Πίνακας 4 – Ελάχιστα προσέγγισης ακριβείας στην ξηρά – Κατηγορία I

Ελάχιστα προσέγγισης ακριβείας στην ξηρά Κατηγορίας I (5)(6)(7)				
DH	Ευκολίες/RVR			
	Πλήρεις (1)	Ενδιάμεσες (2)	Βασικές (3)	Χωρίς (4)
200 πόδια	500 μ.	600 μ.	700 μ.	1.000 μ.
201-250 πόδια	550 μ.	650 μ.	750 μ.	1000 μ.
251-300 πόδια	600 μ.	700 μ.	800 μ.	1.000 μ.
301 πόδια	750 μ.	800 μ.	900 μ.	1.000 μ.

και άνω				
---------	--	--	--	--

Σημείωση 1: Οι πλήρεις ευκολίες περιλαμβάνουν διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου, 720 μ. ή περισσότερο από φάτα προσέγγισης HI/MI, φάτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φάτα κατωφλίου και φάτα τέλους FATO/ διαδρόμου. Τα φάτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 2: Οι ενδιάμεσες ευκολίες περιλαμβάνουν διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου 420–719 μ. από φάτα προσέγγισης HI/MI, φάτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φάτα κατωφλίου και φάτα τέλους FATO/ διαδρόμου. Τα φάτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 3: Οι βασικές ευκολίες περιλαμβάνουν διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου, <420 μ. από τα φάτα προσέγγισης HI/MI, οποιοδήποτε μήκος από φάτα προσέγγισης LI, φάτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φάτα κατωφλίου και φάτα τέλους FATO/ διαδρόμου. Τα φάτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 4: Οι ευκολίες χωρίς φάτα προσέγγισης περιλαμβάνουν διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου, φάτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φάτα κατωφλίου, φάτα τέλους FATO/ διαδρόμου ή δεν περιλαμβάνουν καθόλου φάτα.

Σημείωση 5: Οι ανωτέρω αριθμοί είναι είτε η αναφερόμενη RVR είτε η μετεωρολογική ορατότητα που μετατρέπεται σε RVR σύμφωνα με την παράγραφο (η).

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

Σημείωση 7: Το DH που αναφέρεται στον Πίνακα 4 αφορά τον αρχικό υπολογισμό του DH. Όταν επιλέγεται η συσχετιζόμενη RVR, δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η στρογγυλοποίηση προς τα πλησιέστερα δέκα πόδια, η οποία μπορεί να γίνεται για επιχειρησιακούς σκοπούς, π.χ. μετατροπή σε DA.

(i) *Νυχτερινές πτητικές λειτουργίες.* Για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες, πρέπει να διατίθεται φωτισμός εδάφους για να φωτίζει το FATO/ διάδρομο και οποιαδήποτε εμπόδια εκτός εάν άλλως συμφωνηθεί από την Αρχή.

(ii) *Πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή.* Για πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή ο αερομεταφορέας πρέπει να υπολογίσει την ελάχιστη RVR για όλες τις προσεγγίσεις σύμφωνα με το JAR-OPS 3.430 και το παρόν Προσάρτημα. Δεν επιτρέπεται RVR λιγότερο από 800 μ., εκτός εάν χρησιμοποιείται κατάλληλος αυτόματος πιλότος σε συνδυασμό με ILS ή MLS, περίπτωση κατά την οποία ισχύουν τα συνήθη ελάχιστα. Το αποφασιστικό σχετικό ύψος που ισχύει δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 1,25 φορές το ελάχιστο σχετικό ύψος χρήσης για τον αυτόματο πιλότο.

(δ) *Προσέγγιση ακριβείας στην ξηρά – πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II* (Βλέπε IEM στο JAR-OPS 3.430, υποπαράγραφος (δ))

(1) *Γενικά.* Πτητική λειτουργία Κατηγορίας II είναι μια ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας που χρησιμοποιεί ILS ή MLS με:

(i) Αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω από 200 πόδια αλλά όχι χαμηλότερο από 100 πόδια, και

(ii) Οπτική απόσταση διαδρόμου όχι λιγότερη από 300 μ.

(2) *Αποφασιστικό σχετικό ύψος.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος για πτητική λειτουργία Κατηγορίας II δεν είναι χαμηλότερο από:

(i) Το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο HFM,

(ii) Το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα προσέγγισης ακριβείας χωρίς το απαιτούμενο σημείο οπτικής αναφοράς,

(iii) Το OCH/OCL για την κατηγορία του ελικοπτήρου,

(iv) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος στο οποίο το πλήρωμα διακυβέρνησης είναι εξουσιοδοτημένο να επιχειρεί, ή

(v) 100 πόδια.

(3) *Σημείο οπτικής αναφοράς.* Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει την προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος Κατηγορίας II, που καθορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (δ)(2) ανωτέρω, εκτός εάν επιτυγχάνεται, και μπορεί να διατηρηθεί, οπτική αναφορά που περιέχει ένα τμήμα από 3 τουλάχιστον διαδοχικά φάτα, που είναι η κεντρική γραμμή των φώτων προσέγγισης, ή φάτα ζώνης επαφής τροχών, ή φάτα της κεντρικής γραμμής FATO/ διαδρόμου, ή φάτα των άκρων FATO/ διαδρόμου, ή συνδυασμός αυτών. Αυτή η οπτική αναφορά πρέπει να περιλαμβάνει ένα πλευρικό στοιχείο της μορφολογίας του εδάφους, π.χ. μια εγκάρσια συστοιχία φωτισμού προσέγγισης ή το κατώφλι προσγείωσης ή δεσμίδα φωτισμού της ζώνης επαφής τροχών.

(4) *Απαιτούμενη RVR.* Τα ακόλουθα ελάχιστα πρέπει να ισχύουν για προσεγγίσεις Κατηγορίας II από ελκώπτερα Επιδόσεων Τάξης 1:

Πίνακας 5 – RVR για προσέγγιση Κατηγορίας II σε σχέση με το DH

Ελάχιστα προσέγγισης ακριβείας στην ξηρά Κατηγορίας II	
Αποφασιστικό σχετικό ύψος	Με εμπλεγμένο αυτόματο πιλότο σε RVR κάτω από το DH (1)

100-120 πόδια	300 μ.
121-140 πόδια	400 μ.
141 πόδια και άνω	450 μ.

Σημείωση 1: Η αναφορά σε “εμπλεγμένο αυτόματο πιλότο κάτω από το DH”, σε αυτόν τον πίνακα, σημαίνει συνεχή χρήση του συστήματος αυτόματου ελέγχου πτήσης μέχρι ένα σχετικό ύψος που δεν είναι μεγαλύτερο από το 80% του ισχύοντος DH. Συνεπώς, οι απαιτήσεις πτητικής ικανότητας μπορεί, μέσω του ελάχιστου σχετικού ύψους εμπλοκής για το σύστημα αυτόματου ελέγχου πτήσης, να επηρεάσουν το DH που πρέπει να ισχύει.

(ε) Διατηρείται σκόπιμα κενό

(στ) Κυκλική προσέγγιση στην ξηρά

(1) Κυκλική προσέγγιση είναι ο όρος που χρησιμοποιείται για να περιγράψει την εξ όψεως φάση μιας ενόργανης προσέγγισης, που θα φέρει ένα αεροσκάφος σε θέση προσγείωσης σε FATO/ διάδρομο το οποίο δεν βρίσκεται σε κατάλληλη θέση για κατευθείαν προσέγγιση.

(2) Για κυκλική προσέγγιση, το καθορισμένο MDH δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 250 πόδια και η μετεωρολογική ορατότητα δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 800 μ.

Σημείωση: Ο εξ όψεως ελιγμός (κυκλική προσέγγιση) με συγκεκριμένα ίχνη είναι αποδεκτή διαδικασία εντός της έννοιας της παρούσας παραγράφου.

(ζ) Προσέγγιση όψεως. Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να χρησιμοποιεί για προσέγγιση όψεως RVR λιγότερο από 800 μ.

(η) Μετατροπή αναφερόμενης μετεωρολογικής ορατότητας σε RVR

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η μετατροπή μετεωρολογικής ορατότητας σε RVR δεν χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των ελαχίστων απογείωσης, των ελαχίστων Κατηγορίας II ή III ή όταν είναι διαθέσιμη αναφερόμενη RVR.

(2) Κατά τη μετατροπή μετεωρολογικής ορατότητας σε RVR, σε όλες τις άλλες περιπτώσεις εκτός εκείνων που αναφέρονται στην υποπαραγράφο (η)(1) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι χρησιμοποιείται ο ακόλουθος πίνακας:

Πίνακας 6 – Μετατροπή ορατότητας σε RVR

Φωτιστικά σώματα σε λειτουργία	RVR= μετεωρ. ορατότητα πολλαπλασιασμένη με:	
	Ημέρα	Νύχτα
Υψηλός φωτισμός προσέγγισης και διαδρόμου	1,5	2,0
Οποιοσδήποτε τύπος φωτισμού	1,0	1,5
Χωρίς φωτισμό	1,0	Δεν ισχύει

(θ) Προσέγγιση με εναέριο ραντάρ (Airborne Radar Approach – ARA) για πτητικές λειτουργίες πάνω από οδάτινη επιφάνεια. (Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430, υποπαραγράφος (θ))

(1) Γενικά

(i) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκτελεί ARA, εκτός εάν εξουσιοδοτηθεί από την Αρχή.

(ii) Προσεγγίσεις με εναέριο ραντάρ επιτρέπονται μόνο σε εξέδρες (πετρελαίου) ή πλοία εν πλω όταν χρησιμοποιείται σχήμα πολλαπλού πληρώματος.

(iii) Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αναλάβει προσέγγιση με εναέριο ραντάρ εκτός εάν το ραντάρ μπορεί να παρέχει καθοδήγηση πορείας ώστε να εξασφαλίζεται η αποφυγή εμποδίων.

(iv) Πριν αρχίσει την τελική προσέγγιση, ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι υπάρχει ανεμπόδιση ίχνος στην οθόνη του ραντάρ για τα τμήματα της τελικής και αποτυχημένης προσέγγισης. Εάν η πλευρική απόσταση από οποιοδήποτε εμπόδιο θα είναι λιγότερη από 1,0 ν.μ., ο κυβερνήτης πρέπει:

(A) Να προσεγγίζει σε μια κοντινή κατασκευή που θεωρείται ως στόχος και κατόπιν να συνεχίζει εξ όψεως προς την κατασκευή προορισμού, ή

(B) Να κάνει την προσέγγιση από κάποια άλλη διεύθυνση που οδηγεί σε ελιγμό κυκλικής προσέγγισης.

(v) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι η οροφή των νεφών είναι αρκετά πάνω από την εξέδρα προσγείωσης ώστε να επιτρέπεται ασφαλής προσγείωση.

(2) Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH). Παρά τα ελάχιστα των υποπαραγράφων (i) και (ii)

παρακάτω, το MDH δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 50 πόδια πάνω από το υψόμετρο του ελικοδρομίου εξέδρας.

(i) Το MDH καθορίζεται από ραδιούψόμετρο. Το MDH για προσέγγιση με εναέριο ραντάρ δεν πρέπει να είναι χαμηλότερο από:

- (A) 200 πόδια την ημέρα,
- (B) 300 πόδια την νύκτα.

(ii) Το MDH για προσέγγιση που οδηγεί σε ελιγμό κυκλικής προσέγγισης δεν πρέπει να είναι λιγότερο από:

- (A) 300 πόδια την ημέρα,
- (B) 500 πόδια την νύκτα.

(3) *Ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου (MDA)*. Το MDA μπορεί να χρησιμοποιείται μόνον όταν το ραδιούψόμετρο είναι εκτός ενεργείας. Το MDA πρέπει να είναι κατ' ελάχιστον MDH + 200 πόδια και πρέπει να βασίζεται σε βαθμονομημένο βαρόμετρο στον προορισμό ή στο κατώτερο προβλεπόμενο QNH για την περιοχή.

(4) *Εμβέλεια απόφασης*. Η εμβέλεια απόφασης δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 0,75 ν.μ. εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει αποδείξει στην Αρχή ότι μια μικρότερη εμβέλεια απόφασης μπορεί να χρησιμοποιηθεί με αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας.

(5) *Αναφορά οπτικής επαφής*. Κανένας χειριστής δεν επιτρέπεται να συνεχίσει την προσέγγιση πέραν της εμβέλειας απόφασης ή κάτω από το MDH/MDA εκτός εάν έχει οπτική επαφή με τον προορισμό.

(6) *Πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή*. Το MDH/MDA για ARA με ένα χειριστή πρέπει να είναι 100 πόδια υψηλότερο από εκείνο που υπολογίζεται χρησιμοποιώντας τις υποπαραγράφους (2) και (3) παραπάνω. Η εμβέλεια απόφασης δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 1,0 ν.μ.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.440

Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας – Γενικοί κανόνες λειτουργίας

(α) *Γενικά*. Οι ακόλουθες διαδικασίες ισχύουν για την εισαγωγή και έγκριση πτητικών λειτουργιών χαμηλής ορατότητας.

(β) *Επιχειρησιακή επίδειξη εναερίων συστημάτων*. Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις, που ορίζονται στην υποπαραγραφο (γ) παρακάτω, όταν εισάγεται ένας τύπος ελικοπτερου, ο οποίος είναι νέος στο JAA, σε υπηρεσία Κατηγορίας II ή III.

Σημείωση: Για τύπους ελικοπτερου που ήδη χρησιμοποιούνται για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II ή III σε άλλο Κράτος του JAA θα ισχύει το αποδεικτικό πρόγραμμα λειτουργίας της παραγράφου (στ).

(1) *Επιχειρησιακή αξιοπιστία*. Ο ρυθμός επιτυχίας της Κατηγορίας II και III δεν πρέπει να είναι λιγότερος από εκείνον που απαιτείται από το JAR-AWO.

(2) *Κριτήρια για μια επιτυχημένη προσέγγιση*. Μια προσέγγιση θεωρείται επιτυχημένη εάν:

- (i) Τα κριτήρια είναι εκείνα που καθορίζονται στο JAR-AWO ή ισοδύναμο αυτού,
- (ii) Δεν συμβαίνει καμιά σχετική βλάβη σε σύστημα του ελικοπτερου.

(γ) *Συλλογή δεδομένων κατά τη διάρκεια επίδειξης εναερίου συστήματος. Γενικά*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει σύστημα αναφοράς ώστε να μπορούν να πραγματοποιούνται έλεγχοι και περιοδικές επιθεωρήσεις κατά τη διάρκεια της περιόδου επιχειρησιακής αξιολόγησης, πριν ο αερομεταφορέας εξουσιοδοτηθεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II ή III. Το σύστημα αναφοράς πρέπει να καλύπτει όλες τις επιτυχημένες και αποτυχημένες προσεγγίσεις, με τα αίτια της αποτυχίας, και να περιλαμβάνει αρχείο βλαβών των παρελκομένων του συστήματος. Αυτό το σύστημα αναφοράς πρέπει να βασίζεται σε αναφορές του πληρώματος διακυβέρνησης και σε αυτόματες καταγραφές, όπως ορίζεται στις ακόλουθες παραγράφους (δ) και (ε).

(2) Οι καταγραφές των προσεγγίσεων μπορεί να πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια κανονικών πτήσεων γραμμής ή κατά τη διάρκεια άλλων πτήσεων που εκτελούνται από τον αερομεταφορέα.

(δ) *Συλλογή δεδομένων κατά τη διάρκεια επίδειξης εναερίου συστήματος – Πτητικές λειτουργίες με DH όχι λιγότερο από 50 πόδια.*

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

(2) Είναι επαρκές για τα ακόλουθα δεδομένα να καταγράφονται από το πλήρωμα διακυβέρνησης:

- (i) Ελικοδρόμιο και διάδρομος που χρησιμοποιήθηκε,
- (ii) Καιρικές συνθήκες,
- (iii) Χρόνος,
- (iv) Αιτία της βλάβης που οδήγησε σε ματαίωση προσέγγισης,
- (v) Επάρκεια του ελέγχου ταχύτητας,
- (vi) Αντιστάθμιση κατά το χρόνο απεμπλοκής του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης,
- (vii) Συμβατότητα του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης, του οργάνου ελέγχου πτήσης

(flight director) και άλλων πρωτογενών δεδομένων,

(viii) Ένδειξη της θέσης του ελικοπτερού σε σχέση με την κεντρική γραμμή του ILS όταν διέλθει κατερχόμενο τα 30 μ. (100 πόδια), και

(ix) Τη θέση επαφής τροχών.

(3) Ο αριθμός προσεγγίσεων, όπως έχει εγκριθεί από την Αρχή, που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της αρχικής αξιολόγησης πρέπει να είναι ικανοποιητικός ώστε να αποδεικνύεται ότι οι επιδόσεις του συστήματος σε πραγματική υπηρεσία εναέριας γραμμής είναι τέτοια ώστε να προκύπτει 90% εμπιστοσύνη και 95% επιτυχία στην προσέγγιση.

(ε) *Συλλογή δεδομένων κατά τη διάρκεια επίδειξης εναερίου συστήματος – Πτητικές λειτουργίες με DH λιγότερο από 50 πόδια ή χωρίς DH*

(1) Για πτητικές λειτουργίες με DH λιγότερο από 50 πόδια ή χωρίς DH, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης ή άλλος εξοπλισμός που δίνει τις κατάλληλες πληροφορίες, πρέπει να χρησιμοποιείται επιπλέον των αναφορών του πληρώματος διακυβέρνησης για να επιβεβαιώνεται ότι το σύστημα αποδίδει όπως σχεδιάστηκε σε πραγματική υπηρεσία εναέριας γραμμής. Τα ακόλουθα δεδομένα απαιτούνται:

(i) Η κατανομή των αποκλίσεων του ILS στα 30 μ. (100 πόδια), στη θέση επαφής τροχών και, ανάλογα με την περίπτωση, στην αποσύνδεση του συστήματος διατήρησης ελέγχου τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση καθώς και οι μέγιστες τιμές των αποκλίσεων μεταξύ αυτών των σημείων, και

(ii) Ο βαθμός καθόδου στο σημείο επαφής τροχών.

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

(στ) *Απόδειξη κατά την υπηρεσία*

Σημείωση: Ο αερομεταφορέας που εκπληρώνει τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου (β) ανωτέρω, θα θεωρείται ότι έχει ικανοποιήσει τις απαιτήσεις απόδειξης κατά την υπηρεσία, που περιέχονται στην παρούσα παράγραφο.

(1) Το σύστημα πρέπει να επιδεικνύει αξιοπιστία και επιδόσεις στις πτητικές λειτουργίες γραμμής που είναι σύμφωνες προς τις επιχειρησιακές αρχές. Επαρκής αριθμός επιτυχημένων προσγειώσεων, όπως καθορίζεται από την Αρχή, πρέπει να πραγματοποιηθεί σε πτητικές λειτουργίες γραμμής, που περιλαμβάνουν και εκπαιδευτικές πτήσεις, χρησιμοποιώντας το σύστημα αυτόματης προσγείωσης και τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση που είναι εγκατεστημένο σε κάθε τύπο ελικοπτερού.

(2) Η επίδειξη πρέπει να πραγματοποιείται χρησιμοποιώντας ILS Κατηγορίας II ή Κατηγορίας III. Ωστόσο, εάν το επιλέξει ο αερομεταφορέας, οι επίδειξεις μπορεί να γίνονται σε άλλες ευκολίες ILS εφόσον καταγράφονται επαρκή δεδομένα για τον καθορισμό της αιτίας των μη ικανοποιητικών επιδόσεων.

(3) Εάν ο αερομεταφορέας έχει διαφορετικές παραλλαγές του ίδιου τύπου ελικοπτερού που χρησιμοποιεί τα ίδια βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης της πτήσης, ή διαφορετικά βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης της πτήσης στον ίδιο τύπο ελικοπτερού, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι οι παραλλαγές συμμορφώνονται με τα κριτήρια επιδόσεων του βασικού συστήματος, αλλά δεν χρειάζεται να διεξάγει πλήρη επιχειρησιακή επίδειξη για κάθε παραλλαγή.

(4) Όταν ένας αερομεταφορέας εισάγει έναν τύπο ελικοπτερού ο οποίος έχει ήδη εγκριθεί από την Αρχή οποιουδήποτε Κράτους του JAA για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή/και III, μπορεί να εγκριθεί ένα μειωμένο πρόγραμμα απόδειξης.

(ζ) *Συνεχής παρακολούθηση*

(1) Μετά την απόκτηση της αρχικής έγκρισης, οι πτητικές λειτουργίες πρέπει να παρακολουθούνται συνεχώς από τον αερομεταφορέα για να ανιχνεύονται οποιεσδήποτε ανεπιθύμητες τάσεις πριν καταστούν επικίνδυνες. Για την επίτευξη αυτού μπορεί να χρησιμοποιούνται αναφορές του πληρώματος διακυβέρνησης.

(2) Οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να διατηρούνται για χρονικό διάστημα 12 μηνών:

(i) Ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων, ανά τύπο ελικοπτερού, όπου χρησιμοποιήθηκε ο εναέριος εξοπλισμός Κατηγορίας II ή III για να γίνουν ικανοποιητικές, πραγματικές ή εξάσκησης, προσεγγίσεις μέχρι τα ισχύοντα ελάχιστα Κατηγορίας II ή III, και

(ii) Οι αναφορές ανεπιτυχών προσεγγίσεων ή/και αυτόματων προσγειώσεων, ανά ελικοδρόμιο και νηολόγησης ελικοπτερού, στις ακόλουθες κατηγορίες:

(A) Σφάλματα εναερίου εξοπλισμού,

(B) Δυσλειτουργίες επίγειων ευκολιών,

(Γ) Αποτυχημένες προσεγγίσεις λόγω οδηγιών της ATC, ή

(Δ) Άλλες αιτίες.

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασία για την παρακολούθηση των επιδόσεων του συστήματος αυτόματης προσγείωσης κάθε ελικοπτερού.

(η) *Μεταβατικές περίοδοι*

(1) *Αερομεταφορείς χωρίς προηγούμενη εμπειρία στην Κατηγορία II ή III*

(i) Ο αερομεταφορέας χωρίς προηγούμενη επιχειρησιακή εμπειρία Κατηγορίας II ή III μπορεί να λάβει έγκριση για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II ή IIIA, αφού έχει αποκτήσει ελάχιστη πείρα 6

μηνών σε πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας I στον τύπο του ελικοπτέρου.

(ii) Αφού συμπληρώσει 6 μήνες πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας II ή IIIA στον τύπο του ελικοπτέρου, ο αερομεταφορέας μπορεί να λάβει έγκριση για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIB. Όταν χορηγηθεί τέτοια έγκριση, η Αρχή μπορεί να επιβάλλει, για μια πρόσθετη περίοδο, υψηλότερα ελάχιστα από τα χαμηλότερα που ισχύουν. Η αύξηση των ελαχίστων θα αναφέρεται κανονικά μόνο στην RVR ή/και περιορισμό σε σχέση με πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος και πρέπει να επιλέγεται έτσι ώστε να μην απαιτεί οποιαδήποτε μεταβολή των επιχειρησιακών διαδικασιών.

(2) *Αερομεταφορείς με προηγούμενη εμπειρία Κατηγορίας II ή III.* Ο αερομεταφορέας με προηγούμενη εμπειρία σε Κατηγορία II ή III μπορεί να λάβει έγκριση για μειωμένη μεταβατική περίοδο, κατόπιν αίτησης προς την Αρχή.

(θ) *Συντήρηση του εξοπλισμού Κατηγορίας II, Κατηγορίας III και LVTO.* Οι οδηγίες συντήρησης για τα επί του σκάφους συστήματα καθοδήγησης πρέπει να καθορίζονται από τον αερομεταφορέα, σε συνεργασία με τον κατασκευαστή, και να περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα συντήρησης του ελικοπτέρου του αερομεταφορέα που ορίζεται στο Μέρος ΙΓ – Μ.Α.302 Πρόγραμμα Συντήρησης, το οποίο πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.450

Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας – Εκπαίδευση και προσόντα

(α) Γενικά. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα εκπαιδευτικά προγράμματα μέλους πληρώματος διακυβέρνησης για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας περιλαμβάνουν δομημένους κύκλους μαθημάτων εκπαίδευσης στο έδαφος, σε εξομοιωτή πτήσης ή/και σε πτήση. Ο αερομεταφορέας μπορεί να συντμήσει το περιεχόμενο του κύκλου μαθημάτων όπως ορίζεται από τις υποπαραγράφους (2) και (3) παρακάτω, υπό την προϋπόθεση ότι το περιεχόμενο του συντετμημένου κύκλου μαθημάτων είναι αποδεκτό από την Αρχή.

(1) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης που δεν διαθέτουν πείρα στην Κατηγορία II ή Κατηγορία III πρέπει να ολοκληρώσουν το πλήρες εκπαιδευτικό πρόγραμμα που ορίζεται στις υποπαραграфи (β), (γ) και (δ) κατωτέρω.

(2) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης με πείρα στην Κατηγορία II ή την Κατηγορία III με άλλον αερομεταφορέα JAA, μπορούν να ακολουθούν συντετμημένο εκπαιδευτικό κύκλο μαθημάτων εδάφους.

(3) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης με πείρα στην Κατηγορία II ή την Κατηγορία III με τον αερομεταφορέα, μπορούν να ακολουθούν συντετμημένο εκπαιδευτικό κύκλο μαθημάτων εδάφους, σε εξομοιωτή πτήσης ή/και σε πτήση. Ο συντετμημένος κύκλος μαθημάτων πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις απαιτήσεις των υποπαραγράφων (δ)(1), (δ)(2)(i) ή (δ)(2)(ii), ανάλογα με την περίπτωση, και (δ)(3)(i).

(β) *Εκπαίδευση εδάφους.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο αρχικός εκπαιδευτικός κύκλος μαθημάτων εδάφους για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας, καλύπτει τουλάχιστον:

(1) Τα χαρακτηριστικά και τους περιορισμούς του ILS ή/και MLS,

(2) Τα χαρακτηριστικά των οπτικών βοηθημάτων,

(3) Τα χαρακτηριστικά της ομίχλης,

(4) Τις επιχειρησιακές δυνατότητες και περιορισμούς λειτουργίας του συγκεκριμένου εναερίου συστήματος,

(5) Τις επιπτώσεις του νετού, συσσωρευσης πάγου, διατμητικού ανέμου χαμηλού επιπέδου και των αναταράξεων,

(6) Την επίδραση συγκεκριμένων λειτουργικών ανωμαλιών του ελικοπτέρου,

(7) Τη χρήση και τους περιορισμούς συστημάτων εκτίμησης της RVR,

(8) Τις αρχές των απαιτήσεων αποφυγής εμποδίων,

(9) Την αναγνώριση και τις ενέργειες που πρέπει να λαμβάνονται στην περίπτωση βλάβης του εξοπλισμού εδάφους,

(10) Τις διαδικασίες και τις προφυλάξεις που πρέπει να τηρούνται όσον αφορά την κίνηση στο έδαφος κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών όταν η RVR είναι 400μ. ή λιγότερο και οποιαδήποτε άλλη πρόσθετη διαδικασία που απαιτείται για απογείωση σε συνθήκες κάτω από 150 μ.,

(11) Τη σπουδαιότητα των αποφασιστικών σχετικών υψών που βασίζονται σε ραδιούψόμετρα καθώς και την επίδραση της μορφολογίας του εδάφους στην περιοχή προσέγγισης επί των ενδείξεων του ραδιούψομέτρου και επί των συστημάτων αυτόματης προσέγγισης/προσγείωσης,

(12) Τη σημασία και τη σπουδαιότητα του σχετικού ύψους συνέγερσης, εάν έχει εφαρμογή, και τις ενέργειες στην περίπτωση οποιασδήποτε βλάβης πάνω και κάτω από το ύψος αυτό,

(13) Τις απαιτήσεις προσόντων για χειριστές προκειμένου να αποκτήσουν και να διατηρήσουν

έγκριση για τη διεξαγωγή απογειώσεων χαμηλής ορατότητας και πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας II ή III, και

(14) Τη σπουδαιότητα της ορθής στάσης καθίσματος και θέσης οφθαλμών.

(γ) *Εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης ή/και πτητική εκπαίδευση*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης ή/και η πτητική εκπαίδευση για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας περιλαμβάνει:

(i) Ελέγχους ικανοποιητικής λειτουργίας του εξοπλισμού, τόσο στο έδαφος όσο και εν πτήση,

(ii) Την επίδραση στα ελάχιστα που προκαλείται από αλλαγές στην κατάσταση των επίγειων εγκαταστάσεων,

(iii) Την παρακολούθηση των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης και των ενδεικτών κατάστασης αυτόματης προσγείωσης, με έμφαση στις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν στην περίπτωση βλαβών των εν λόγω συστημάτων,

(iv) Τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν στην περίπτωση βλαβών όπως σε κινητήρες, ηλεκτρικά συστήματα, υδραυλικά συστήματα ή συστήματα ελέγχου πτήσης,

(v) Την επίπτωση γνωστών καταστάσεων εκτός ενεργείας και τη χρήση των καταλόγων ελάχιστου εξοπλισμού,

(vi) Τους λειτουργικούς περιορισμούς που απορρέουν από την πιστοποίηση πτητικής ικανότητας,

(vii) Την καθοδήγηση στις οπτικές υποδείξεις που απαιτούνται στο αποφασιστικό σχετικό ύψος μαζί με τις πληροφορίες για τη μέγιστη επιτρεπόμενη παρέκκλιση από το ίχνος κατολίσθησης ή το ίχνος ευθυγράμμισης, και

(viii) Τη σημασία και τη σπουδαιότητα του σχετικού ύψους συνέγερσης, εάν έχει εφαρμογή, και τις ενέργειες στην περίπτωση οποιασδήποτε βλάβης πάνω και κάτω από το ύψος αυτό.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης έχει εκπαιδευτεί να εκτελεί τα καθήκοντα του και έχει λάβει οδηγίες για το συντονισμό που απαιτείται με τα άλλα μέλη του πληρώματος. Για το σκοπό αυτό πρέπει να γίνεται μέγιστη χρήση κατάλληλα εξοπλισμένων εξομοιωτών πτήσης.

(3) Η εκπαίδευση πρέπει να χωρίζεται σε φάσεις που καλύπτουν την κανονική λειτουργία, χωρίς βλάβες του ελικοπτέρου ή του εξοπλισμού, και περιλαμβάνει τις συνθήκες παντός καιρού οι οποίες μπορεί να αντιμετωπισθούν, καθώς και λεπτομερή σενάρια βλάβης του ελικοπτέρου και του εξοπλισμού, η οποία μπορεί να επηρεάσει στις πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III. Εάν το σύστημα του ελικοπτέρου περιλαμβάνει τη χρήση υβριδικών ή άλλων ειδικών συστημάτων (όπως απεικόνιση δεδομένων σε οθόνη ή εξοπλισμό επαύξησης της όρασης), τότε τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να εξασκηθούν στη χρήση αυτών των συστημάτων σε κανονικούς και μη κανονικούς τρόπους λειτουργίας, κατά τη διάρκεια της φάσης εκπαίδευσης με εξομοιωτή πτήσης.

(4) Πρέπει να γίνεται πρακτική εξάσκηση σε διαδικασίες αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων, κατάλληλες για απογειώσεις χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II και III.

(5) Για ελικόπτερα που δεν διαθέτουν ειδικό εξομοιωτή πτήσης για τον τύπο, οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η φάση της πτητικής εκπαίδευσης που αναφέρεται ειδικά στα σενάρια οπτικής παρακολούθησης των πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας II εκτελείται σε εξομοιωτή πτήσης εγκεκριμένο για το σκοπό αυτό από την Αρχή. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον 4 προσεγγίσεις. Η εκπαίδευση και οι διαδικασίες που είναι συγκεκριμένες για τον τύπο, πρέπει να πραγματοποιούνται στο ελικόπτερο.

(6) Η εκπαίδευση κατηγορίας II και III πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες ασκήσεις:

i) Προσέγγιση με τη χρησιμοποίηση των κατάλληλων συστημάτων καθοδήγησης της πτήσης, αυτόματων πιλότων και συστημάτων ελέγχου εγκατεστημένων στο ελικόπτερο, στο κατάλληλο αποφασιστικό σχετικό ύψος και να περιλαμβάνει μετάβαση σε πτήση όψεως και προσγείωση,

ii) Προσέγγιση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία με τη χρησιμοποίηση των κατάλληλων συστημάτων καθοδήγησης της πτήσης, αυτομάτων πιλότων και συστημάτων ελέγχου εγκατεστημένων στο ελικόπτερο, μέχρι το κατάλληλο αποφασιστικό σχετικό ύψος, ακολουθούμενη από αποτυχημένη προσέγγιση, χωρίς εξωτερικά σημεία οπτικής αναφοράς,

(iii) Όπου ενδείκνυται, προσεγγίσεις με τη χρήση αυτόματων συστημάτων πτήσης για να παρέχουν αυτόματη ανακοπή, μετεώριση, προσγείωση και τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση, και

(iv) Κανονική λειτουργία του ισχύοντος συστήματος τόσο με όσο και χωρίς την απόκτηση οπτικών υποδείξεων στο αποφασιστικό σχετικό ύψος.

(7) Οι επακόλουθες φάσεις της εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

(i) Προσεγγίσεις με βλάβη κινητήρα σε διάφορα στάδια της προσέγγισης,

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

(iii) Προσεγγίσεις στις οποίες οι βλάβες του εξοπλισμού αυτόματης πτήσης σε χαμηλό επίπεδο

απαιτούν είτε:

(Α) Επαναφορά σε συμβατική πτήση για τον έλεγχο της ανακοπής, μετεώρισης, προσγειώσης και τροχοδρόμησης μετά την προσγειώση ή αποτυχημένης προσέγγισης, είτε

(Β) Επαναφορά σε συμβατική πτήση ή υποβαθμισμένο αυτόματο τρόπο λειτουργίας για έλεγχο αποτυχημένων προσεγγίσεων από, στο ή κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, που περιλαμβάνει και εκείνες που μπορεί να καταλήξουν σε επαφή με το διάδρομο.

(iv) Βλάβες των συστημάτων που θα καταλήξουν σε υπερβολική παρέκκλιση από το ίχνος ευθυγράμμισης ή/και το ίχνος κατολίθησης, τόσο πάνω όσο και κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, στις ελάχιστες συνθήκες όψεως που έχουν εγκριθεί για την πτητική λειτουργία. Επιπλέον, σε συνέχεια της συμβατικής προσγειώσης, πρέπει να πραγματοποιείται πρακτική εξάσκηση από το χειριστή εάν η απεικόνιση δεδομένων σε οθόνη δημιουργεί υποβαθμισμένο τρόπο λειτουργίας του αυτόματου συστήματος ή απεικόνιση δεδομένων σε οθόνη δημιουργεί το μοναδικό τρόπο ανακοπής, και

(v) Βλάβες και διαδικασίες ειδικές για τον τύπο ή την παραλλαγή του ελικοπτερου.

(8) Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να παρέχει πρακτική εξάσκηση στο χειρισμό σφαλμάτων τα οποία απαιτούν επαναφορά σε υψηλότερα ελάχιστα.

(9) Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να περιλαμβάνει το χειρισμό του ελικοπτερου όταν, κατά τη διάρκεια προσέγγισης κατηγορίας III με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, το σφάλμα προξενεί την απεμπλοκή του αυτόματου πιλότου στο ή κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, όταν η τελευταία αναφερθείσα RVR είναι 300 μ ή λιγότερο.

(10) Όταν οι απογειώσεις διεξάγονται με RVR 400 μ. και κάτω, πρέπει να καθιερωθεί εκπαίδευση που καλύπτει τις βλάβες των συστημάτων και τη βλάβη κινητήρα που καταλήγουν σε συνεχιζόμενες καθώς επίσης και σε ματαιώσεις απογειώσεων.

(δ) *Απαιτήσεις εκπαίδευσης μετατροπής για τη διεξαγωγή απογείωσης χαμηλής ορατότητας και πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας II και III.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ολοκληρώνει την ακόλουθη εκπαίδευση χαμηλής ορατότητας εάν μετακινείται σε νέο τύπο ή παραλλαγή του ελικοπτερου με το οποίο θα εκτελούνται απογειώσεις χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II και III. Οι απαιτήσεις πείρας των μελών πληρώματος διακυβέρνησης, προκειμένου να ακολουθήσουν συντεταγμένο κύκλο μαθημάτων, ορίζονται στις υποπαραγράφους (α)(2) και (α)(3) ανωτέρω:

(1) *Εκπαίδευση εδάφους.* Οι σχετικές απαιτήσεις ορίζονται στην υποπαραγράφο (β) ανωτέρω, λαμβάνοντας υπόψη την εκπαίδευση και την πείρα του μέλους πληρώματος διακυβέρνησης στην Κατηγορία II και την Κατηγορία III.

(2) *Εκπαίδευση με εξομοιωτή πτήσης ή/και πτητική εκπαίδευση.*

(i) Κατ' ελάχιστον 8 προσεγγίσεις ή/και προσγειώσεις σε εξομοιωτή πτήσης εγκεκριμένο για το σκοπό αυτό.

(ii) Όταν δεν υπάρχει ειδικός εξομοιωτής πτήσης για τον τύπο, απαιτούνται κατ' ελάχιστον 3 προσεγγίσεις, που περιλαμβάνουν τουλάχιστον 1 επανακύκλωση, επί του ελικοπτερου

(iii) Κατάλληλη πρόσθετη εκπαίδευση εάν αυτό απαιτεί οποιοσδήποτε ειδικός εξοπλισμός, όπως απεικόνιση δεδομένων σε οθόνη, ή εξοπλισμός επαύξησης της όρασης.

(3) *Προσόντα πληρώματος διακυβέρνησης.* Οι απαιτήσεις προσόντων του πληρώματος διακυβέρνησης είναι συγκεκριμένες για τον αερομεταφορέα και τον τύπο του εκμεταλλευόμενου ελικοπτερου.

(i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε δοκιμασία πριν διεξάγει πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II ή III.

(ii) Η δοκιμασία που αναφέρεται στην υποπαραγράφο (i) ανωτέρω, μπορεί να αντικατασταθεί από επιτυχημένη ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σε εξομοιωτή πτήσης ή/και της πτητικής εκπαίδευσης που καθορίζεται στην υποπαραγράφο (δ)(2) ανωτέρω.

(4) *Πτήση γραμμής υπό επιτήρηση.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υφίσταται την ακόλουθη πτήση γραμμής υπό επιτήρηση:

(i) Για την Κατηγορία II, όταν απαιτείται συμβατική προσγειώση από το χειριστή, κατ' ελάχιστον 3 προσγειώσεις από το σημείο αποσύνδεσης του αυτομάτου πιλότου,

(ii) Για την κατηγορία III, κατ' ελάχιστον 3 αυτόματες προσγειώσεις, εκτός από την περίπτωση που απαιτείται μόνο 1 αυτόματη προσγειώση όταν η εκπαίδευση, που απαιτείται σύμφωνα με την υποπαραγράφο (δ)(2) ανωτέρω, έχει πραγματοποιηθεί σε πλήρη εξομοιωτή πτήσης που χρησιμοποιείται για εκπαίδευση μηδενικού χρόνου πτήσης.

(ε) *Πείρα σε τύπο και διακυβέρνηση.* Οι ακόλουθες πρόσθετες απαιτήσεις έχουν εφαρμογή σε κυβερνήτες οι οποίοι είναι νέοι στον τύπο του ελικοπτερου:

(1) 50 ώρες ή 20 σκέλη ως κυβερνήτης στον τύπο πριν εκτελέσει οποιαδήποτε πτητική λειτουργία Κατηγορίας II ή Κατηγορίας III, και

(2) 100 ώρες ή 40 σκέλη ως κυβερνήτης στον τύπο. Πρέπει να προστίθενται 100 μ. στα ισχύοντα

ελάχιστα RVR Κατηγορίας II ή Κατηγορίας III, εκτός εάν προηγουμένως είχαν εξουσιοδοτηθεί για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II ή III με αερομεταφορέα του JAA.

(3) Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει μείωση στις ανωτέρω απαιτήσεις πείρας σε διακυβέρνηση για μέλη πληρώματος διακυβέρνησης τα οποία έχουν ανάλογη πείρα Κατηγορίας II ή Κατηγορίας III.

(στ) *Απογείωση χαμηλής ορατότητας με RVR λιγότερο από 150 μ.*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι πριν την εξουσιοδότηση για διεξαγωγή απογειώσεων με RVR κάτω από τα 150 μ., εκτελείται η ακόλουθη εκπαίδευση:

(i) Κανονική απογείωση σε συνθήκες ελάχιστης εγκεκριμένης RVR,

(ii) Απογείωση σε συνθήκες ελάχιστης εγκεκριμένης RVR με βλάβη κινητήρα στο ή μετά το TDP, και

(iii) Απογείωση σε συνθήκες ελάχιστης εγκεκριμένης RVR με βλάβη κινητήρα πριν από το TDP.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση, που απαιτείται από την υποπαράγραφο (1) ανωτέρω, εκτελείται σε εγκεκριμένο εξομοιωτή πτήσης. Αυτή η εκπαίδευση πρέπει να περιλαμβάνει τη χρήση οποιωνδήποτε ειδικών διαδικασιών και εξοπλισμού. Όταν δεν υπάρχει εγκεκριμένος εξομοιωτής πτήσης, η Αρχή μπορεί να εγκρίνει τέτοια εκπαίδευση επί ελικοπτερου χωρίς την απαίτηση για συνθήκες ελάχιστης RVR. (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965.)

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ένα μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης έχει ολοκληρώσει μια δοκιμασία πριν διεξάγει απογειώσεις χαμηλής ορατότητας με RVR λιγότερη από 150 μ., εάν έχει εφαρμογή. Η δοκιμασία μπορεί να αντικατασταθεί μόνον από επιτυχημένη ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σε εξομοιωτή πτήσης ή/και της πτητικής εκπαίδευσης που καθορίζεται στη υποπαράγραφο (στ)(1) για την αρχική μετατροπή σε τύπο ελικοπτερου.

(ζ) *Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και δοκιμασία – Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, σε συνδυασμό με την κανονική περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και τους ελέγχους ικανότητας του αερομεταφορέα, ελέγχονται οι γνώσεις και η ικανότητα του χειριστή να εκτελεί τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη συγκεκριμένη κατηγορία πτητικής λειτουργίας, που περιλαμβάνει και LVTO, για την οποία είναι εξουσιοδοτημένος. Ο απαιτούμενος αριθμός προσεγγίσεων που πρέπει να διεξαχθούν κατά τη διάρκεια αυτής της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης πρέπει να είναι κατ' ελάχιστον δύο, εκ των οποίων η μια πρέπει να είναι αποτυχημένη προσέγγιση και τουλάχιστον μια απογείωση χαμηλής ορατότητας με τα κατώτερα ισχύοντα ελάχιστα. Η χρονική περίοδος ισχύος για αυτή τη δοκιμασία είναι 6 μήνες, περιλαμβανομένου και του υπολοίπου του μηνός έκδοσης.

(2) Για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας III, ο αερομεταφορέας πρέπει να χρησιμοποιεί εξομοιωτή πτήσης εγκεκριμένο για εκπαίδευση Κατηγορίας III.

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας III σε ελικόπτερα με σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, πραγματοποιείται μια αποτυχημένη προσέγγιση τουλάχιστον μια φορά κάθε 18 μήνες, ως συνέπεια βλάβης του αυτομάτου πιλότου στο ή κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, όταν η τελευταία αναφερθείσα RVR ήταν 300 μ. ή λιγότερο.

(4) Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II σε ένα τύπο ελικοπτερου για τον οποίο δεν διατίθεται εγκεκριμένος εξομοιωτής πτήσης.

(η) *Απαιτήσεις πρόσφατης εμπειρίας για LVTO και Κατηγορία II/III*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, προκειμένου οι χειριστές να διατηρήσουν εξουσιοδότηση Κατηγορίας II και Κατηγορίας III, έχουν διεξάγει κατ' ελάχιστον 3 προσεγγίσεις και προσγειώσεις χρησιμοποιώντας εγκεκριμένες διαδικασίες Κατηγορίας II/III κατά τη διάρκεια της χρονικής περιόδου των προηγούμενων έξι μηνών, εκ των οποίων τουλάχιστον η μια πρέπει να διεξάγεται στο ελικόπτερο.

(2) Η πρόσφατη εμπειρία για LVTO διατηρείται με την εξασφάλιση εξουσιοδότησης Κατηγορίας II ή III που αναφέρεται στην υποπαράγραφο (η)(1) ανωτέρω.

(3) Ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να αντικαταστήσει αυτήν την απαίτηση πρόσφατης εμπειρίας με περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.455

Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας – Λειτουργικές διαδικασίες

(α) *Γενικά.* Οι πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας περιλαμβάνουν:

(1) Συμβατική απογείωση ελεγχόμενη από το χειριστή (με ή χωρίς ηλεκτρονικά συστήματα καθοδήγησης),

(2) Προσέγγιση με εμπλεγμένο αυτόματο πιλότο κάτω από το DH, με ελεγχόμενη από το χειριστή ανακοπή, μετεώριση, προσγείωση και τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση,

(3) Προσέγγιση με εμπλεγμένο αυτόματο πιλότο, ακολουθούμενη από αυτόματη ανακοπή,

μετεώριση, αυτόματη προσγείωση και συμβατική διατήρηση τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση, και

(4) Προσέγγιση με εμπλεγμένο αυτόματο πιλότο, ακολουθούμενη από αυτόματη ανακοπή, μετεώριση, αυτόματη προσγείωση και αυτόματη τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση, όταν η ισχύουσα RVR είναι λιγότερο από 400 μ.

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

Σημείωση 2: Άλλες μορφές συστημάτων καθοδήγησης ή απεικονίσεων μπορεί να πιστοποιηθούν και να εγκριθούν.

(β) Διαδικασίες και οδηγίες λειτουργίας

(1) Ο ακριβής χαρακτήρας και το πεδίο εφαρμογής των διαδικασιών και οδηγιών που δίνονται εξαρτώνται από τον εναέριο εξοπλισμό που χρησιμοποιείται καθώς και τις διαδικασίες του θαλάμου διακυβέρνησης που ακολουθούνται. Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει σαφώς, στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, τα καθήκοντα των μελών πληρώματος διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια απογείωσης, προσέγγισης, ανακοπής, μετεώρισης, τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και αποτυχημένης προσέγγισης. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δίνεται στις ευθύνες του πληρώματος διακυβέρνησης κατά τη μετάβασης από συνθήκες μη όψεως σε συνθήκες όψεως, καθώς και στις διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιούνται όταν επιδεινώνεται η ορατότητα ή όταν παρουσιάζονται βλάβες. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην κατανομή των καθηκόντων του πιλοτηρίου έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο φόρτος εργασίας του χειριστή που αποφασίζει να προσγειωθεί ή να εκτελέσει αποτυχημένη προσέγγιση, του δίνει τη δυνατότητα να αφοσιωθεί στη διαδικασία της επίβλεψης και της λήψης αποφάσεων.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τις λεπτομερείς λειτουργικές διαδικασίες και οδηγίες στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Οι οδηγίες πρέπει να είναι συμβατές με τους περιορισμούς και τις υποχρεωτικές διαδικασίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτερού και να καλύπτουν ειδικότερα τα ακόλουθα σημεία:

(i) Τους ελέγχους για την ικανοποιητική λειτουργία του εξοπλισμού του ελικοπτερού, τόσο πριν την αναχώρηση όσο και κατά την πτήση,

(ii) Την επίπτωση στα ελάχιστα που προκαλείται από μεταβολές στην κατάσταση των επίγειων εγκαταστάσεων και του εναέριου εξοπλισμού,

(iii) Τις διαδικασίες για την απογείωση, προσέγγιση, ανακοπή, μετεώριση, προσγείωση, τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση και αποτυχημένη προσέγγιση,

(iv) Τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται στην περίπτωση βλαβών, προειδοποιήσεων και άλλων μη κανονικών καταστάσεων,

(v) Τα απαιτούμενα ελάχιστα σημεία οπτικής αναφοράς,

(vi) Τη σπουδαιότητα της ορθής στάσης καθίσματος και θέσης οφθαλμών,

(vii) Τις ενέργειες οι οποίες ενδέχεται να είναι απαραίτητες και προκαλούνται από επιδείνωση της οπτικής αναφοράς,

(viii) Την κατανομή των καθηκόντων του πληρώματος για την εκτέλεση των διαδικασιών σύμφωνα με τις υποπαραγράφους (i) έως (iv) και (vi) ανωτέρω, ώστε να επιτρέψει στον κυβερνήτη να αφοσιωθεί κυρίως στην επίβλεψη και τη λήψη αποφάσεων,

(ix) Την απαίτηση για όλες τις κλήσεις με σχετικό ύψος κάτω από 200 πόδια να βασίζονται στο ραδιούψόμετρο και για ένα χειριστή να συνεχίζει να παρακολουθεί τα όργανα του ελικοπτερού έως ότου ολοκληρωθεί η προσγείωση,

(x) Την απαίτηση για προστασία της ευαίσθητης περιοχής του συστήματος ευθυγράμμισης (localizer),

(xi) Τη χρήση πληροφοριών που αναφέρονται σε ταχύτητα ανέμου, διατμητικό άνεμο, αναταράξεις, κατάλοιπα επί του διαδρόμου και χρήση πολλαπλών μετρήσεων RVR,

(xii) Τις διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιούνται για πρακτική εξάσκηση προσεγγίσεων και προσγειώσεων σε διαδρόμους στους οποίους δεν ισχύουν οι πλήρεις διαδικασίες ελικοδρομίου Κατηγορίας II ή Κατηγορίας III,

(xiii) Τους περιορισμούς λειτουργίας που απορρέουν από την πιστοποίηση πτητικής ικανότητας, και

(xiv) Τις πληροφορίες για τη μέγιστη επιτρεπόμενη παρέκκλιση από το ίχνος κατολίσθησης ή/και το ίχνος ευθυγράμμισης του ILS.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.465 Ελάχιστες ορατότητες για πτητικές λειτουργίες VFR

Κατηγορία εναέριου χώρου	ΑΒΓΔΕ	ΣΤ	Z
		Πάνω από 900 μ. (3.000 πόδια) AMSΛ ή πάνω από 300 μ. (1.000 πόδια) από το έδαφος,	Ίση ή κάτω από 900 μ. (3.000 πόδια) AMSΛ ή 300 μ.(1.000 πόδια) πάνω από το έδαφος,

		οποιαδήποτε είναι η υψηλότερη	οποιαδήποτε είναι η υψηλότερη
Απόσταση από νέφη	1.500 μ. οριζοντίως 300 μ. (1.000 πόδια) κατακόρυφα		Εκτός νεφών και εν όψει της επιφάνειας
Ορατότητα πτήσης	8 χλμ. επί και άνω των 3.050 μ. (10.000 ποδών) AMSL (Σημείωση 1) 5 χλμ. κάτω από 3.050 μ. (10.000 πόδια) AMSL (Σημείωση 2)	5 χλμ. (Σημείωση 2)	

Σημείωση 1: Όταν το σχετικό ύψος του μεταβατικού απόλυτου ύψους είναι χαμηλότερο από 3.050 μ. (10.000 πόδια) AMSL, πρέπει να χρησιμοποιείται FL 100 αντί του 10.000 πόδια.

Σημείωση 2: Τα ελικόπτερα μπορεί να επιχειρούν με ορατότητα πτήσης μέχρι τα 1.500 μ. κατά την ημέρα, υπό την προϋπόθεση ότι η αρμόδια Αρχή ATS επιτρέπει τη χρήση ορατότητας πτήσης λιγότερο από 5 χλμ., και οι περιστάσεις είναι τέτοιες ώστε, να είναι μικρό το ενδεχόμενο απροσδόκητης συνάντησης με άλλη κυκλοφορία, και η IAS να είναι 140 κόμβους ή λιγότερο. Εφόσον από την αρμόδια Αρχή ATS ορίζεται σχετικά, μπορεί να επιτραπεί σε ελικόπτερα να επιχειρούν με ορατότητα πτήσης μέχρι τα 800 μ. κατά την ημέρα.

Προσάρτημα 2 στο JAR-OPS 3.465

Ελάχιστα για πτήσεις μεταξύ ελικοδρομιών εξέδρας που βρίσκονται σε εναέριο χώρο κατηγορίας Z

	Ημέρα		Νύχτα	
	Σχετικό ύψος (Σημείωση 1)	Ορατότητα	Σχετικό ύψος (Σημείωση 1)	Ορατότητα
Ένας χειριστής	300 πόδια	3 χλμ.	500 πόδια	5 χλμ.
Δύο χειριστές	300 πόδια	2 χλμ. (Σημείωση 2)	500 πόδια	5 χλμ. (Σημείωση 3)

Σημείωση 1: Η βάση νεφών πρέπει να είναι τέτοια ώστε να επιτρέπει πτήση στο καθορισμένο σχετικό ύψος, κάτω και εκτός νεφών.

Σημείωση 2: Τα ελικόπτερα μπορεί να επιχειρούν με ορατότητα πτήσης μέχρι τα 800 μ., υπό την προϋπόθεση ότι ο προορισμός ή μια ενδιάμεση κατασκευή είναι συνεχώς ορατά.

Σημείωση 3: Τα ελικόπτερα μπορεί να επιχειρούν με ορατότητα πτήσης μέχρι τα 1.500 μ., υπό την προϋπόθεση ότι ο προορισμός ή μια ενδιάμεση κατασκευή είναι συνεχώς ορατά.

ΤΜΗΜΑ ΣΤ – ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

JAR-OPS 3.470

Εφαρμογή

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι

(1) ελικόπτερα που επιχειρούν προς/από ελικοδρόμια που βρίσκονται σε πυκνοκατοικημένο αφιλόξενο περιβάλλον, ή

(2) ελικόπτερα τα οποία έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσότερων από 19, τυγχάνουν εκμετάλλευσης σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 3, Τμήμα Ζ (Επιδόσεις Τάξης 1), εκτός από ελικόπτερα:

με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσότερων από 19 που επιχειρούν προς/από ελικοδρόμια εξέδρας, τα οποία μπορεί να εκμεταλλεύονται σύμφωνα με το JAR-OPS 3.517(α)

ή

τα οποία έχουν επιχειρησιακή έγκριση σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ).

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ελικόπτερα τα οποία έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών 19 ή λιγότερων αλλά περισσότερων από 9, τυγχάνουν εκμετάλλευσης σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 3, Τμήμα Ζ ή Η (Επιδόσεις Τάξης 1 ή 2), εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ελικόπτερα τα οποία έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών 9 ή λιγότερων, τυγχάνουν εκμετάλλευσης σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 3, Τμήμα Ζ, Η ή Θ του παρόντος (Επιδόσεις Τάξης 1, 2 ή 3), εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω.

JAR-OPS 3.475

Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η μάζα του ελικοπτερου:

(1) στην αρχή της απογείωσης,

ή, στην περίπτωση ανασχεδιασμού εν πτήση,

(2) στο σημείο από το οποίο εφαρμόζεται το αναθεωρημένο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης,

δεν είναι μεγαλύτερη από τη μάζα, η οποία καθιστά εφικτή τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του αντίστοιχου Τμήματος, αναφορικά με την πτήση που πρόκειται να εκτελεσθεί, επιτρέποντας αναμενόμενες μειώσεις μάζας καθώς εξελίσσεται η πτήση, και για τόση απόρριψη καυσίμων όπως προβλέπεται για τη συγκεκριμένη αιτίαση.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων, που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτερου, χρησιμοποιούνται για να προσδιοριστεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του αντίστοιχου Τμήματος, και συμπληρώνονται, όπως απαιτείται, με άλλα δεδομένα αποδεκτά από την Αρχή, όπως ορίζεται στο αντίστοιχο Τμήμα. Κατά την εφαρμογή των συντελεστών που ορίζονται στο αντίστοιχο Τμήμα, μπορεί να ληφθούν υπόψη οποιοδήποτε επιχειρησιακοί συντελεστές έχουν ήδη περιληφθεί στα δεδομένα επιδόσεων του Εγχειριδίου Πτήσης του Ελικοπτερου ώστε να αποφευχθεί η διπλή εφαρμογή συντελεστών.

(γ) Όταν επιδεικνύεται συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του αντίστοιχου Τμήματος, πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι ακόλουθες παράμετροι:

(1) η μάζα του ελικοπτερου,

(2) η διαμόρφωση του ελικοπτερου,

(3) οι περιβαλλοντικές συνθήκες, και ιδιαίτερας:

(i) το βαρομετρικό ύψος και η θερμοκρασία,

(ii) ο άνεμος,

(Α) για τις απαιτήσεις απογείωσης, ίχνους πτήσεως απογείωσης και προσγείωσης, ο συνυπολογισμός του ανέμου δεν πρέπει να είναι περισσότερο από 50% οποιασδήποτε αναφερθείσας συνιστώσας σταθερού αντιθέτου ανέμου 5 ή περισσότερων κόμβων.

(Β) Όταν στο Εγχειρίδιο Πτήσεως του Ελικοπτερου επιτρέπεται απογείωση και προσγείωση με συνιστώσα ουρίου ανέμου, και σε όλες τις περιπτώσεις για το ίχνος πτήσεως απογείωσης, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι λιγότερο από 150% οποιασδήποτε αναφερθείσας συνιστώσας ουρίου ανέμου.

(Γ) Όταν ο εξοπλισμός ακριβούς μέτρησης του ανέμου δίνει τη δυνατότητα ακριβούς

μέτρησης της ταχύτητας του ανέμου πάνω από το σημείο απογείωσης και προσγείωσης, μπορεί να εγκριθούν από τις Αρχές μεταβαλλόμενες συνιστώσες ανέμου για συγκεκριμένο τόπο. (Βλέπε ACJ OPS 3.475(γ)(3)(ii)),

- (4) οι τεχνικές λειτουργίας, και
- (5) η λειτουργία οποιουδήποτε συστήματος το οποίο έχει δυσμενή επίδραση επί των επιδόσεων.

JAR-OPS 3.477 **Συνυπολογισμός εμποδίων**

(Βλέπε ACJ στο Τμήμα Η)

(α) Για τους σκοπούς των απαιτήσεων αποφυγής εμποδίου, που βρίσκεται πέραν της FATO, επί του ίχνους πτήσεως απογείωσης ή του ίχνους πτήσεως αποτυχημένης προσέγγισης, πρέπει να εξετάζεται εάν η πλευρική του απόσταση από το πλησιέστερο σημείο επί της επιφανείας του εδάφους κάτω από το προτιθέμενο ίχνος πτήσεως δεν είναι μακρύτερα από:

(1) Για πτητικές λειτουργίες VFR:

(i) το μισό ελάχιστο πλάτος της FATO (ή του αντίστοιχου όρου που χρησιμοποιείται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως) που ορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως του Ελικοπτέρου (ή, 0,75 D όταν δεν ορίζεται πλάτος), συν 0,25 φορές το D (ή 3 μέτρα, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο), συν:

0,10 DR για πτητικές λειτουργίες VFR ημέρας

0,15 DR για πτητικές λειτουργίες VFR νύχτας

(2) Για πτητικές λειτουργίες IFR:

(i) 1,5 D (ή 3 μέτρα, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο), συν:

0,10 DR για πτητικές λειτουργίες IFR με ακριβή καθοδήγηση πορείας

0,15 DR για πτητικές λειτουργίες IFR με τυπική καθοδήγηση πορείας

0,30 DR για πτητικές λειτουργίες IFR χωρίς καθοδήγηση πορείας

(ii) όταν εξετάζεται το ίχνος πτήσεως αποτυχημένης προσέγγισης, η απόκλιση της περιοχής συνυπολογισμού εμποδίου ισχύει μόνο μετά από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης,

(iii) η τυπική καθοδήγηση πορείας περιλαμβάνει καθοδήγηση ADF και VOR. Η ακριβής καθοδήγηση πορείας περιλαμβάνει καθοδήγηση ILS, MLS ή άλλη καθοδήγηση πορείας που παρέχει αντίστοιχη ακρίβεια ναυτιλίας.

(3) Για πτητικές λειτουργίες όπου η αρχική απογείωση διεξάγεται οπτικά και μετατρέπεται σε IFR/IMC σε ένα σημείο μετάβασης, τα κριτήρια που απαιτούνται στο (1) ισχύουν μέχρι το σημείο μετάβασης και τα κριτήρια που απαιτούνται στο (2) ισχύουν μετά το σημείο μετάβασης:

(i) το σημείο μετάβασης δεν μπορεί να βρίσκεται πριν από το τέλος της TODRH για ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 1 και πριν από το DPATO για ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 2,

(β) Για απογείωση που χρησιμοποιεί διαδικασία οπισθοκίνησης (η πλευρικής μετάβασης), και για τους σκοπούς των απαιτήσεων αποφυγής εμποδίου, ένα εμπόδιο, που βρίσκεται εντός της περιοχής οπισθοκίνησης (η πλευρικής μετάβασης), πρέπει να εξετάζεται εφόσον η πλευρική του απόσταση από το πλησιέστερο σημείο επί της επιφανείας του εδάφους κάτω από το προτιθέμενο ίχνος πτήσεως δεν είναι μακρύτερα από:

(1) το μισό ελάχιστο πλάτος της FATO (ή του αντίστοιχου όρου που χρησιμοποιείται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως) που ορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως του Ελικοπτέρου (ή, 0,75 D όταν δεν ορίζεται πλάτος), συν 0,25 φορές το D (ή 3 μέτρα, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο), συν 0,10 VFR ημέρας, ή 0,15 DR VFR νύχτας, της απόστασης που διανύεται από το πίσω μέρος της FATO.

(βλέπε ACJ OPS 3.490(δ))

(γ) Τα εμπόδια μπορεί να αγνοηθούν εφόσον βρίσκονται πέραν από:

(1) 7 R για πτητικές λειτουργίες ημέρας εφόσον επιβεβαιωθεί ότι η ακρίβεια της ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με αναφορά σε κατάλληλα οπτικά σημεία κατά τη διάρκεια της ανόδου,

(2) 10 R για πτητικές λειτουργίες ημέρας εφόσον επιβεβαιωθεί ότι η ακρίβεια της ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με αναφορά σε κατάλληλα οπτικά σημεία κατά τη διάρκεια της ανόδου,

(3) 300 μέτρα εφόσον η ακρίβεια της ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με κατάλληλα ναυτιλιακά βοηθήματα, και

(4) 900 μέτρα στις άλλες περιπτώσεις.

JAR-OPS 3.480 **Ορολογία**

(α) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στα Τμήματα ΣΤ, Ζ, Η και Θ, και δεν καθορίζονται στο JAR-1, έχουν την ακόλουθη έννοια:

(1) “Κατηγορία Α”, όσον αφορά ελικόπτερα, σημαίνει πολυκινητήρια ελικόπτερα σχεδιασμένα με

χαρακτηριστικά μόνωσης στους κινητήρες και τα συστήματα που καθορίζονται στο CS-27/29 ή αντίστοιχες, αποδεκτές από την Αρχή και το Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτέρου, πληροφορίες επιδόσεων που βασίζονται στην έννοια βλάβης του κρίσιμου κινητήρα, η οποία εξασφαλίζει επαρκή προκαθορισμένη περιοχή στην επιφάνεια και ικανοποιητική δυνατότητα επιδόσεων για τη συνέχιση ασφαλούς πτήσης στην περίπτωση βλάβης κινητήρα.

(2) “Κατηγορία Β”, όσον αφορά ελικόπτερα, σημαίνει μονοκινητήρια ή πολυκινητήρια ελικόπτερα τα οποία δεν πληρούν όλα τα πρότυπα της Κατηγορίας Α. Τα ελικόπτερα Κατηγορίας Β δεν έχουν εγγυημένη ικανότητα παραμονής στον αέρα, στην περίπτωση βλάβης κινητήρα και θεωρείται ως δεδομένη η μη προγραμματισμένη προσγείωση.

(3) *Δεσμευτικό σημείο (Committal Point – CP)*. Το δεσμευτικό σημείο καθορίζεται ως το σημείο κατά την προσέγγιση στο οποίο ο χειριστής που χειρίζεται τα χειριστήρια (PF) αποφασίζει ότι, στην περίπτωση που αντιληφθεί βλάβη μιας μονάδας ισχύος, η ασφαλέστερη επιλογή είναι να συνεχίσει προς την εξέδρα.

(4) *Πυκνοκατοικημένη περιοχή (Congested Area)*. Σε σχέση με μια πόλη, κωμόπολη ή οικισμό, οποιαδήποτε περιοχή η οποία χρησιμοποιείται ουσιαστικά για οικιστικούς, εμπορικούς ή ψυχαγωγικούς σκοπούς (Βλέπε επίσης τους ορισμούς του αφιλόξενου και μη αφιλόξενου περιβάλλοντος).

(5) *D*. Η μεγαλύτερη διάσταση του ελικοπτέρου όταν περιστρέφονται τα στροφέια.

(6) *Καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση (DPATO)*. Το σημείο, εντός της φάσης απογείωσης και αρχικής ανόδου, πριν από το οποίο η ικανότητα του ελικοπτέρου να συνεχίσει την πτήση με ασφάλεια, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, δεν εξασφαλίζεται και ενδέχεται να απαιτηθεί αναγκαστική προσγείωση.

(7) *Καθορισμένο σημείο πριν από την προσγείωση (DPBL)*. Το σημείο, εντός της φάσης προσέγγισης και προσγείωσης, μετά από το οποίο η ικανότητα του ελικοπτέρου να συνεχίσει την πτήση με ασφάλεια, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, δεν εξασφαλίζεται και ενδέχεται να απαιτηθεί αναγκαστική προσγείωση.

Σημείωση: Τα καθορισμένα σημεία ισχύουν για ελικόπτερα που επιχειρούν μόνο με Επιδόσεις Τάξης 2.

(8) *Απόσταση DR*. DR είναι η οριζόντια απόσταση που έχει διανύσει το ελικόπτερο από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης.

(9) *Υπερψωμένο ελικοδρόμιο*. Το ελικοδρόμιο το οποίο είναι τουλάχιστον 3 μ. πάνω από την επιφάνεια που το περιβάλλει.

(10) *Χρόνος έκθεσης (Exposure time)*. Η πραγματική χρονική περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας οι επιδόσεις του ελικοπτέρου με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας σε άπνοια δεν εγγυώνται ασφαλή αναγκαστική προσγείωση ή την ασφαλή συνέχιση της πτήσης. (Βλέπε επίσης τον ορισμό του μέγιστου επιτρεπόμενου χρόνου έκθεσης).

(11) *Ελικοδρόμιο εξέδρας (Helideck)*. Το ελικοδρόμιο που βρίσκεται πάνω σε πλωτή ή σταθερή υπεράκτια κατασκευή.

(12) *Ελικοδρόμιο*. Αεροδρόμιο ή καθορισμένη περιοχή στην ξηρά, νερό ή κατασκευή που χρησιμοποιείται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθεί εξολοκλήρου ή εν μέρει για την άφιξη, αναχώρηση και επίγεια κίνηση ελικοπτέρων.

(13) *Αφιλόξενο περιβάλλον*:

(i) Περιβάλλον στο οποίο:

(Α) Δεν μπορεί να ολοκληρωθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση διότι η επιφάνεια είναι ανεπαρκής, ή

(Β) Οι επιβαίνοντες στο ελικόπτερο δεν μπορούν να προστατευθούν ικανοποιητικά από τα στοιχεία της φύσης, ή

(Γ) Η αντίδραση/δυνατότητα έρευνας και διάσωσης δεν εξασφαλίζεται σύμφωνα με την αναμενόμενη έκθεση, ή

(Δ) Υπάρχει μη αποδεκτή πιθανότητα διακινδύνευσης προσώπων ή ιδιοκτησίας επί του έδαφος.

(ii) Σε οποιαδήποτε περίπτωση, οι παρακάτω περιοχές πρέπει να θεωρούνται αφιλόξενες:

(Α) Για πτητικές λειτουργίες πάνω από υδάτινες επιφάνειες, οι περιοχές της ανοικτής θάλασσας βορείως του 45N και νοτίως του 45S που είναι προκαθορισμένες από την Αρχή του ενδιαφερόμενου Κράτους, και

(Β) Εκείνα τα μέρη μιας πυκνοκατοικημένης περιοχής, που δεν έχουν επαρκείς χώρους για ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

(Βλέπε IEM OPS 3.480(a)(13))

(14) *Αποφασιστικό σημείο προσγείωσης (LDP)*. Το σημείο που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των επιδόσεων προσγείωσης από το οποίο μπορεί να συνεχισθεί με ασφάλεια η προσγείωση ή να αρχίσει ματαίωση της προσγείωσης, εφόσον διαπιστωθεί βλάβη μιας μονάδας ισχύος.

(15) *Διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (LDAH)*. Το μήκος της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης συν οιαδήποτε πρόσθετη περιοχή που έχει δηλωθεί διαθέσιμη και κατάλληλη προκειμένου τα

ελικόπτερα να ολοκληρώσουν τον ελιγμό προσγείωσης από καθορισμένο σχετικό ύψος.

(16) *Απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης (LDRH)*. Η οριζόντια απόσταση που απαιτείται για προσγείωση και πλήρη ακινητοποίηση από ένα σημείο 15 μ. (50 πόδια) πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης.

(17) *Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC)*. Η μέγιστη χωρητικότητα θέσεων επιβατών ενός μεμονωμένου ελικοπτέρου, εξαιρουμένων των θέσεων του πληρώματος, εκείνων που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα, που είναι εγκεκριμένες από την Αρχή και περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(18) *Μέγιστος επιτρεπόμενος χρόνος έκθεσης*. Η χρονική περίοδος, που καθορίζεται επί τη βάση της καταγεγραμμένης συχνότητας βλάβης της μονάδας ισχύος για τον τύπο κινητήρα του ελικοπτέρου, κατά τη διάρκεια της οποίας η πιθανότητα βλάβης της μονάδας ισχύος μπορεί να προεξοφληθεί. (Βλέπε επίσης τον ορισμό του χρόνου έκθεσης).

(19) *Μη αφιλόξενο περιβάλλον*.

(i) Περιβάλλον στο οποίο:

(A) Μπορεί να ολοκληρωθεί μια ασφαλής αναγκαστική προσγείωση, και

(B) Οι επιβαίνοντες του ελικοπτέρου μπορεί να προστατευθούν από τα στοιχεία της φύσης,

και

(Γ) Η αντίδραση/δυνατότητα έρευνας και διάσωσης εξασφαλίζεται σύμφωνα με την προβλεπόμενη έκθεση,

(ii) Σε οποιαδήποτε περίπτωση, εκείνα τα μέρη μιας πυκνοκατοικημένης περιοχής με επαρκείς χώρους για ασφαλή αναγκαστική προσγείωση, πρέπει να θεωρούνται μη αφιλόξενα.

(20) *Εμπόδιο*. Τα εμπόδια περιλαμβάνουν την επιφάνεια της γης, είτε είναι ξηρά είτε θάλασσα.

(21) *Επιδόσεις Τάξης 1*. Πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 1 είναι εκείνες που έχουν επιδόσεις τέτοιες που, στην περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος, το ελικόπτερο έχει την ικανότητα να προσγειωθεί εντός της διαθέσιμης απόστασης ματαίωσης απογείωσης ή να συνεχίσει ασφαλώς την πτήση προς μια κατάλληλη περιοχή προσγείωσης, εξαρτωμένου από το πότε θα συμβεί η βλάβη.

(22) *Επιδόσεις Τάξης 2*. Πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 2 είναι εκείνες κατά τις οποίες, στην περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος, διατίθενται επιδόσεις που δίνουν τη δυνατότητα στο ελικόπτερο να συνεχίσει ασφαλώς την πτήση, εκτός από την περίπτωση που η βλάβη συμβεί νωρίς κατά τη διάρκεια του ελιγμού απογείωσης ή αργά κατά τον ελιγμό προσγείωσης, περιπτώσεις κατά τις οποίες ενδέχεται να απαιτηθεί αναγκαστική προσγείωση.

(23) *Επιδόσεις Τάξης 3*. Πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων κλάσης 3 είναι εκείνες κατά τις οποίες, στην περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης, μια αναγκαστική προσγείωση ενδέχεται να απαιτηθεί για πολυκινητήριο ελικόπτερο, αλλά θα απαιτηθεί οπωσδήποτε για μονοκινητήριο ελικόπτερο.

(24) *Διαθέσιμη απόσταση ματαίωσης απογείωσης (RTODAH)*. Το μήκος της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που δηλώνεται ότι είναι διαθέσιμο και κατάλληλο για ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 1 για να ολοκληρώσουν ματαίωση απογείωσης.

(25) *Απαιτούμενη απόσταση ματαίωσης απογείωσης (RTODRH)*. Η οριζόντια απόσταση που απαιτείται από την έναρξη της απογείωσης μέχρι το σημείο όπου το ελικόπτερο ακινητοποιείται μετά από βλάβη στη μονάδα ισχύος και ματαίωση της απογείωσης στο αποφασιστικό σημείο απογείωσης.

(26) *Αναφερόμενη συνιστώσα αντιθέτου ανέμου*. Ως αναφερόμενη συνιστώσα αντιθέτου ανέμου νοείται εκείνη που αναφέρεται κατά το χρόνο σχεδιασμού της πτήσης και μπορεί να χρησιμοποιηθεί, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει σημαντική αλλαγή στο διάνυσμα του ανέμου πριν από την απογείωση.

(27) *Σημείο περιστροφής (Rotation point – RP)*. Ως σημείο περιστροφής ορίζεται το σημείο στο οποίο γίνεται εφαρμογή δυνάμεως στο χειριστήριο πορείας για να ξεκινήσει αλλαγή της στάσης της κεφαλής προς τα κάτω, κατά τη διάρκεια του ίχνους πτήσης απογείωσης. Είναι το τελευταίο σημείο στο ίχνος απογείωσης από το οποίο, στην περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη κινητήρα, μπορεί να επιτευχθεί αναγκαστική προσγείωση στην εξέδρα.

(28) *R*. Ακτίνα στροφείου.

(29) *Ασφαλής αναγκαστική προσγείωση*. Αναπόφευκτη προσγείωση ή προσθαλάσωση με λογική προσδοκία να μην προκληθούν τραυματισμοί σε πρόσωπα επί του αεροσκάφους ή επί της επιφανείας.

(30) *Αποφασιστικό σημείο απογείωσης (TDP)*. Το σημείο που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των επιδόσεων απογείωσης από το οποίο, όταν διαπιστωθεί βλάβη μιας μονάδας ισχύος, είτε ενδέχεται να γίνει ματαίωση απογείωσης είτε να συνεχισθεί με ασφάλεια η απογείωση.

(31) *Διαθέσιμη απόσταση απογείωσης (TODAH)*. Το μήκος της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης συν το μήκος της ελεύθερης εμποδίων περιοχής για ελικόπτερο (εάν παρέχεται) που έχει δηλωθεί ως διαθέσιμη και κατάλληλη ώστε να ολοκληρώσουν την απογείωση τα ελικόπτερα.

(32) *Απαιτούμενη απόσταση απογείωσης (TODRH)*. Η οριζόντια απόσταση που απαιτείται από την αρχή της απογείωσης μέχρι του σημείου στο οποίο επιτυγχάνονται η V_{TOSS} , ένα επιλεγμένο ύψος και θετική

βαθμίδα ανόδου, μετά από βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος που διαπιστώνεται στο TDP, και με τις εναπομένουσες μονάδες ισχύος να λειτουργούν εντός των εγκεκριμένων ορίων. Το επιλεγμένο ύψος πρέπει να καθορίζεται με τα στοιχεία του Εγχειριδίου Πτήσεως Ελικοπτέρου, και πρέπει να είναι τουλάχιστον 10,7 μ. (35 πόδια) πάνω από:

(i) την επιφάνεια απογείωσης, ή

(ii) ως εναλλακτικό, ένα επίπεδο που ορίζεται από το υψηλότερο εμπόδιο εντός της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης.

(33) *Ίχνος πτήσεως απογείωσης*. Το κατακόρυφο και οριζόντιο ίχνος, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, από ένα καθορισμένο σημείο στην απογείωση μέχρι τα 1.000 πόδια πάνω από την επιφάνεια του εδάφους.

(34) *Μάζα απογείωσης*. Ως μάζα απογείωσης του ελικοπτέρου πρέπει να νοείται η μάζα του, που περιλαμβάνει κάθε οτιδήποτε και οποιονδήποτε μεταφέρεται κατά την έναρξη της απογείωσης.

(35) *Περιοχή επαφής και ανύψωσης (TLOF)*. Μια περιοχή που αντέχει σε φορτίο και επί της οποίας μπορεί να έλθει σε επαφή ή να ανυψωθεί ελικόπτερο.

(36) *Vy*. Βέλτιστος βαθμός ταχύτητας ανόδου.

ΤΜΗΜΑ Ζ – ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΑΞΗΣ 1

JAR-OPS 3.485

Γενικά

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 1 είναι πιστοποιημένα στην Κατηγορία Α. (βλέπε ACJ OPS 3.480(α)(1) και (α)(2)).

JAR-OPS 3.490

Απογείωση

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως Ελικοπτέρου, για τη διαδικασία που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί (βλέπε ACJ OPS 3.490 και 3.510).

(2) Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια ώστε:

(i) να είναι δυνατόν να ματαιωθεί η απογείωση ή η προσγείωση εντός της FATO σε περίπτωση που η βλάβη της κρίσιμης μονάδος ισχύος διαπιστώνεται στο ή πριν από το TDP,

(ii) Η απαιτούμενη απόσταση ματαίωσης απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση ματαίωσης απογείωσης, και

(iii) Η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης.

(v) Ως εναλλακτική, η απαίτηση του JAR OPS 3.490(α)(2)(iii) ανωτέρω μπορεί να αγνοηθεί υπό την προϋπόθεση ότι το ελικόπτερο, με βλάβη της κρίσιμης μονάδος ισχύος που διαπιστώνεται στο TDP μπορεί, όταν συνεχίζεται η απογείωση, αποφεύγει όλα τα εμπόδια μέχρι την απαιτούμενη απόσταση απογείωσης με κατακόρυφο περιθώριο όχι λιγότερο από 10,7 μ. (35 πόδια) (βλέπε ACJ OPS 3.480(α)(31)),

(β) Όταν επιδεικνύεται συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι κατάλληλες παράμετροι του JAR OPS 3.475(γ) στο ελικοδρόμιο αναχώρησης:

(γ) Το τμήμα της απογείωσης μέχρι το TDP, συμπεριλαμβανομένου, πρέπει να διεξάγεται εν όψει της επιφανείας έτσι ώστε να μπορεί να εκτελεσθεί ματαίωση απογείωσης.

(δ) Για απογείωση που χρησιμοποιεί διαδικασία οπισθοκίνησης (πλευρικής μετάβασης), ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, όλα τα εμπόδια στην περιοχή οπισθοκίνησης (πλευρικής μετάβασης) αποφεύγονται με επαρκές περιθώριο (βλέπε ACJ OPS 3.490(δ)).

JAR-OPS 3.495

Ίχνος πτήσεως απογείωσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, από το τέλος της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης με βλάβη στην κρίσιμη μονάδα ισχύος που διαπιστώνεται στο TDP, ότι:

(1) Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια που το ίχνος πτήσεως απογείωσης παρέχει κατακόρυφο περιθώριο όχι λιγότερο από 10,7 μ. (35 πόδια) για πτητικές λειτουργίες VFR και 10,7 μ. (35 πόδια) + 0,01 DR για πτητικές λειτουργίες IFR πάνω από τα εμπόδια που βρίσκονται στο ίχνος ανόδου. Μόνον τα εμπόδια που καθορίζονται στο JAR OPS 3.477 πρέπει να εξετάζονται.

(2) Όταν γίνεται αλλαγή κατεύθυνσης περισσότερο από 15°, παρέχεται επαρκής ανοχή για την επίδραση της γωνίας κλίσης επί της ικανότητας συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αποφυγής εμποδίων. Αυτή η στροφή δεν πρέπει να αρχίζει πριν επιτευχθεί ύψος 61 μ. (200 ποδών) πάνω από την επιφάνεια απογείωσης εκτός εάν επιτρέπεται ως τμήμα εγκεκριμένης διαδικασίας του Εγχειριδίου Πτήσεως.

(β) Όταν επιδεικνύεται συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι κατάλληλες παράμετροι του JAR OPS 3.475(γ) στο ελικοδρόμιο αναχώρησης.

JAR-OPS 3.500

Κατά τη διαδρομή – κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το ίχνος πτήσης κατά τη διαδρομή, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, που είναι κατάλληλο για τις μετεωρολογικές συνθήκες που αναμένονται για την πτήση, συμμορφώνεται με κάποια από τις υποπαράγραφους (1), (2) ή (3) παρακάτω σε όλα τα σημεία κατά μήκος της διαδρομής.

(1) Όταν η πτήση πρόκειται να διεξαχθεί οποιαδήποτε στιγμή χωρίς οπτική επαφή με την επιφάνεια

του εδάφους, η μάζα του ελικοπτέρου επιτρέπει βαθμό ανόδου τουλάχιστον 50 πόδια ανά λεπτό με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας σε απόλυτο ύψος τουλάχιστον 300 μ. (1.000 ποδών), 600 μ. (2.000 ποδών) σε περιοχές ορεινού εδάφους, πάνω από όλο το ανάγλυφο του εδάφους και τα εμπόδια κατά μήκος της διαδρομής και εντός 9,3 χλμ. (5 ν.μ.) σε αμφοτέρως τις πλευρές του προτιθέμενου ίχνους.

(2) Όταν η πτήση πρόκειται να διεξαχθεί χωρίς οπτική επαφή με την επιφάνεια του εδάφους, το ίχνος πτήσης επιτρέπει στο ελικόπτερο να συνεχίσει την πτήση από το απόλυτο ύψος πλεύσης έως το ύψος των 300 μ. (1.000 ποδών) πάνω από το πεδίο προσγείωσης όπου μπορεί να γίνει προσγείωση σύμφωνα με το JAR-OPS 3.510. Το ίχνος πτήσης αποφεύγει κατακόρυφα, κατά τουλάχιστον 300 μ. (1.000 πόδια), 600 μ. (2.000 πόδια) σε περιοχές ορεινού εδάφους, όλο το ανάγλυφο του εδάφους και τα εμπόδια κατά μήκος της διαδρομής και εντός 9,3 χλμ. (5 ν.μ.) σε αμφοτέρως τις πλευρές του προτιθέμενου ίχνους. Μπορεί να χρησιμοποιηθούν τεχνικές έκπτωσης προς τα κάτω.

(3) Όταν η πτήση πρόκειται να διεξαχθεί σε VMC με οπτική επαφή με την επιφάνεια του εδάφους, το ίχνος πτήσης επιτρέπει στο ελικόπτερο να συνεχίσει την πτήση από το απόλυτο ύψος πλεύσης έως το ύψος των 300 μ. (1.000 ποδών) πάνω από το πεδίο προσγείωσης όπου μπορεί να γίνει προσγείωση σύμφωνα με το JAR-OPS 3.510, χωρίς να πετάξει οποτεδήποτε κάτω από το κατάλληλο ελάχιστο ύψος πτήσεως, θα πρέπει να εξετασθούν τα εμπόδια που βρίσκονται εντός 900 μ. εκατέρωθεν της διαδρομής.

(β) Όταν επιδεικνύεται συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (α)(2) ή (α)(3) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι:

(1) Η κρίσιμη μονάδα ισχύος θεωρείται ότι έπαθε βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο κατά μήκος της διαδρομής.

(2) Υπολογίζονται οι επιδράσεις των ανέμων επί του ίχνους πτήσεως.

(3) Η απόρριψη καυσίμου σχεδιάζεται να γίνει μόνο στην έκταση που απαιτείται για να μείνουν στο ελικόπτερο τα απαιτούμενα αποθέματα καυσίμου και για να χρησιμοποιήσει ασφαλή διαδικασία (Βλέπε ACJ OPS 3.500(β)(3)).

(4) Η απόρριψη καυσίμου δεν σχεδιάζεται κάτω από 1.000 πόδια πάνω από το έδαφος.

(γ) Τα περιθώρια εύρους των υποπαραγράφων (α)(1) και (α)(2) ανωτέρω πρέπει να αυξηθούν στα 18,5 χλμ. (10 ν.μ.) εφόσον δεν μπορεί να επιτευχθεί ναυτιλιακή ακρίβεια για το 95% του συνολικού χρόνου πτήσεως (βλέπε JAR-OPS 3.240, 3.243 και 3.250).

JAR-OPS 3.505

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.510

Προσγείωση

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Η μάζα προσγείωσης του ελικοπτέρου κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτέρου, για τη διαδικασία που θα χρησιμοποιηθεί (βλέπε ACJ OPS 3.490 και 3.510).

(2) στην περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιοδήποτε σημείο στο ή πριν από το LDP, είναι δυνατόν είτε να προσγειωθεί και να ακινητοποιηθεί εντός της FATO, είτε να εκτελέσει αποτυχημένη προσγείωση και να αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος πτήσης με κατακόρυφο περιθώριο 10,7 μ. (35 ποδών) (βλέπε ACJ OPS 3.480(α)(32)). Μόνο τα εμπόδια που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.477 πρέπει να εξετάζονται.

(3) στην περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιοδήποτε σημείο στο ή μετά από το LDP, είναι δυνατόν να αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος πτήσης, και

(4) στην περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιοδήποτε σημείο στο ή μετά από το LDP, είναι δυνατόν είτε να προσγειωθεί και να ακινητοποιηθεί εντός της FATO.

(β) Όταν επιδεικνύεται συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι κατάλληλες παράμετροι του JAR-OPS 3.475(γ) για τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο ελικοδρόμιο προορισμού ή σε οιοδήποτε ελικοδρόμιο εναλλαγής, εάν απαιτείται.

(γ) Το τμήμα της προσγείωσης από το LDP μέχρι το σημείο επαφής, πρέπει να διεξάγεται εν όψει της επιφανείας του εδάφους.

ΤΜΗΜΑ Η – ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΑΞΗΣ 2

JAR-OPS 3.515

Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 2 είναι πιστοποιημένα στην Κατηγορία Α (βλέπε επίσης ACJ στο JAR-OPS 3.480(α)(1) και (α)(2)).

JAR-OPS 3.517

Πτητικές Λειτουργίες χωρίς Εξασφαλισμένη Δυνατότητα Ασφαλούς Αναγκαστικής Προσγείωσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να βεβαιώνεται ότι οι πτητικές λειτουργίες χωρίς εξασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης κατά τη διάρκεια των φάσεων απογείωσης και προσγείωσης δεν θα διεξάγονται εκτός από την περίπτωση που στον αερομεταφορέα έχει εκχωρηθεί σχετική έγκριση από την Αρχή σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α). (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.470(α)(1).)

JAR-OPS 3.520

Απογείωση

(Βλέπε ACJ στο Τμήμα Η)

(Βλέπε IEM OPS 3.520 και 3.535)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να βεβαιώνεται ότι:

(1) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα που καθορίζεται για βαθμό ανόδου 150 ποδών ανά λεπτό στα 300 μ. (1.000 πόδια) πάνω από το επίπεδο του ελικοδρομίου με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και τις εναπομένουσες μονάδες ισχύος να λειτουργούν με κατάλληλο βαθμό ισχύος.

(2) Για πτητικές λειτουργίες εκτός από εκείνες που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.517(α), η απογείωση διεξάγεται έτσι ώστε να μπορεί να εκτελεσθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση μέχρι του σημείου όπου είναι δυνατή η ασφαλής επικοινωνία της πτήσεως (βλέπε ACJ στο Τμήμα Η παράγραφος 6.2).

(3) Για πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το JAR-OPS 3.517(α) επιπλέον των απαιτήσεων του (α)(1) ανωτέρω:

(i) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως Ελικοπτερου για μετεώριση AEO OGE σε άπνοια με όλες τις μονάδες ισχύος σε λειτουργία με κατάλληλη επιλογή ισχύος:

(ii) Για πτητικές λειτουργίες προς/από ελικοδρόμιο εξέδρας:

(A) με ελικόπτερο που έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσότερων από 19, και

(B) από 1^{ης} Ιανουαρίου 2010 οποιοδήποτε ελικόπτερο επιχειρεί προς/από ελικοδρόμιο εξέδρας που βρίσκεται σε μη πυκνοκατοικημένο αφιλόξενο περιβάλλον όπως ορίζεται στο JAR-OPS 3.480(13)(ii)(A)

στη μάζα απογείωσης λαμβάνονται υπόψη: η διαδικασία, η πρόσκρουση στο άκρο της εξέδρας, και η απότομη κάθοδος που είναι κατάλληλη για το ύψος του ελικοδρομίου εξέδρας – με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και τις εναπομένουσες μονάδες ισχύος να λειτουργούν με κατάλληλη επιλογή ισχύος.

(β) Όταν επιδεικνύεται συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι κατάλληλες παράμετροι του JAR-OPS 3.475(γ) στο ελικοδρόμιο αναχώρησης.

(γ) Το τμήμα της απογείωσης πριν καλυφθεί η απαίτηση του JAR-OPS 3.525 πρέπει να διεξάγεται εν όψει της επιφανείας του εδάφους.

JAR-OPS 3.525

Ίχνος Πτήσεως Απογείωσης

(Βλέπε ACJ στο Τμήμα Η)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να βεβαιώνεται ότι από το DPATO ή, ως εναλλακτικό, όχι μετά από τα 200 πόδια πάνω από την επιφάνεια απογείωσης με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, καλύπτονται οι απαιτήσεις του JAR-OPS 3.495(α)(1), (2) και (β).

JAR-OPS 3.530

Κατά τη διαδρομή – Κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι καλύπτεται η απαίτηση του JAR-OPS 3.500.

JAR-OPS 3.535

Προσγείωση

(Βλέπε IEM OPS 3.520 και 3.535)

(Βλέπε ACJ στο Τμήμα Η)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να βεβαιώνεται ότι:

(1) Η μάζα προσγείωσης κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα που καθορίζεται για βαθμό ανόδου 150 ποδών ανά λεπτό στα 300 μ. (1.000 πόδια) πάνω από το επίπεδο του ελικοδρομίου με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και τις εναπομένουσες μονάδες ισχύος να λειτουργούν με κατάλληλη επιλογή ισχύος.

(2) Εάν η βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος συμβεί σε οποιοδήποτε σημείο του ίχνους προσέγγισης:

(i) μπορεί να εκτελεσθεί αποτυχημένη προσγείωση που πληροί την απαίτηση του JAR-OPS 3.525, ή

(ii) για πτητικές λειτουργίες εκτός από εκείνες που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.517(α) το ελικόπτερο μπορεί να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

(3) Για πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το JAR-OPS 3.517(α) επιπλέον των απαιτήσεων του (α)(1) ανωτέρω:

(i) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως Ελικοπτέρου για μετεώριση AEO OGE σε άπνοια με όλες τις μονάδες ισχύος σε λειτουργία με κατάλληλη επιλογή ισχύος:

(ii) Για πτητικές λειτουργίες προς/από ελικοδρόμιο εξέδρας:

(A) με ελικόπτερο που έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσότερων από 19, και

(B) από 1^{ης} Ιανουαρίου 2010 οποιοδήποτε ελικόπτερο επιχειρεί προς/από ελικοδρόμιο εξέδρας που βρίσκεται σε μη πυκνοκατοικημένο αφιλόξενο περιβάλλον όπως ορίζεται στο JAR-OPS 3.480(13)(ii)(A)

στη μάζα απογείωσης λαμβάνεται υπόψη: η διαδικασία και η απότομη κάθοδος που είναι κατάλληλη για το ύψος του ελικοδρομίου εξέδρας – με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και τις εναπομένουσες μονάδες ισχύος να λειτουργούν με κατάλληλη επιλογή ισχύος.

(β) Όταν επιδεικνύεται συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι κατάλληλες παράμετροι του JAR-OPS 3.475(γ) στο ελικοδρόμιο αναχώρησης ή οποιοδήποτε ελικοδρόμιο εναλλαγής, εφόσον απαιτείται.

(γ) Το τμήμα της απογείωσης μετά το οποίο δεν μπορεί να καλυφθεί η απαίτηση του JAR-OPS 3.525 πρέπει να διεξάγεται εν όψει της επιφανείας του εδάφους.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517 (α)

Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου χωρίς εξασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης

(Βλέπε JAR-OPS 3.517(α))

(Βλέπε ACJ-1 στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α))

(Βλέπε ACJ-2 στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α))

(α) Έγκριση:

(1) Μετά από εκτίμηση κινδύνου, ο αερομεταφορέας μπορεί να εξουσιοδοτηθεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες χωρίς εξασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης κατά τη διάρκεια των φάσεων απογείωσης και προσγείωσης, σύμφωνα με έγκριση στην οποία καθορίζονται:

(i) Ο τύπος του ελικοπτέρου, και

(ii) Ο τύπος των πτητικών λειτουργιών.

(2) Μια τέτοια έγκριση θα υπόκειται στις παρακάτω προϋποθέσεις:

(i) Σύνολο προϋποθέσεων που πρέπει να εφαρμόζονται από τον αερομεταφορέα για να λάβει και διατηρήσει την έγκριση για τον τύπο του ελικοπτέρου,

(ii) Εφαρμογή Συστήματος Παρακολούθησης Χρήσης.

ΤΜΗΜΑ Θ – ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΑΞΗΣ 3

JAR-OPS 3.540

Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Τα ελικόπτερα που επιχειρούν με Επίδοσεις Τάξης 3 είναι πιστοποιημένα στην Κατηγορία Α ή Β (βλέπε επίσης ACJ OPS 3.480(α)(1) και (α)(2)).

(2) Οι πτητικές λειτουργίες διεξάγονται μόνον από/προς εκείνα τα ελικοδρόμια και πάνω από εκείνες τις διαδρομές, περιοχές και αποκλίσεις που βρίσκονται σε μη αφιλόξενο περιβάλλον, εκτός από τις φάσεις απογείωσης και προσγείωσης όπως προβλέπονται στο (β) κατωτέρω.

(β) Ο αερομεταφορέας μπορεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες προς/από ελικοδρόμιο που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένου αφιλόξενου περιβάλλοντος, χωρίς εξασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης κατά τις φάσεις απογείωσης και προσγείωσης (βλέπε ACJ OPS 3.540(β)):

(1) κατά τη διάρκεια απογείωσης, πριν επιτευχθεί η Vy ή 200 πόδια πάνω από την επιφάνεια απογείωσης, ή

(2) κατά τη διάρκεια προσγείωσης, κάτω από 200 πόδια πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης, υπό την προϋπόθεση ότι στον αερομεταφορέα έχει εκχωρηθεί σχετική έγκριση από την Αρχή σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α).

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι δεν διεξάγονται πτητικές λειτουργίες:

- (1) χωρίς οπτική επαφή με την επιφάνεια του εδάφους,
- (2) κατά τη νύχτα,
- (3) όταν η βάση νεφών είναι λιγότερο από 600 πόδια, ή
- (4) όταν η ορατότητα είναι λιγότερο από 800 μέτρα.

JAR-OPS 3.545

Απογείωση

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(α) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται για αιώρηση εντός της επίδρασης του εδάφους με όλες τις μονάδες ισχύος να λειτουργούν σε ισχύ απογείωσης. Εάν οι συνθήκες είναι τέτοιες ώστε δεν είναι πιθανόν να επιτευχθεί αιώρηση εντός της επίδρασης του εδάφους, η μάζα απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται για αιώρηση εκτός επίδρασης εδάφους με όλες τις μονάδες ισχύος να λειτουργούν σε ισχύ απογείωσης.

(β) στην περίπτωση βλάβης της μονάδας ισχύος, το ελικόπτερο είναι ικανό να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση, εκτός εάν επιχειρεί σύμφωνα με την ευνοϊκή διάταξη που περιέχεται στην υποπαράγραφο 3.540(β).

JAR-OPS 3.550

Κατά τη διαδρομή

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(α) Το ελικόπτερο είναι ικανό, με όλες τις μονάδες ισχύος σε λειτουργία εντός των καθοριζομένων συνθηκών μέγιστης συνεχούς ισχύος, να συνεχίσει κατά μήκος της προτιθέμενης διαδρομής ή σε μια προγραμματισμένη απόκλιση χωρίς να πετάξει σε οποιοδήποτε σημείο κάτω από το κατάλληλο ελάχιστο ύψος πτήσης, και

(β) στην περίπτωση βλάβης της μονάδας ισχύος, το ελικόπτερο είναι ικανό να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

JAR-OPS 3.555

Προσγείωση

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(α) Η μάζα προσγείωσης του ελικοπτερού, κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης, δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται για αιώρηση εντός της επίδρασης του εδάφους με όλες τις μονάδες ισχύος να λειτουργούν σε ισχύ απογείωσης. Εάν οι συνθήκες είναι τέτοιες ώστε δεν είναι πιθανόν να επιτευχθεί η αιώρηση εντός της επίδρασης του εδάφους, η μάζα προσγείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται για αιώρηση εκτός επίδρασης εδάφους με όλες τις μονάδες

ισχύος να λειτουργούν σε ισχύ απογείωσης.

(β) στην περίπτωση βλάβης της μονάδας ισχύος, το ελικόπτερο είναι ικανό να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση, εκτός εάν επιχειρεί σύμφωνα με την ευνοϊκή διάταξη που περιέχεται στην υποπαράγραφο 3.540(α)(2) ή 3.540(β).

ΤΜΗΜΑ Ι – ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ

JAR-OPS 3.605

Γενικά

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.605)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας, η φόρτωση, η μάζα και το κέντρο βάρους του ελικοπτέρου συμμορφώνονται με τους περιορισμούς που καθορίζονται στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου, ή το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, εφόσον είναι περισσότερο περιοριστικό.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα και το κέντρο βάρους οποιουδήποτε ελικοπτέρου με πραγματική ζύγιση αυτού πριν από την αρχική του είσοδο σε υπηρεσία, και στη συνέχεια ανά διαστήματα των 4 ετών. Οι συσσωρευμένες επιπτώσεις των μετατροπών και επισκευών επί της μάζα και της ζυγοστάθμισης πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και να τεκμηριώνονται κατάλληλα. Επιπλέον, τα ελικόπτερα πρέπει να επαναζυγίζονται, εφόσον η επίπτωση των μετατροπών επί της μάζας και της ζυγοστάθμισης δεν είναι επακριβώς γνωστή.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα όλων των λειτουργικών εξαρτημάτων και των μελών του πληρώματος που περιλαμβάνονται στην συνολική μάζα λειτουργίας του ελικοπτέρου, με ζύγιση ή με τη χρήση σταθερών μαζών. Πρέπει να καθορίζεται η επίδραση της θέσης τους επί του κέντρου βάρους του ελικοπτέρου.

(δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου, που περιλαμβάνει και οποιοδήποτε έρμα, με πραγματική ζύγιση ή να καθορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου σύμφωνα με τις σταθερές μάζες επιβάτη και αποσκευής, όπως καθορίζονται στο JAR-OPS 3.620.

(ε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα του φορτίου καυσίμου, χρησιμοποιώντας την πραγματική πυκνότητα ή, εάν δεν είναι γνωστή, την πυκνότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. (Βλέπε IEM OPS 3.605(ε).)

JAR-OPS 3.607

Ορολογία

(α) *Συνολική μάζα λειτουργίας (Dry operating mass)*. Η συνολική μάζα του ελικοπτέρου, που είναι έτοιμο για καθορισμένο τύπο πτητικής λειτουργίας, εξαιρουμένων όλου του χρησιμοποιήσιμου καυσίμου και του ωφέλιμου φορτίου.

(β) *Μέγιστη μάζα απογείωσης (Maximum Take-off Mass)*. Η μέγιστη επιτρεπόμενη συνολική μάζα του ελικοπτέρου κατά την απογείωση.

(γ) *Ωφέλιμο φορτίο (Traffic Load)*. Η συνολική μάζα επιβατών, αποσκευών και φορτίου, που περιλαμβάνει και οποιοδήποτε φορτίο άνευ αμοιβής.

(δ) *Κατάταξη επιβατών*.

(1) Οι ενήλικες, άρρενες και θήλεις, καθορίζονται ως άτομα ηλικίας 12 ετών και άνω.

(2) Τα παιδιά καθορίζονται ως άτομα ηλικίας δύο ετών και άνω, τα οποία όμως είναι λιγότερο από 12 ετών.

(3) Τα νήπια καθορίζονται ως άτομα τα οποία είναι ηλικίας λιγότερο από 2 ετών.

JAR-OPS 3.610

Φόρτωση, μάζα και ζυγοστάθμιση

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει, στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, τις αρχές και μεθόδους που χρησιμοποιούνται στη φόρτωση και στο σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης, που πληρούν τις απαιτήσεις του JAR-OPS 3.605. Το σύστημα αυτό πρέπει να καλύπτει όλους τους τύπους των προτιθέμενων πτητικών λειτουργιών.

JAR-OPS 3.615

Τιμές μάζας για το πλήρωμα

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να χρησιμοποιεί τις ακόλουθες τιμές μάζας για να καθορίζει τη συνολική μάζα λειτουργίας:

(1) Τις πραγματικές μάζες, που περιλαμβάνουν και οποιοδήποτε αποσκευές του πληρώματος, ή

(2) Τις σταθερές μάζες, που περιλαμβάνουν και χειραποσκευές, των 85 kg για τα μέλη του πληρώματος, ή

(3) Άλλες σταθερές μάζες που είναι αποδεκτές από την Αρχή.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διορθώνει τη συνολική μάζα λειτουργίας ώστε να λαμβάνει υπόψη οποιοσδήποτε πρόσθετος αποσκευές. Η θέση των πρόσθετων αποσκευών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον προσδιορισμό του κέντρου βάρους του ελικοπτέρου.

JAR-OPS 3.620

Τιμές μάζας για επιβάτες και αποσκευές

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να υπολογίζει την μάζα των επιβατών και των ελεγμένων αποσκευών, χρησιμοποιώντας είτε την πραγματική μάζα κάθε προσώπου και την πραγματική ζυγισμένη μάζα των αποσκευών, είτε τις σταθερές τιμές μάζας που καθορίζονται στους Πίνακες 1 έως 3 κατωτέρω, εκτός όταν οι διαθέσιμες θέσεις επιβατών είναι λιγότερες από 6. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, η μάζα των επιβατών μπορεί να καθοριστεί με προφορική δήλωση κάθε επιβάτη, ή εξ ονόματος του, και προσθέτοντας σε αυτήν μια προκαθορισμένη σταθερά ώστε να συνυπολογίζονται οι χειραποσκευές και ο ρουχισμός (Βλέπε AMC OPS 3.620(α)). Η διαδικασία που καθορίζει πότε να επιλέγονται πραγματικές ή σταθερές μάζες, καθώς και η διαδικασία που πρόκειται να ακολουθείται όταν χρησιμοποιούνται προφορικές δηλώσεις πρέπει να περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Στην περίπτωση καθορισμού της πραγματικής μάζας με ζύγιση, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι συμπεριλαμβάνονται τα προσωπικά αντικείμενα και οι χειραποσκευές των επιβατών. Η ζύγιση αυτή πρέπει να διεξάγεται αμέσως πριν από την επιβίβαση και σε παρακείμενη θέση.

(γ) Στην περίπτωση καθορισμού της μάζας των επιβατών με τη χρήση σταθερών τιμών μάζας, πρέπει να χρησιμοποιούνται οι σταθερές τιμές μάζας που παρατίθενται στους Πίνακες 1, 2 και 3 κατωτέρω, οι οποίες περιλαμβάνουν τη μάζα οποιουδήποτε νηπίου ηλικίας κάτω των 2 ετών που μεταφέρεται από ενήλικα σε θέση επιβάτη. Τα νήπια που καταλαμβάνουν χωριστές θέσεις επιβατών πρέπει να θεωρούνται ως παιδιά για τους σκοπούς αυτής της υποπαραγράφου.

(δ) Όταν ο συνολικός αριθμός θέσεων επιβατών που διατίθενται στο ελικοπτερο είναι 20 ή περισσότερες, εφαρμόζονται οι σταθερές μάζες αρρένων και θηλέων του Πίνακα 1. Εναλλακτικά, σε περιπτώσεις όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται είναι 30 ή περισσότερες, εφαρμόζονται οι τιμές μάζας "Όλοι ενήλικες" του Πίνακα 1.

Πίνακας 1

Θέσεις επιβατών:	20 και άνω		30 και άνω Όλοι ενήλικες
	Άρρηνες	Θήλειες	
Όλες οι πτήσεις	82 kg	64 kg	78 kg
Παιδιά	35 kg	35 kg	35 kg
Χειραποσκευές (όπου έχει εφαρμογή)	6 kg		
Στολές επιβίωσης (όπου έχει εφαρμογή)	3 kg		

(ε) Όταν ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται επί ελικοπτέρου είναι 10–19, συμπεριλαμβανομένων, ισχύουν οι σταθερές μάζες του Πίνακα 2.

Πίνακας 2

Θέσεις επιβατών:	10-19	
	Άρρηνες	Θήλειες
Όλες οι πτήσεις	86 kg	68 kg
Παιδιά	35 kg	35 kg
Χειραποσκευές (όπου έχει εφαρμογή)	6 kg	
Στολές επιβίωσης (όπου έχει εφαρμογή)	3 kg	

(στ) Όταν ο αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται είναι 1–5 ή 6–9, συμπεριλαμβανομένων, ισχύουν οι σταθερές μάζες που Πίνακα 3.

Πίνακας 3

Θέσεις επιβατών:	1-5	6-9
Άρρενες	98 kg	90 kg
Θήλειες	80 kg	72 kg
Παιδιά	35 kg	35 kg
Χειραποσκευές (όπου έχει εφαρμογή)	6 kg	
Στολές επιβίωσης (όπου έχει εφαρμογή)	3 kg	

(ζ) Όταν ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται στο ελικόπτερο είναι 20 ή περισσότερες, η σταθερή τιμή μάζας για κάθε τεμάχιο ελεγμένων αποσκευών είναι 13 kg. Για ελικόπτερα με 19 θέσεις επιβατών ή λιγότερες, πρέπει να χρησιμοποιείται η πραγματική μάζα των ελεγμένων αποσκευών, που καθορίζεται με ζύγιση.

(η) Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας επιθυμεί να χρησιμοποιήσει σταθερές τιμές μάζας, που είναι διαφορετικές από αυτές που περιέχονται στους Πίνακες 1 έως 3 ανωτέρω, πρέπει να ενημερώνει την Αρχή για τους λόγους του και να λαμβάνει την έγκριση της εκ των προτέρων. Πρέπει επίσης να υποβάλλει για έγκριση λεπτομερές σχέδιο ελέγχου ζύγισης και να εφαρμόζει τη μέθοδο στατιστικής ανάλυσης που αναφέρεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η). Μετά την επιβεβαίωση και έγκριση από την Αρχή των αποτελεσμάτων του ελέγχου ζύγισης, οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας εφαρμόζονται μόνο για τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα. Οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο σε περιπτώσεις που είναι συμβατές με εκείνες υπό τις οποίες διεξήχθη ο έλεγχος. Όταν οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας υπερβαίνουν εκείνες των Πινάκων 1-3, τότε πρέπει να χρησιμοποιούνται οι εν λόγω μεγαλύτερες τιμές. (Βλέπε IEM OPS3.620(η).)

(θ) Σε οποιαδήποτε πτήση που αναγνωρίζεται ότι μεταφέρει σημαντικό αριθμό επιβατών, των οποίων οι μάζες, που περιλαμβάνουν και τις χειραποσκευές, αναμένεται να υπερβαίνουν τη σταθερή μάζα επιβατών, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει την πραγματική μάζα των επιβατών αυτών με ζύγιση ή με την προσθήκη επαρκούς επιπλέον μάζας. (Βλέπε IEM OPS 3.620(θ) και (ι).)

(ι) Εφόσον χρησιμοποιούνται σταθερές τιμές μάζας για τις ελεγμένες αποσκευές και ένας σημαντικός αριθμός επιβατών παραδίδει στον έλεγχο αποσκευές που αναμένεται να υπερβαίνουν τη σταθερή μάζα αποσκευών, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει την πραγματική μάζα αυτών των αποσκευών με ζύγιση ή με την προσθήκη επαρκούς επιπλέον μάζας. (Βλέπε IEM OPS 3.620(θ) και (ι).)

(ια) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο κυβερνήτης ενημερώνεται όταν έχει χρησιμοποιηθεί μη τυποποιημένη μέθοδος για τον προσδιορισμό της μάζας του φορτίου και ότι η μέθοδος αυτή αναφέρεται στην τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης.

JAR-OPS 3.625

Τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.625)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει την τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης, πριν από κάθε πτήση, καθορίζοντας το φορτίο και την κατανομή του. Η τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης πρέπει να δίνει τη δυνατότητα στον κυβερνήτη να προσδιορίζει ότι το φορτίο και η κατανομή του είναι τέτοια ώστε δεν γίνεται υπέρβαση των ορίων μάζας και ζυγοστάθμισης του ελικοπτέρου. Το όνομα του προσώπου που προετοιμάζει την τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης πρέπει να αναφέρεται επί του εγγράφου. Το πρόσωπο που επιβλέπει τη φόρτωση του ελικοπτέρου πρέπει να βεβαιώνει ενυπόγραφα ότι το φορτίο και η κατανομή του είναι σύμφωνα με την τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης. Αυτό το έγγραφο πρέπει να είναι αποδεκτό από τον κυβερνήτη, ο οποίος βεβαιώνει την αποδοχή του συνυπογράφοντας ή με ισοδύναμο τρόπο. (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.1055 (α)(12).)

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει διαδικασίες για αλλαγές της τελευταίας στιγμής στο φορτίο.

(γ) Υπό την προϋπόθεση έγκρισης από την Αρχή, ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιήσει εναλλακτικές διαδικασίες, αντί των διαδικασιών που απαιτούνται από τις παραγράφους (α) και (β) ανωτέρω.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.605

Μάζα και ζυγοστάθμιση – Γενικά

(Βλέπε JAR-OPS 3.605)

- (α) Καθορισμός της συνολικής μάζας λειτουργίας ελικοπτέρου
(1) Ζύγιση ελικοπτέρου

(i) Τα καινούργια ελικόπτερα κανονικά ζυγίζονται στο εργοστάσιο και μπορούν να τεθούν σε πτητική λειτουργία χωρίς να επαναζυγίζονται, εφόσον οι καταχωρίσεις μάζας και ζυγοστάθμισης έχουν διορθωθεί για μεταβολές και μετατροπές στο ελικόπτερο. Τα ελικόπτερα που μεταβιβάζονται από έναν αερομεταφορέα του JAA με εγκεκριμένο πρόγραμμα ελέγχου μάζας σε έναν άλλον αερομεταφορέα του JAA με εγκεκριμένο πρόγραμμα, δεν απαιτείται να ζυγίζονται πριν από τη χρήση από τον παραλαμβάνοντα αερομεταφορέα, εκτός εάν έχουν παρέλθει περισσότερα από 4 έτη από την τελευταία ζύγιση.

(ii) Η συγκεκριμένη μάζα και η θέση του κέντρου βάρους (CG) κάθε ελικοπτερού πρέπει να επαναπροσδιορίζονται περιοδικά. Το μέγιστο διάστημα μεταξύ δύο ζυγίσεων πρέπει να καθορίζεται από τον αερομεταφορέα και πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του JAR-OPS 3.605(β). Επιπροσθέτως, η μάζα και το CG κάθε ελικοπτερού πρέπει να επαναπροσδιορίζονται είτε:

(A) Με ζύγιση, είτε

(B) Με υπολογισμό, εάν ο αερομεταφορέας είναι σε θέση να παρέχει την αναγκαία δικαιολόγηση, ώστε να αποδείξει την εγκυρότητα της μεθόδου υπολογισμού που επελέγη, οποτεδήποτε οι αθροιστικές αλλαγές στη συνολική μάζα λειτουργίας υπερβαίνουν το $\pm 0,5\%$ της μέγιστης μάζας προσγεώσης.

(2) Διαδικασία ζύγισης

(i) Η ζύγιση πρέπει να πραγματοποιείται είτε από τον κατασκευαστή είτε από εγκεκριμένο οργανισμό συντήρησης.

(ii) Πρέπει να λαμβάνονται οι συνήθειες προφυλάξεις που είναι σύμφωνες με την ορθή πρακτική, όπως:

(A) Να πραγματοποιείται έλεγχος πληρότητας του ελικοπτερού και του εξοπλισμού,

(B) Να καθορίζεται ότι έχουν υπολογισθεί σωστά τα υγρά,

(Γ) Να εξασφαλίζεται ότι το ελικόπτερο είναι απαλλαγμένο από οτιδήποτε περιττό, και

(Δ) Να εξασφαλίζεται ότι η ζύγιση πραγματοποιείται σε κλειστό χώρο.

(iii) Οποιοσδήποτε εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για ζύγιση πρέπει να ρυθμίζεται κατάλληλα, να μηδενίζεται και να χρησιμοποιείται συμφωνά με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Κάθε ζυγός πρέπει να διακριβώνεται είτε από τον κατασκευαστή, είτε από την Εθνική Υπηρεσία Μέτρων και Σταθμών, είτε από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο οργανισμό εντός 2 ετών ή εντός χρονικού διαστήματος που καθορίζεται από τον κατασκευαστή του εξοπλισμού ζύγισης, οποιοδήποτε είναι λιγότερο. Ο εξοπλισμός πρέπει να επιτρέπει τον ακριβή προσδιορισμό της μάζας του ελικοπτερού. (Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.605, υποπαράγραφο (α)(2)(iii).)

(β) *Ειδικές σταθερές μάζες για το ωφέλιμο φορτίο.* Εκτός από τις σταθερές μάζες για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές, ο αερομεταφορέας μπορεί να υποβάλλει για έγκριση από την Αρχή σταθερές μάζες και για άλλα στοιχεία του φορτίου.

(γ) *Φόρτωση ελικοπτερού*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η φόρτωση των ελικοπτέρων του εκτελείται υπό την επίβλεψη εξουσιοδοτημένου προσωπικού.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η φόρτωση του φορτίου είναι σύμφωνη με τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό της μάζας και ζυγοστάθμισης του ελικοπτερού.

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τα πρόσθετα δομικά όρια, όπως οι περιορισμοί αντοχής δαπέδου, το μέγιστο φορτίο ανά τρέχον μέτρο, τη μέγιστη μάζα ανά διαμέρισμα φορτίου ή/και τα μέγιστα όρια καθισμάτων.

(4) Ο αερομεταφορέας, κατά τη φόρτωση, πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις αλλαγές εν πτήσει (π.χ. Πτητικές λειτουργίες με ανυψωτικό μηχανισμό στις Δημόσιες Αερομεταφορές),

(δ) *Όρια κέντρου βάρους*

(1) *Επιχειρησιακός φάκελος CG.* Πρέπει να εφαρμόζονται επιχειρησιακά περιθώρια στον πιστοποιημένο φάκελο κέντρου βάρους, εκτός εάν εφαρμόζεται η πρακτική της κατανομής καθισμάτων και λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη για ακρίβεια στον υπολογισμό της ζυγοστάθμισης οι επιδράσεις του αριθμού επιβατών ανά σειρά καθισμάτων, του φορτίου σε ανεξάρτητα διαμερίσματα φορτίου και του καυσίμου σε ανεξάρτητες δεξαμενές. Για τον καθορισμό των περιθωρίων του CG, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές αποκλίσεις από την υποτιθέμενη κατανομή φορτίου. Εάν εφαρμόζεται η πρακτική της ελεύθερης επιλογής καθισμάτων, ο αερομεταφορέας πρέπει να εισάγει διαδικασίες για να εξασφαλίσει διορθωτικές ενέργειες από το πλήρωμα διακυβέρνησης ή το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, στην περίπτωση που συμβεί ακραία διαμήκης επιλογή καθισμάτων. Τα περιθώρια του CG και οι σχετικές επιχειρησιακές διαδικασίες, που περιλαμβάνουν και υποθέσεις σχετικά με τον τρόπο που κάθονται οι επιβάτες, πρέπει να είναι αποδεκτά από την Αρχή. (Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.605, υποπαράγραφο (δ).)

(2) *Κέντρο βάρους εν πτήσει.* Επιπροσθέτως της υποπαράγραφου (δ)(1) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ότι οι διαδικασίες λαμβάνουν πλήρως υπόψη την ακραία μεταβολή στη διαδρομή του CG κατά την πτήση, που προκαλείται από τις κινήσεις των επιβατών/πληρώματος, καθώς και από την

κατανάλωση/ μετακίνηση καυσίμου.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η)

Διαδικασία για τον καθορισμό αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας για επιβάτες και αποσκευές
(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η))

(α) *Επιβάτες*

(1) *Μέθοδος δειγματοληψίας βάρους.* Η μέση μάζα των επιβατών και των χειραποσκευών τους πρέπει να καθορίζεται με ζύγιση, λαμβάνοντας τυχαία δείγματα. Η επιλογή των τυχαίων δειγμάτων πρέπει, από τη φύση και το εύρος της, να είναι αντιπροσωπευτική του όγκου των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, τη συχνότητα των πτήσεων σε διάφορες διαδρομές, τις αφικνούμενες και αναχωρούσες πτήσεις, την εποχή εφαρμογής και τη χωρητικότητα θέσεων του ελικοπτερου.

(2) *Μέγεθος δείγματος.* Το σχέδιο ελέγχου πρέπει να καλύπτει τη ζύγιση τουλάχιστον του μεγαλύτερου:

(i) Αριθμού επιβατών που υπολογίζεται σύμφωνα με πιλοτικό δείγμα, χρησιμοποιώντας συνήθεις διαδικασίες στατιστικής ανάλυσης και βασίζεται σε σχετικό εύρος αξιοπιστίας (ακρίβεια) 1% για την περίπτωση “όλοι ενήλικες” και 2% για ξεχωριστές μέσες μάζες “Αρρένων” και “Θηλέων” (η στατιστική διαδικασία, συμπληρωμένη με ένα επεξεργασμένο παράδειγμα για τον καθορισμό του ελάχιστου απαιτούμενου μεγέθους δείγματος και της μέσης μάζας, περιλαμβάνεται στο IEM OPS 3.620(η)), και

(ii) Για ελικόπτερα:

(A) Με χωρητικότητα θέσεων επιβατών 40 και άνω, ενός συνόλου 2.000 επιβατών, ή

(B) Με χωρητικότητα θέσεων επιβατών λιγότερο από 40, ενός συνολικού αριθμού 50 x (τη χωρητικότητα θέσεων επιβατών).

(3) *Μάζες επιβατών.* Οι μάζες των επιβατών πρέπει να περιλαμβάνουν τη μάζα των προσωπικών αντικειμένων των επιβατών που μεταφέρουν όταν εισέρχονται στο ελικόπτερο. Όταν λαμβάνονται τυχαία δείγματα μάζων επιβατών, τα νήπια πρέπει να ζυγίζονται μαζί με τον ενήλικα που τα συνοδεύει. (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.607(δ) και JAR-OPS 3.620 (γ), (δ) και (ε)).

(4) *Τόπος ζύγισης.* Ο τόπος ζύγισης των επιβατών πρέπει να επιλέγεται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο ελικόπτερο, σε ένα σημείο όπου είναι απίθανο να επέλθει αλλαγή της μάζας του επιβάτη, με την απόρριψη ή την ανάληψη περισσότερων προσωπικών αντικειμένων, και πριν οι επιβάτες επιβιβασθούν στο ελικόπτερο.

(5) *Μηχανή ζύγισης.* Η μηχανή ζύγισης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για ζύγιση των επιβατών πρέπει να έχει δυνατότητα τουλάχιστον 150 kg. Η μάζα πρέπει να επιδεικνύεται με ελάχιστη υποδιαίρεση 500 γρ. Η μηχανή ζύγισης πρέπει να είναι ακριβής εντός του 0,5% ή 200 γρ. οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο.

(6) *Καταγραφή των τιμών μάζας.* Για κάθε πτήση καταγράφονται η μάζα των επιβατών, η αντίστοιχη κατηγορία επιβατών (δηλαδή άρρενες/θήλειες/παιδιά) καθώς και ο αριθμός πτήσης.

(β) *Ελεγμένες αποσκευές.* Η στατιστική διαδικασία για τον καθορισμό των αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας αποσκευών που βασίζεται σε μέσες μάζες αποσκευών του ελάχιστου απαιτούμενου μεγέθους δείγματος είναι βασικά η ίδια όπως για τους επιβάτες και όπως καθορίζεται στη υποπαράγραφο (α)(1) (βλέπε επίσης IEM OPS 3.620(η)). Για αποσκευές, το σχετικό εύρος αξιοπιστίας (ακρίβεια) ανέρχεται σε 1%. Πρέπει να ζυγιστούν κατ' ελάχιστον 2.000 τεμάχια ελεγμένων αποσκευών.

(γ) *Καθορισμός αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές*

(1) Για να εξασφαλισθεί ότι, αντί για τη χρήση πραγματικών μαζών που προσδιορίστηκαν με ζύγιση, η χρήση των αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές δεν επηρεάζει δυσμενώς την επιχειρησιακή ασφάλεια, πρέπει να πραγματοποιείται στατιστική ανάλυση (βλέπε IEM OPS 3.620(η)) για να εξασφαλίζεται ότι αυτές. Η ανάλυση αυτή θα δημιουργήσει μέσες τιμές μάζας για επιβάτες και αποσκευές, καθώς και για άλλα στοιχεία.

(2) Σε ελικόπτερα με 20 ή περισσότερες θέσεις επιβατών, οι ανωτέρω μέσες τιμές εφαρμόζονται ως αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας για άρρενες και θήλειες.

(3) Σε μικρότερα ελικόπτερα, πρέπει να προστιθενται οι ακόλουθες αυξήσεις στη μέση μάζα επιβατών προκειμένου να προκύψουν οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας:

Αριθμός θέσεων επιβατών	Απαιτούμενη επιπλέον μάζα
1-5 συμπ/νων	16 kg
6-9 συμπ/νων	8 kg
10-19 συμπ/νων	4 kg

Εναλλακτικά, οι αναθεωρημένες σταθερές (μέσες) τιμές μάζας για την περίπτωση “Όλοι ενήλικες” μπορεί να ισχύουν για ελικόπτερα με 30 ή περισσότερες θέσεις επιβατών. Οι αναθεωρημένες σταθερές (μέσες) τιμές μάζας αποσκευών ισχύουν για ελικόπτερα με 20 ή περισσότερες θέσεις επιβατών.

(4) Οι αερομεταφορείς έχουν την επιλογή να υποβάλουν λεπτομερές σχέδιο ελέγχου στην Αρχή για έγκριση, και συνεπώς μια απόκλιση από την αναθεωρημένη σταθερή τιμή μάζας, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή η αποκλίνουσα τιμή καθορίζεται με τη χρήση της διαδικασίας που ερμηνεύεται στο παρόν Προσάρτημα. Οι αποκλίσεις αυτές πρέπει να αναθεωρούνται σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 5 έτη. (Βλέπε AMC στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η), υποπαράγραφος (γ)(4).)

(5) Οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας για την περίπτωση “όλοι ενήλικες” πρέπει να βασίζονται σε μια αναλογία αρρένων/ θηλέων 80/20 αναφορικά με όλες τις πτήσεις. Εάν ο αερομεταφορέας επιθυμεί να λάβει έγκριση για χρήση διαφορετικής αναλογίας σε συγκεκριμένες διαδρομές ή πτήσεις, τότε πρέπει να υποβληθούν τα στοιχεία στην Αρχή, αποδεικνύοντας ότι η εναλλακτική αναλογία αρρένων/ θηλέων είναι συντηρητική και καλύπτει τουλάχιστον το 84% των πραγματικών αναλογιών αρρένων/ θηλέων σε δείγμα τουλάχιστον 100 αντιπροσωπευτικών πτήσεων.

(6) Οι μέσες τιμές μάζας που προκύπτουν στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό σε kg. Οι τιμές μάζας των ελεγμένων αποσκευών στρογγυλοποιούνται στο πλησιέστερο 0,5 kg, κατά περίπτωση.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.625 Τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης

(Βλέπε JAR-OPS 3.625)

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.625)

(α) Τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης

(1) Περιεχόμενα

(i) Η τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- (A) Το νηολόγιο και τον τύπο του ελικοπτερου,
- (B) Τον αριθμό αναγνώρισης της πτήσης και την ημερομηνία,
- (Γ) Το όνομα του κυβερνήτη,
- (Δ) Το όνομα του προσώπου που συνέταξε το έγγραφο,
- (E) Τη συνολική μάζα λειτουργίας και το αντίστοιχο CG του ελικοπτερου,
- (ΣΤ) Τη μάζα του καυσίμου στην απογείωση και τη μάζα του καυσίμου ταξιδιού,
- (Ζ) Τη μάζα των αναλωσίμων εκτός από το καύσιμο,
- (H) Τα στοιχεία του φορτίου που περιλαμβάνουν επιβάτες, αποσκευές, εμπορεύματα και έρμα,
- (Θ) Τη μάζα απογείωσης, μάζα προσγείωσης,
- (I) Την κατανομή του φορτίου,
- (IA) Τις ισχύουσες θέσεις CG του ελικοπτερου, και
- (IB) Την περιοριστική μάζα και τιμές του CG.

(ii) Υπό την προϋπόθεση της έγκρισης από την Αρχή, ο αερομεταφορέας μπορεί να παραλείψει μερικά εξ αυτών των στοιχείων από το έγγραφο μάζας και ζυγοστάθμισης.

(2) *Αλλαγές της τελευταίας στιγμής.* Εάν συμβεί οποιαδήποτε αλλαγή της τελευταίας στιγμής μετά την ολοκλήρωση της τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης, αυτό πρέπει να τεθεί υπόψη του κυβερνήτη και η αλλαγή της τελευταίας στιγμής πρέπει να καταχωρηθεί στο έγγραφο μάζας και ζυγοστάθμισης. Η μέγιστη επιτρεπόμενη αλλαγή του αριθμού των επιβατών ή του φορτίου χειρός, που είναι αποδεκτή ως αλλαγή της τελευταίας στιγμής, πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Εφόσον γίνει υπέρβαση αυτού του αριθμού, πρέπει να συντάσσεται νέο έγγραφο μάζας και ζυγοστάθμισης.

(β) *Ηλεκτρονικά υπολογιστικά συστήματα.* Όταν το έγγραφο τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης παράγεται από ηλεκτρονικό υπολογιστικό σύστημα, ο αερομεταφορέας πρέπει να επαληθεύει την ορθότητα των παραγόμενων στοιχείων. Πρέπει να καθιερώσει ένα σύστημα για να ελέγχει ότι οι τροποποιήσεις στα δεδομένα τροφοδοσίας του, ενσωματώνονται κατάλληλα σε αυτό και ότι λειτουργεί σωστά σε συνεχή βάση, επαληθεύοντας τα παραγόμενα στοιχεία ανά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους 6 μήνες.

(γ) *Συστήματα υπολογισμού μάζας και ζυγοστάθμισης επί του σκάφους.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει την έγκριση της Αρχής, εφόσον επιθυμεί να χρησιμοποιήσει ηλεκτρονικό σύστημα υπολογισμού μάζας και ζυγοστάθμισης επί του σκάφους, ως κύρια πηγή διεκπεραίωσης.

(δ) *Ζεύξη δεδομένων (Datalink).* Όταν η τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης διαβιβάζεται στα ελικόπτερα μέσω ζεύξης δεδομένων, πρέπει να υπάρχει στο έδαφος ένα αντίγραφο της τελικής τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης, όπως έγινε δεκτό από τον κυβερνήτη.

ΤΜΗΜΑ ΙΑ – ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

JAR-OPS 3.630

Γενική εισαγωγή

(Βλέπε IEM OPS 3.630)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι δεν γίνεται έναρξη πτήσης, εκτός εάν τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται σύμφωνα με το παρόν Τμήμα είναι:

(1) Εγκεκριμένα, εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (γ), και εγκατεστημένα σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικές απαιτήσεις, που περιλαμβάνουν τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων, τις επιχειρησιακές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας, και

(2) Σε επιχειρησιακή κατάσταση για το είδος της πτητικής λειτουργίας που διεξάγεται, εκτός από όσα προβλέπονται στον MEL (παραπομπή στο JAR-OPS 3.030).

(β) Τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων των οργάνων και του εξοπλισμού είναι εκείνα που καθορίζονται στις ισχύουσες κοινές οδηγίες τεχνικών προτύπων (JTSO), όπως παρατίθενται στο JAR-TSO, εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους επιχειρησιακούς κώδικες ή τους κώδικες πτητικής ικανότητας. Όργανα και εξοπλισμός που, κατά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος, συμμορφώνονται με προδιαγραφές σχεδιασμού και επιδόσεων διαφορετικές από εκείνες των JTSO, κατά την ημερομηνία εφαρμογής του JAR-OPS, μπορούν να παραμείνουν σε χρήση, ή να εγκατασταθούν, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν Τμήμα. Όργανα και εξοπλισμός που έχουν ήδη εγκριθεί δεν απαιτείται να συμμορφώνονται με μια αναθεωρημένη JTSO ή αναθεωρημένη προδιαγραφή, διαφορετική από JTSO, εκτός εάν καθορίζεται αναδρομική απαίτηση.

(γ) Για τα ακόλουθα είδη δεν πρέπει να απαιτείται να έχουν έγκριση εξοπλισμού:

(1) Ηλεκτρικοί φανοί που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.640(α)(4),

(2) Ένα ρολόι ακριβείας, που αναφέρεται στα JAR- OPS 3.650(β) και 3.652(β),

(3) Υποδοχή χάρτη, που αναφέρεται στο JAR-OPS 3.652(ιδ),

(4) Κυτία πρώτων βοηθειών, που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.745,

(5) Μεγάφωνα, που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.810,

(6) Εξοπλισμός επιβίωσης και φωτοβολίδων σήμανσης, που αναφέρεται στο JAR-OPS 3.835(α) και

(γ), και

(7) Άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμός για πρόσδεση, αγκυροβόληση ή ελιγμούς αμφιβίων στο νερό, που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.840.

(δ) Εάν ο εξοπλισμός πρόκειται να χρησιμοποιηθεί από ένα μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης, από τη θέση του κατά τη διάρκεια της πτήσης, πρέπει να χειρίζεται εύκολα από τη θέση αυτή. Όταν για μια μονάδα του εξοπλισμού απαιτείται να την χειρίζονται περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, πρέπει να είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να είναι εύκολος ο χειρισμός του εξοπλισμού από οποιαδήποτε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός του.

(ε) Εκείνα τα όργανα που χρησιμοποιούνται από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να είναι τοποθετημένα με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτρέπουν στο μέλος αυτό να βλέπει εύκολα τις ενδείξεις από τη θέση του, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική ευθεία που κανονικά έχει, όταν κοιτά προς τα εμπρός, κατά μήκος του ίχνους πτήσης. Οποτεδήποτε απαιτείται ένα όργανο σε ελικόπτερο, που χειρίζονται περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, πρέπει να τοποθετείται έτσι ώστε να είναι ορατό από κάθε ενδεδειγμένη θέση του πληρώματος διακυβέρνησης.

JAR-OPS 3.635

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.640

Φώτα λειτουργίας ελικόπτερου

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με:

(α) Για πτήση ημέρας υπό VFR:

(1) Σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης,

(β) Για πτήση υπό IFR ή κατά τη νύχτα, επιπλέον του εξοπλισμού που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω:

(1) Φωτισμό που παρέχεται από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικόπτερου, για να εξασφαλισθεί επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή πτητική λειτουργία του, και

(2) Φωτισμό που παρέχεται από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικόπτερου, για να εξασφαλισθεί φως σε

όλα τα διαμερίσματα επιβατών, και

(3) Ηλεκτρικό φανάρι για κάθε απαιτούμενο μέλος πληρώματος, εύκολα προσιτό από τα μέλη του πληρώματος, όταν κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους, και

(4) Φώτα ναυτιλίας/ θέσης, και

(5) Δύο φώτα προσγείωσης εκ των οποίων τουλάχιστον το ένα να είναι ρυθμιζόμενο εν πτήση ώστε να φωτίζει το έδαφος εμπρός και κάτω από το ελικόπτερο, καθώς και το έδαφος εκατέρωθεν αυτού, και

(6) Φώτα για συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εφόσον το ελικόπτερο είναι αμφίβιο.

JAR-OPS 3.645

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.647

Εξοπλισμός για πτητικές λειτουργίες που απαιτούν σύστημα ραδιοεπικοινωνίας ή/και ραδιοναυτιλίας
(Βλέπε IEM OPS 3.647)

Οποτεδήποτε απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας ή/και ραδιοναυτιλίας, ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να διεξάγει πτητικές λειτουργίες εκτός εάν το ελικόπτερο είναι εξοπλισμένο με ακουστικά και ενσωματωμένο μικρόφωνο ή αντίστοιχο καθώς και ένα διακόπτη εκπομπής επί του χειριστηρίου ελέγχου πτήσεως για κάθε απαιτούμενο χειριστή ή/και μέλος πληρώματος στη θέση εκτέλεσης των καθηκόντων του.

JAR-OPS 3.650

Πτητικές λειτουργίες VFR ημέρας – Όργανα πτήσης και ναυτιλιακά όργανα καθώς και σχετικός εξοπλισμός

(Βλέπε AMC OPS 3.650/3.652)

(Βλέπε ACJ OPS 3.650/3.652)

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο κατά την ημέρα, σύμφωνα με τους Κανόνες Πτήσεως εξ όψεως (VFR), εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με τα όργανα πτήσης και τα ναυτιλιακά όργανα καθώς και το σχετικό εξοπλισμό και, όπου έχει εφαρμογή, σύμφωνα με τους όρους που αναφέρονται στις ακόλουθες υποπαραγράφους:

(α) Ενδείκτη μαγνητικής κατεύθυνσης,

(β) Ρολόι ακριβείας που δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

(γ) Ευαίσθητο βαρομετρικό υψόμετρο, βαθμονομημένο σε πόδια, με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε hectopascal/ millibar, που είναι ρυθμιζόμενο για οποιαδήποτε βαρομετρική πίεση που είναι πιθανόν να τεθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(δ) Ενδείκτη ταχύτητας αέρος βαθμονομημένο σε κόμβους,

(ε) Ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας,

(στ) Ενδείκτη ολισθήσεων,

(ζ) Μέσο ένδειξης, στο διαμέρισμα του πληρώματος διακυβέρνησης, της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρος, βαθμονομημένο σε βαθμούς Κελσίου (βλέπε AMC OPS 3.650(ζ) και 3.652(ια).)

(η) Οποτεδήποτε απαιτούνται δύο χειριστές, η θέση του δεύτερου χειριστή πρέπει να έχει ξεχωριστά όργανα ως εξής:

(1) Ευαίσθητο βαρομετρικό υψόμετρο, βαθμονομημένο σε πόδια, με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε hectopascal/ millibar, που είναι ρυθμιζόμενο για οποιαδήποτε βαρομετρική πίεση που είναι πιθανόν να τεθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(2) Ενδείκτη ταχύτητας αέρος, βαθμονομημένο σε κόμβους,

(3) Ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας, και

(4) Ενδείκτη ολισθήσεων,

(θ) Επιπλέον των οργάνων πτήσης και ναυτιλιακών οργάνων που απαιτούνται από τις υποπαραγράφους (α) έως (η) ανωτέρω, τα ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg ή οποιοδήποτε ελικόπτερο που επιχειρεί πάνω από νερό, όταν δεν έχει οπτική επαφή με την ξηρά ή όταν η ορατότητα είναι λιγότερο από 1.500 μ., πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τα ακόλουθα όργανα πτήσης:

(1) Ενδείκτη στάσεως, και

(2) Γυροσκοπικό ενδείκτη κατεύθυνσης.

(ι) Οποτεδήποτε απαιτούνται διπλά όργανα, η απαίτηση περιλαμβάνει ξεχωριστές απεικονίσεις για κάθε χειριστή και ξεχωριστούς επιλογείς ή άλλο σχετικό εξοπλισμό, όπου είναι απαραίτητο.

(ια) Όλα τα ελικόπτερα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μέσα που δείχνουν πότε δεν παρέχεται επαρκές ρεύμα στα απαιτούμενα όργανα πτήσης, και

(ιβ) Κάθε σύστημα ένδειξης ταχύτητας αέρος πρέπει να είναι εφοδιασμένο με θερμαινόμενο σωλήνα pitot

ή αντίστοιχο μέσο για να εμποδίζει τη λειτουργική ανωμαλία που οφείλεται είτε σε συμπύκνωση είτε σε παγοποίηση για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg ή έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσότερων από 9.

JAR-OPS 3.652

Πτητικές λειτουργίες IFR ή νυκτερινές – Όργανα πτήσης και ναυτιλιακά όργανα καθώς και σχετικός εξοπλισμός

(Βλέπε AMC OPS 3.650/3.652)

(Βλέπε ACJ OPS 3.650/3.652)

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο, σύμφωνα με τους Κανόνες Πτήσεως δι' οργάνων (IFR) ή κατά τη νύχτα, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με τα όργανα πτήσης και τα ναυτιλιακά όργανα καθώς και το σχετικό εξοπλισμό και, όπου έχει εφαρμογή, σύμφωνα με τους όρους που αναφέρονται στις ακόλουθες υποπαραγράφους:

(α) Ενδείκτη μαγνητικής κατεύθυνσης,

(β) Ρολόι ακριβείας που δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

(γ) Δύο ευαίσθητα υψόμετρα πίεσης, βαθμονομημένα σε πόδια, με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε hectopascal/ millibar, που είναι ρυθμιζόμενα για οποιαδήποτε βαρομετρική πίεση που είναι πιθανόν να τεθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης. Για πτητικές λειτουργίες VFR κατά τη νύχτα με ένα χειριστή το ένα βαρομετρικό υψόμετρο μπορεί να αντικατασταθεί από ραδιουψόμετρο.

(δ) Σύστημα ένδειξης ταχύτητας αέρος με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή άλλο ισοδύναμο μέσο για να εμποδίζει τη λειτουργική ανωμαλία, που οφείλεται είτε σε συμπύκνωση είτε σε παγοποίηση, και περιλαμβάνει ανακοίνωση βλάβης του θερμαντήρα του pitot. Η απαίτηση για ανακοίνωση βλάβης του θερμαντήρα pitot δεν εφαρμόζεται σε εκείνα τα ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) 9 ή λιγότερων ή με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) 3.175 kg ή λιγότερο και για τα οποία έχει εκδοθεί ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1^η Αυγούστου 1999 (βλέπε AMC OPS 3.652(δ) και (ιγ)(2)),

(ε) Ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας,

(στ) Ενδείκτη ολισθήσεων,

(ζ) Ενδείκτη στάσεως,

(η) Εφεδρικό ενδείκτη στάσεως (τεχνητός ορίζοντας) ικανό να χρησιμοποιηθεί και από κάθε θέση χειριστή, που:

(1) Εξασφαλίζει αξιόπιστη λειτουργία για 30 λεπτά, κατ' ελάχιστον, ή για το χρόνο που απαιτείται για να πετάξει σε κατάλληλο εναλλακτικό πεδίο προσγείωσης όταν επιχειρεί πάνω από αφιλόξενη περιοχή ή υπεράκτια, οποιοσδήποτε είναι μεγαλύτερος, μετά από ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, λαμβάνοντας υπόψη άλλα φορτία στην παροχή ενέργειας έκτακτης ανάγκης και τις επιχειρησιακές διαδικασίες,

(2) Λειτουργεί ανεξάρτητα από οποιοδήποτε άλλο σύστημα ένδειξης στάσεως,

(3) Τίθεται αυτόματα σε λειτουργία μετά την ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, και

(4) Φωτίζεται κατάλληλα κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτητικής λειτουργίας.

(θ) Για συμπύκνωση με την υποπαραγράφο (η) ανωτέρω, πρέπει να είναι απολύτως προφανές στο πλήρωμα διακυβέρνησης όταν ο εφεδρικός ενδείκτης στάσεως, που απαιτείται από εκείνη την παράγραφο, λειτουργεί με ρεύμα έκτακτης ανάγκης. Όταν ο εφεδρικός ενδείκτης στάσεως έχει τη δική του ιδιαίτερη παροχή ρεύματος, πρέπει να υπάρχει σχετική ένδειξη σαφώς ευδιάκριτη όταν χρησιμοποιείται αυτή η παροχή.

(ι) Γυροσκοπικό ενδείκτη κατεύθυνσης για VFR κατά τη νύχτα και μαγνητικό γυροσκοπικό ενδείκτη κατεύθυνσης για IFR,

(ια) Μέσο ένδειξης, στο διαμέρισμα του πληρώματος διακυβέρνησης, της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρος, βαθμονομημένο σε βαθμούς Κελσίου (βλέπε AMC OPS 3.650(ζ) και 3.652(ια)), και

(ιβ) Εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης για το υψόμετρο, και τους ενδείκτες ταχύτητας αέρος και κατακόρυφης ταχύτητας, και

(ιγ) Οποτεδήποτε απαιτούνται δύο χειριστές, η θέση του δεύτερου χειριστή πρέπει να έχει ξεχωριστά όργανα ως εξής:

(1) Ευαίσθητο βαρομετρικό υψόμετρο, βαθμονομημένο σε πόδια, με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε hectopascal/ millibar, που είναι ρυθμιζόμενο για τοποθέτηση οποιασδήποτε βαρομετρικής πίεσης που είναι πιθανόν να αντιμετωπισθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης, το οποίο μπορεί να είναι ένα από τα δύο υψόμετρα που απαιτούνται από την υποπαραγράφο (γ) ανωτέρω,

(2) Σύστημα ένδειξης ταχύτητας αέρος με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή άλλο ισοδύναμο μέσο για να εμποδίζει τη λειτουργική ανωμαλία, που οφείλεται είτε σε συμπύκνωση είτε σε παγοποίηση, και

περιλαμβάνει προειδοποιητικό ενδείκτη βλάβης του θερμαντήρα του pitot. Η απαίτηση για προειδοποιητικό ενδείκτη βλάβης του θερμαντήρα pitot δεν εφαρμόζεται σε εκείνα τα ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) 9 ή λιγότερων ή με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) 3.175 kg ή λιγότερο και για τα οποία έχει εκδοθεί ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1^η Αυγούστου 1999 (βλέπε AMC OPS 3.652(δ) και (γ)(2)),

(3) Ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας,

(4) Ενδείκτη ολισθήσεων,

(5) Ενδείκτη στάσεως, και

(6) Γυροσκοπικό ενδείκτη κατεύθυνσης για VFR κατά τη νύχτα και μαγνητικό γυροσκοπικό ενδείκτη κατεύθυνσης για IFR.

(ιδ) Για πτητικές λειτουργίες IFR, μια υποδοχή χάρτη σε θέση που επιτρέπει την εύκολη ανάγνωση και η οποία μπορεί να φωτίζεται για πτητικές λειτουργίες κατά τη νύχτα.

(ιε) Οποτεδήποτε απαιτούνται διπλά όργανα, η απαίτηση περιλαμβάνει ξεχωριστές απεικονίσεις για κάθε χειριστή και ξεχωριστούς επιλογείς ή άλλο σχετικό εξοπλισμό, όπου είναι απαραίτητο, και

(ιστ) Όλα τα ελικόπτερα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μέσα που δείχνουν πότε δεν παρέχεται επαρκές ρεύμα στα απαιτούμενα όργανα πτήσης

JAR-OPS 3.655

Πρόσθετος εξοπλισμός για πτητική λειτουργία με ένα χειριστή υπό IFR

(Βλέπε AMC OPS 3.655)

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να διεξάγει πτητικές λειτουργίες IFR με ένα χειριστή, εκτός εάν το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με αυτόματο πιλότο που διαθέτει, τουλάχιστον, λειτουργία διατήρησης ύψους και πορείας, εκτός από τα ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) 6 ή λιγότερων, που πιστοποιήθηκαν για πρώτη φορά σε Κράτος Μέλος του JAA για πτητικές λειτουργίες IMC με ένα χειριστή την ή πριν από την 1^η Ιανουαρίου 1979 και τα οποία βρίσκονται σε υπηρεσία σε Κράτος Μέλος του JAA την 1^η Αυγούστου 1999. Τέτοια ελικόπτερα μπορεί να συνεχίσουν να επιχειρούν μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου 2004 υπό την προϋπόθεση ότι στον αερομεταφορέα έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από την Αρχή.

JAR-OPS 3.660

Ραδιοϋψόμετρα

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο σε πτήση πάνω από νερό:

(1) όταν επιχειρεί χωρίς να έχει οπτική επαφή με την ξηρά, ή

(2) όταν η ορατότητα είναι λιγότερο από 1.500 μ., ή

(3) κατά τη νύχτα, ή

(4) σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε περισσότερο από 3 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης,

εκτός εάν το ελικόπτερο αυτό είναι εξοπλισμένο με ραδιοϋψόμετρο που διαθέτει ακουστική προειδοποίηση φωνής, ή άλλα μέσα αποδεκτά από την Αρχή, που λειτουργεί κάτω από ένα προτοποθετημένο ύψος και οπτική προειδοποίηση ικανή να λειτουργεί σε ύψος που έχει επιλεγεί από το χειριστή.

JAR-OPS 3.665

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.670

Εξοπλισμός εναέριου ραντάρ καιρού

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσότερων από 9 υπό IFR ή κατά τη νύχτα όταν η τρέχουσα αναφοράς καιρού δείχνουν ότι λογικά ενδέχεται να αναμένονται, κατά τη διαδρομή της πτήσης, καταιγίδες ή άλλες εν δυνάμει επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, που θεωρούνται ως ανιχνεύσιμες από εναέριο ραντάρ καιρού, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό εναέριου ραντάρ καιρού.

JAR-OPS 3.675

Εξοπλισμός για πτητικές λειτουργίες σε συνθήκες παγοποίησης

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης, εκτός εάν είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να επιχειρεί με συνθήκες

παγοποίησης.

(β) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης κατά τη νύχτα, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με κάποιο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου. Οποιοσδήποτε φωτισμός χρησιμοποιείται πρέπει να είναι του τύπου που δεν προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεράνει τα μέλη του πληρώματος κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

JAR-OPS 3.680
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.685
Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος διακυβέρνησης

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο στο οποίο απαιτείται πλήρωμα διακυβέρνησης περισσότερων του ενός, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος διακυβέρνησης, που περιλαμβάνει ακουστικά και μικρόφωνα, όχι τύπου χειρός, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης.

JAR-OPS 3.690
Σύστημα ενδοεπικοινωνίας μελών πληρώματος

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο που μεταφέρει ένα μέλος πληρώματος, πλην των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος.

(β) Το σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος που απαιτείται από την παρούσα παράγραφο πρέπει να:

(1) Λειτουργεί ανεξάρτητα από το σύστημα αναγγελιών κοινού, εκτός από συσκευές χειρός, ακουστικά, μικρόφωνα, διακόπτες επιλογής και συσκευές σημάτων,

(2) Παρέχει τρόπο αμφίδρομης επικοινωνίας μεταξύ του διαμερίσματος πληρώματος διακυβέρνησης και κάθε θέσης μέλους πληρώματος,

(3) Είναι εύκολα προσιτό για χρήση από καθεμιά απαιτούμενη θέση πληρώματος διακυβέρνησης στο διαμέρισμα πληρώματος διακυβέρνησης, και επιπροσθέτως για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών:

(4) Είναι εύκολα προσιτό για χρήση στις απαιτούμενες θέσεις των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κοντά σε κάθε μεμονωμένο ή ζεύγος εξόδων κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου,

(5) Διαθέτει σύστημα προειδοποίησης με ενσωματωμένα ηχητικά ή οπτικά σήματα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης ώστε να προειδοποιούν το πλήρωμα θαλάμου επιβατών καθώς και για χρήση από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών ώστε να προειδοποιούν το πλήρωμα διακυβέρνησης, και

(6) Διαθέτει σύστημα, ώστε ο καλούμενος να μπορεί να προσδιορίσει εάν πρόκειται για κανονική κλήση ή για κλήση έκτακτης ανάγκης (βλέπε AMC OPS 3.690(β)(6)).

JAR-OPS 3.695
Σύστημα αναγγελιών κοινού

(α) Εκτός από τα προβλεπόμενα στο (γ) παρακάτω, ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσότερων από 9, εκτός εάν είναι εγκατεστημένο σύστημα αναγγελιών κοινού.

(β) Το σύστημα αναγγελιών κοινού, που απαιτείται από την παρούσα παράγραφο, πρέπει να:

(1) Λειτουργεί ανεξάρτητα από τα συστήματα ενδοεπικοινωνίας, εκτός από συσκευές χειρός, ακουστικά, μικρόφωνα, διακόπτες επιλογής και συσκευές σημάτων,

(2) Είναι εύκολα προσιτό για άμεση χρήση από κάθε απαιτούμενη θέση μέλους πληρώματος διακυβέρνησης,

(3) Είναι εύκολα προσιτό για χρήση από τουλάχιστον μια θέση πληρώματος στο θάλαμο επιβατών, και κάθε μικρόφωνο του συστήματος αναγγελιών κοινού που προορίζεται για χρήση από το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πρέπει να είναι τοποθετημένο πλησίον του καθίσματος μέλους του πληρώματος που βρίσκεται πλησίον κάθε απαιτούμενης εξόδου κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου στο διαμέρισμα των επιβατών,

(4) Έχει ικανότητα λειτουργίας εντός 10 δευτερολέπτων από μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών σε καθεμιά από εκείνες τις θέσεις του διαμερίσματος, από την οποία είναι προσιτή η χρήση του,

(5) Ακούγεται επαρκώς και ευκρινώς σε όλες τις θέσεις επιβατών, τις τουαλέτες καθώς και τις θέσεις και σταθμούς εργασίας του πληρώματος θαλάμου επιβατών, και

(6) Μετά από ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, παρέχει αξιόπιστη λειτουργία για 10 λεπτά κατ' ελάχιστον.

(γ) Για ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσότερων από 9 αλλά λιγότερων από 19, το σύστημα αναγγελιών κοινού δεν απαιτείται εφόσον:

(1) το ελικόπτερο είναι σχεδιασμένο χωρίς διαχωριστικά μεταξύ χειριστή και επιβατών, και

(2) ο αερομεταφορέας είναι ικανός να αποδείξει ότι εν πτήσει, η φωνή του χειριστή είναι επαρκής και ευκρινής σε όλες τις θέσεις επιβατών.

JAR-OPS 3.700

Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης – 1

(Βλέπε ACJ OPS 3.700)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας την ή μετά την 1^η Αυγούστου 1999, και το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ο οποίος, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, καταγράφει:

(1) Συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται από το πλήρωμα μέσω ασυρμάτου,

(2) Το ηχητικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης που περιλαμβάνει, χωρίς διακοπή, τα ηχητικά σήματα που προέρχονται από κάθε χρησιμοποιούμενο μικρόφωνο του πληρώματος,

(3) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος, που χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος,

(4) Σήματα ομιλίας ή ακουστικά σήματα αναγνώρισης των βοηθημάτων ναυτιλίας και προσέγγισης, που λαμβάνονται από ακουστικά ή μεγάφωνο, και

(5) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος, που χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εφικτό.

(β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να έχει τη δυνατότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν τουλάχιστον κατά τη διάρκεια της τελευταίας ώρας λειτουργίας του εκτός από το γεγονός ότι, για τα ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 7.000 kg ή λιγότερο, αυτή η περίοδος μπορεί να μειωθεί στα 30 λεπτά.

(γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να καταγράφει πριν το ελικόπτερο κινηθεί με τη δική του ισχύ και να συνεχίζει να καταγράφει μέχρι την περάτωση της πτήσης, όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα της ηλεκτρικής ισχύος, ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να 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 μέχρι τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

(δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του στο νερό.

(ε) Σε συμμόρφωση με το παρόν τμήμα, ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης μπορεί να συνδυάζεται με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης. (Βλέπε ACJ OPS 3.700(ε))

JAR-OPS 3.705

Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης – 2

(Βλέπε ACJ OPS 3.705)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο το οποίο έχει είτε:

μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg, αλλά όχι περισσότερο από 7.000 kg, και για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας μεταξύ 1^{ης} Ιανουαρίου 1987 και 31^{ης} Ιουλίου 1999 περιλαμβανομένων, ή

MCTOM πάνω από 7.000 kg και για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας μέχρι και την 31^η Ιουλίου 1999,

εκτός εάν είναι εξοπλισμένα με αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ο οποίος καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:

(1) Συνομιλίες που εκπέμπονται ή λαμβάνονται από το πλήρωμα μέσω ασυρμάτου,

(2) Το ηχητικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, που περιλαμβάνει όπου είναι εφικτό, χωρίς διακοπή, τα ακουστικά σήματα που προέρχονται από κάθε χρησιμοποιούμενο μικρόφωνο του πληρώματος,

(3) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος που χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος,

(4) Σήματα ομιλίας ή ακουστικά σήματα αναγνώρισης των βοηθημάτων ναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ακουστικό ή megάφωνο,

(5) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος, που χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού, όπου είναι εφικτό, και

(6) Για ελικόπτερο που δεν είναι εξοπλισμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, τις παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό της ταχύτητας του κύριου στροφείου.

(β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να έχει τη δυνατότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 30 λεπτών της λειτουργίας του.

(γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει πριν το ελικόπτερο κινηθεί με τη δική του ισχύ και να συνεχίζει να καταγράφει έως την περάτωση της πτήσης, όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ.

(δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του στο νερό.

(ε) Σε συμμόρφωση με το παρόν τμήμα, ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης μπορεί να συνδυάζεται με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης. (Βλέπε ACJ OPS 3.700(ε))

(στ) Ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg, αλλά όχι περισσότερο από 7.000 kg, που επιχειρούσαν για σκοπούς HEMS την ή πριν από την 31^η Ιουλίου 1999, μπορεί να συνεχίσουν να επιχειρούν για σκοπούς HEMS, χωρίς να εξοπλισθούν με αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου 2010, εφόσον είναι αποδεκτό από την Αρχή.

JAR-OPS 3.710

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.715

Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης – 1

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.715/3.720)

(Βλέπε ACJ-OPS 3.715/3.720)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται οποιοδήποτε ελικόπτερο για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας την ή μετά την 1^η Αυγούστου 1999, το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MTCOM) πάνω από 3.175 kg, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.

(β) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να έχει τη δυνατότητα να διατηρεί τα στοιχεία που καταγράφηκαν τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 8 ωρών της λειτουργίας του.

(γ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, να καταγράφει:

(1) Για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg, αλλά όχι πάνω από 7.000 kg, τις παραμέτρους που καταγράφονται στον Πίνακα Α του Προσαρτήματος 1,

(2) Για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης πάνω από 7.000 kg, τις παραμέτρους που καταγράφονται στον Πίνακα Β του Προσαρτήματος 1, εκτός από το γεγονός ότι, εφόσον είναι αποδεκτό από την Αρχή, η παράμετρος 19 δεν χρειάζεται να καταγράφεται, όταν πληρούνται οποιεσδήποτε από τις ακόλουθες συνθήκες:

(i) Ο αισθητήρας δεν είναι άμεσα διαθέσιμος,

(ii) Απαιτείται αλλαγή στον εξοπλισμό που παράγει τα στοιχεία,

(3) Για όλα τα ελικόπτερα, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να καταγράφει κάθε ειδική παράμετρο που σχετίζεται με καινοτομία ή μοναδικότητα στο σχεδιασμό ή τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του ελικόπτερου, και

(4) Για ελικόπτερα εξοπλισμένα με συστήματα ηλεκτρονικής απεικόνισης, τις παραμέτρους που καταγράφονται στον Πίνακα Γ του Προσαρτήματος 1.

(δ) Τα στοιχεία πρέπει να λαμβάνονται από τις πηγές του ελικόπτερου οι οποίες δίνουν τη δυνατότητα ακριβούς συσχετισμού με τις πληροφορίες που απεικονίζονται στο πλήρωμα διακυβέρνησης.

(ε) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα στοιχεία πριν το ελικόπτερο μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ και πρέπει να σταματάει αυτόματα αφού το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

(στ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του στο νερό.

(ζ) Σε συμμόρφωση με το παρόν τμήμα, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης μπορεί να συνδυάζεται με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (Βλέπε ACJ OPS 3.700(ε)).

JAR-OPS 3.720

Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης – 2

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.715/3.720)

(Βλέπε ACJ-OPS 3.715/3.720)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας την ή μετά την 1^η Ιανουαρίου 1989, μέχρι και την 31^η Ιουλίου 1999, το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MTCOM) πάνω από 7.000 kg ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών περισσότερων από 9, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.

Για ελικόπτερα που δεν είναι εφοδιασμένα με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης την ή πριν από την 31^η Ιουλίου 1999, η συμμόρφωση με αυτήν την απαίτηση μπορεί να καθυστερήσει μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 2005.

(β) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να έχει τη δυνατότητα να διατηρεί τα στοιχεία που καταγράφηκαν τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 5 ωρών της λειτουργίας του

(γ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να καταγράφει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:

(1) Για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) 7.000 kg ή λιγότερο και με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσότερων από 9, τις παραμέτρους που καταγράφονται στον Πίνακα Α του Προσαρτήματος 1,

(2) Για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης πάνω από 7.000 kg, τις παραμέτρους που καταγράφονται στον Πίνακα Β του Προσαρτήματος 1, εκτός από το γεγονός ότι, εφόσον είναι αποδεκτό από την Αρχή, η παράμετρος 19 δεν χρειάζεται να καταγράφεται, όταν πληρούνται οποιεσδήποτε από τις ακόλουθες συνθήκες:

(i) Ο αισθητήρας δεν είναι άμεσα διαθέσιμος,

(ii) Απαιτείται αλλαγή στον εξοπλισμό που παράγει τα στοιχεία,

(3) Για όλα τα ελικόπτερα, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να καταγράφει κάθε ειδική παράμετρο που σχετίζεται με καινοτομία ή μοναδικότητα στο σχεδιασμό ή τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του ελικόπτερου, και

(4) Για ελικόπτερα εξοπλισμένα με συστήματα ηλεκτρονικής απεικόνισης, τις παραμέτρους που καταγράφονται στον Πίνακα Γ του Προσαρτήματος 1.

(δ) Μεμονωμένες παράμετροι που μπορεί να εξαχθούν με υπολογισμό από τις άλλες καταγεγραμμένες παραμέτρους, δεν χρειάζεται να καταγράφονται, εάν είναι αποδεκτό από την Αρχή.

(ε) Τα στοιχεία πρέπει να λαμβάνονται από τις πηγές του αεροσκάφους οι οποίες δίνουν τη δυνατότητα ακριβούς συσχετισμού με τις πληροφορίες που απεικονίζονται στο πλήρωμα διακυβέρνησης.

(στ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα στοιχεία πριν το ελικόπτερο μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ και πρέπει να σταματάει αυτόματα αφού το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

(ζ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του στο νερό.

(η) Σε συμμόρφωση με το παρόν τμήμα, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης μπορεί να συνδυάζεται με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (Βλέπε ACJ OPS 3.700(ε)).

JAR-OPS 3.725

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.730

Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας καθίσματος, μιάντες πρόσδεσης και μηχανισμοί συγκράτησης παιδιών

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με:

(1) Κάθισμα ή θέση-κρεβάτι για κάθε πρόσωπο ηλικίας δύο ετών ή περισσότερο,

(2) Ζώνη ασφαλείας, με ή χωρίς διαγώνιο μιάντα ώμου, ή μιάντες πρόσδεσης ώμων για χρήση σε κάθε κάθισμα για κάθε επιβάτη ηλικίας 2 ετών ή περισσότερο, για ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας, είτε σε Κράτος Μέλος του JAA ή αλλού, μέχρι και την 31^η Ιουλίου 1999,

(3) Ζώνη ασφαλείας, με ή χωρίς διαγώνιο μιάντα ώμου, ή μιάντες πρόσδεσης ώμων για χρήση σε κάθε κάθισμα για κάθε επιβάτη ηλικίας 2 ετών ή περισσότερο, για ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας, είτε σε Κράτος Μέλος του JAA ή αλλού, την ή μετά την 1^η Αυγούστου 1999,

(4) Μηχανισμό συγκράτησης για κάθε επιβάτη ηλικίας λιγότερο από 2 ετών,

(5) Ζώνες ασφαλείας ώμων για κάθε κάθισμα πλήρωματος διακυβέρνησης, που έχει ενσωματωμένο

μηχανισμό αυτόματης συγκράτησης του κορμού του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης, και

(6) Ζώνες ασφαλείας ώμων για κάθε κάθισμα πληρώματος θαλάμου επιβατών

Σημείωση: Αυτή η απαίτηση δεν αποκλείει τη χρήση των καθισμάτων επιβατών από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται καθ' υπέρβαση της απαιτούμενης σύνθεσης πληρώματος θαλάμου επιβατών.

(7) Καθίσματα για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών που βρίσκονται, όπου είναι δυνατόν, κοντά σε έξοδο κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου. Εάν ο αριθμός των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών υπερβαίνει τον αριθμό των εξόδων κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου, τα επιπλέον απαιτούμενα καθίσματα πρέπει να βρίσκονται σε τέτοια θέση, ώστε τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών να είναι ικανά να βοηθήσουν με τον καλύτερο τρόπο τους επιβάτες στην περίπτωση εκκένωσης έκτακτης ανάγκης. Οι θέσεις αυτές πρέπει να είναι στραμμένες προς τα εμπρός ή προς τα πίσω υπό γωνία 15° με το διαμήκη άξονα του ελικοπτήρου.

(β) Όλοι οι ιμάντες ασφαλείας ώμων και οι ζώνες ασφαλείας πρέπει να έχουν μηχανισμό αποσύνδεσης ενός σημείου. Η ζώνη ασφαλείας με διαγώνιο ιμάντα ώμου επιτρέπεται, εφόσον είναι πρακτικώς αδύνατη η τοποθέτηση μηχανισμού αποσύνδεσης ενός σημείου.

JAR-OPS 3.731

Ενδείξεις πρόσδεσης ζωνών ασφαλείας και απαγόρευσης καπνίσματος

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο, στο οποίο όλες οι θέσεις επιβατών δεν είναι ορατές από τη θέση του κυβερνήτη, ή από τη θέση του χειριστή στον οποίο μπορεί να ανατεθεί η διεξαγωγή της πτήσης, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με μέσο που δείχνει σε όλους τους επιβάτες και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πότε πρέπει να προσδεθούν οι ζώνες ασφαλείας και πότε δεν επιτρέπεται το κάπνισμα.

JAR-OPS 3.735

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.740

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.745

Κυτία πρώτων βοηθειών

(Βλέπε AMC OPS 3.745)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με κυτία πρώτων βοηθειών, εύκολα προσιτό για χρήση.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα κυτία πρώτων βοηθειών:

(1) Επιθεωρούνται περιοδικά για να διαπιστωθεί, στο βαθμό που είναι δυνατόν, ότι τα περιεχόμενα διατηρούνται στην κατάσταση που επιβάλλεται από την προβλεπόμενη χρήση τους, και

(2) Ανανεώνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα, σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στις πινακίδες τους, ή όταν το επιβάλουν οι περιστάσεις.

JAR-OPS 3.750

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.755

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.760

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.765

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.770

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.775

Συμπληρωματικό οξυγόνο – ελικόπτερα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.775)

(α) Γενικά

(1) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο χωρίς καμπίνα συμπίεσης σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10.000 ποδών, εκτός εάν παρέχεται εξοπλισμός συμπληρωματικού οξυγόνου, ικανός να αποθηκεύει και να διανέμει τις απαιτούμενες ποσότητες οξυγόνου.

(2) Η ποσότητα συμπληρωματικού οξυγόνου για συντήρηση, που απαιτείται για μια συγκεκριμένη πτητική λειτουργία, πρέπει να καθορίζεται επί τη βάση των υψών πτήσης και τη διάρκεια της πτήσης, και είναι σύμφωνη με τις λειτουργικές διαδικασίες που καθορίζονται για κάθε πτητική λειτουργία στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, και με τις διαδρομές της πτήσης, καθώς και με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(3) Ελικόπτερο που πρόκειται να επιχειρήσει σε απόλυτο ύψος πίεσης άνω των 10.000 ποδών πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανέμει τις απαιτούμενες ποσότητες οξυγόνου.

(β) Απαιτήσεις παροχής οξυγόνου

(1) *Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης.* Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που εκτελεί καθήκοντα στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να τροφοδοτείται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1. Εάν όλοι οι καταλαμβάνοντες καθίσματα στο θάλαμο διακυβέρνησης τροφοδοτούνται από την πηγή τροφοδοσίας οξυγόνου του πληρώματος διακυβέρνησης τότε, για τους σκοπούς παροχής οξυγόνου, πρέπει να θεωρούνται ως μέλη του πληρώματος που εκτελεί καθήκοντα στο θάλαμο διακυβέρνησης.

(2) *Μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών, επιπλέον μέλη πληρώματος και επιβάτες.* Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών και οι επιβάτες πρέπει να τροφοδοτούνται με οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1. Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται επιπλέον του ελαχίστου αριθμού των απαιτούμενων μελών του πληρώματος, καθώς και τα πρόσθετα μέλη του πληρώματος, πρέπει να θεωρούνται ως επιβάτες, για σκοπούς παροχής οξυγόνου.

JAR-OPS 3.780

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.785

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.790

Πυροσβεστήρες χειρός

(Βλέπε AMC OPS 3.790)

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο εκτός εάν διατίθενται πυροσβεστήρες χειρός για χρήση στα διαμερίσματα πληρώματος επιβατών και, κατά περίπτωση, φορτίου καθώς και στους χώρους ενδιαίτησης, σύμφωνα με τα ακόλουθα:

(α) Ο τύπος και η ποσότητα του κατασβεστικού υλικού πρέπει να είναι κατάλληλα για τα είδη φωτιάς που είναι πιθανόν να συμβούν στο διαμέρισμα όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και, για τα διαμερίσματα προσωπικού, πρέπει να ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων,

(β) Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός, που περιέχει Halon 1211 (βρωμοχλωροδιφθορομεθάνιο CBrClF₂), ή ισοδύναμο ως κατασβεστικό υλικό, πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένος στο θάλαμο διακυβέρνησης για χρήση από το πλήρωμα διακυβέρνησης,

(γ) Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός πρέπει να είναι τοποθετημένος, ή να είναι εύκολα προσιτός για χρήση, σε κάθε χώρο ενδιαίτησης που δεν βρίσκεται στον κύριο θάλαμο επιβατών,

(δ) Τουλάχιστον ένας εύκολα προσιτός πυροσβεστήρας χειρός πρέπει να είναι διαθέσιμος για χρήση σε κάθε διαμέρισμα φορτίου ο οποίος είναι προσιτός στα μέλη του πληρώματος κατά την πτήση, για σκοπούς πυρόσβεσης, και

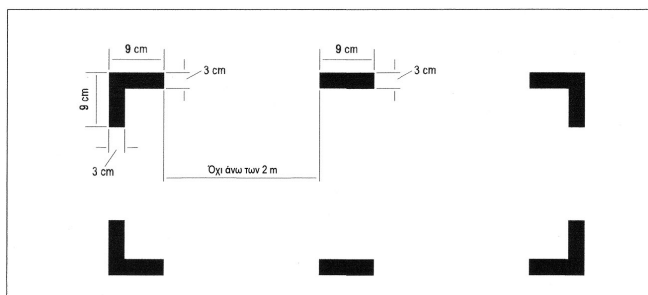
(ε) Πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον ο παρακάτω αριθμός πυροσβεστήρων χειρός, που είναι κατάλληλα τοποθετημένος ώστε να παρέχει επαρκή δυνατότητα χρήσης σε κάθε διαμέρισμα επιβατών:

Χωρητικότητα θέσεων διαμερίσματος επιβατών	Ελάχιστος αριθμός πυροσβεστήρων χειρός
7 έως 30	1
31 έως 60	2
61 έως 200	3

JAR-OPS 3.795
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.800
Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, εφόσον στο ελικόπτερο έχουν σημειωθεί περιοχές της άτρακτου που είναι κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, οι περιοχές αυτές πρέπει να φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται παρακάτω. Τα χρώματα της σήμανσης πρέπει να είναι κόκκινα ή κίτρινα, και εάν είναι αναγκαίο, πρέπει να έχουν λευκό περίγραμμα για να δημιουργείται αντίθεση με το περιβάλλον. Εάν οι γωνιακές σημάνσεις απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 2 μέτρα, πρέπει να παρεμβάλλονται ενδιάμεσες γραμμές 9cm x 3cm έτσι ώστε να μην υπάρχουν περισσότερο από 2 μέτρα μεταξύ διαδοχικών σημάνσεων.



JAR-OPS 3.805
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.810
Μεγάφωνα

(Βλέπε AMC OPS 3.810)

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MASPC) περισσότερων από 19, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με φορητά μεγάφωνα τροφοδοτούμενα με μπαταρίες, εύκολα προσβάσιμα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος κατά τη διάρκεια εκκένωσης έκτακτης ανάγκης.

JAR-OPS 3.815
Φωτισμός έκτακτης ανάγκης

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MASPC) περισσότερων από 19, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με:

- (1) Σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης, που έχει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας για να παρέχει πηγή γενικού φωτισμού του θαλάμου επιβατών για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του ελικοπτερού, και
- (2) Φωτισμένες σημάνσεις και ενδείξεις εντοπισμού των εξόδων κινδύνου.

JAR-OPS 3.820
Αυτόματος πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης

(Βλέπε IEM OPS 3.820)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με αυτόματο Πομπό Εντοπισμού Έκτακτης Ανάγκης (ELT).

(β) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με Επιδόσεις Τάξης 1 ή 2 σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια σε αφιλόξενο περιβάλλον, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.480(α)(12)(ii)(A), σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης περισσότερο από 10 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε πτήση υποστήριξης ή σε σχέση με υπεράκτια εκμετάλλευση ορυκτών πόρων (που περιλαμβάνει και αέρια), εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης που αναπτύσσεται αυτόματα (ELT(AD)).

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα ELT έχουν τη δυνατότητα ταυτόχρονης εκπομπής στους 121,5 MHz και 406 MHz, είναι κωδικοποιημένα σύμφωνα με το Παράρτημα 10 του ICAO και είναι καταχωρημένα στον εθνικό φορέα που είναι υπεύθυνος για την έναρξη Έρευνας και Διάσωσης ή σε άλλο διορισμένο φορέα.

JAR-OPS 3.825 **Σωσίβια γιλέκα**

(Βλέπε IEM OPS 3.825)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο για οποιεσδήποτε πτητικές λειτουργίες σε υδάτινη επιφάνεια ή σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια:

(1) Όταν επιχειρεί με Επιδόσεις Τάξης 3 πέραν της απόστασης αυτοπεριστροφής από την ξηρά, ή

(2) Όταν επιχειρεί με Επιδόσεις Τάξης 1 ή 2, σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης περισσότερο από 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, ή

(3) Όταν επιχειρεί με Επιδόσεις Τάξης 2 ή 3, όταν απογειώνεται ή προσγειώνεται σε ελικοδρόμιο όπου το ίχνο απογείωσης ή προσέγγισης είναι πάνω από το νερό, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σωσίβια γιλέκα που διαθέτουν φως εντοπισμού επιζώντα, για κάθε επιβαίνοντα, αποθηκευμένα σε θέση εύκολα προσιτή, με δεμένη τη ζώνη ασφαλείας ή τους ιμάντες πρόσδεσης ώμων, από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του προσώπου για του οποίου τη χρήση προορίζονται καθώς και ατομική συσκευή επίπλευσης βρέφους, εφοδιασμένη με φως εντοπισμού επιζώντα, για χρήση από κάθε βρέφος επί του σκάφους.

JAR-OPS 3.827 **Στολές επιβίωσης μελών πληρώματος**

(Βλέπε ACJ OPS 3.827)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με Επιδόσεις Τάξης 1 ή 2 σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια, σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης περισσότερο από 10 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε πτήση υποστήριξης ή σε σχέση με υπεράκτια εκμετάλλευση ορυκτών πόρων (που περιλαμβάνουν αέρια), όταν το δελτίο ή οι προγνώσεις καιρού, που διαθέτει ο κυβερνήτης, 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 εκτιμώμενο χρόνο επιβίωσης, εκτός εάν κάθε μέλος του πληρώματος φοράει στολή επιβίωσης.

(β) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με Επιδόσεις Τάξης 3 σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια, πέραν της απόστασης αυτοπεριστροφής ή ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης από την ξηρά, όταν το δελτίο ή οι προγνώσεις καιρού, που διαθέτει ο κυβερνήτης, δείχνουν ότι η θερμοκρασία της θάλασσας θα είναι μικρότερη από +10°C κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός εάν κάθε μέλος του πληρώματος φοράει στολή επιβίωσης.

JAR-OPS 3.830

Σωσίβια λέμβοι και ELT επιβίωσης σε παρατεταμένες πτήσεις πάνω από τη υδάτινη επιφάνεια
(Βλέπε AMC OPS3.830)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης περισσότερο από 10 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης, όταν επιχειρεί με Επιδόσεις Τάξης 1 ή 2, ή σε χρόνο πτήσης 3 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, όταν επιχειρεί με Επιδόσεις Τάξης 3, εκτός εάν φέρει:

(1) Στην περίπτωση ελικοπτέρου που μεταφέρει λιγότερα από 12 πρόσωπα, κατ' ελάχιστον μια σωσίβια λέμβος με ονομαστική χωρητικότητα όχι λιγότερη από το μέγιστο αριθμό των προσώπων επί του σκάφους,

(2) Στην περίπτωση ελικοπτέρου που μεταφέρει περισσότερα από 11 πρόσωπα, κατ' ελάχιστον δύο σωσίβια λέμβοι επαρκείς να υποδεχθούν από κοινού όλα τα πρόσωπα που θα μπορούσαν να μεταφερθούν επί του σκάφους. Σε περίπτωση που χαθεί μια σωσίβια λέμβος με τη μεγαλύτερη ονομαστική χωρητικότητα, η χωρητικότητα υπερφόρτωσης της εναπομένουσας λέμβου(ων) πρέπει να είναι επαρκής να υποδεχθεί όλα τα πρόσωπα επί του ελικοπτέρου. (Βλέπε AMC OPS 3.830(α)(2)).

(3) Τουλάχιστον ένα πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης επιβίωσης (ELT(S)), για κάθε σωσίβια λέμβο που μεταφέρει (αλλά δεν απαιτούνται περισσότεροι από 2 ELT), ο οποίος είναι ικανός να εκπέμπει στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο Παράρτημα 10 του ICAO. (Βλέπε AMC OPS 3.830(α)(3)),

(4) Φωτισμό εξόδου κινδύνου, και

(5) Σωσίβιο εξοπλισμό, που περιλαμβάνει και μέσων για τη διατήρηση της ζωής, ανάλογα με την

πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί.

JAR-OPS 3.835 **Εξοπλισμός επιβίωσης**

(Βλέπε IEM OPS 3.835)

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο σε περιοχές όπου η έρευνα και διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με τα ακόλουθα:

(α) Εξοπλισμό σημάτων για να κάνει τα σήματα κινδύνου με φωτοβολίδες που καθορίζονται στο Παράρτημα 2 του ICAO ,

(β) Τουλάχιστον ένα πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης επιβίωσης (ELT (S)), ικανό να εκπέμπει στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.830 (βλέπε επίσης AMC OPS 3.830(α)(3)), και

(γ) Πρόσθετο εξοπλισμό επιβίωσης για τη διαδρομή της πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των προσώπων επί του σκάφους (βλέπε AMC OPS 3.830(γ)).

JAR-OPS 3.837

Πρόσθετες απαιτήσεις για ελικόπτερα που επιχειρούν προς ή από ελικοδρόμια εξέδρας που βρίσκονται σε αφιλόξενη θαλάσσια περιοχή (όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.480(α)(13)(ii)(A))

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο σε πτήση προς ή από ελικοδρόμιο εξέδρας, που βρίσκεται σε αφιλόξενη θαλάσσια περιοχή, σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης περισσότερο από 10 λεπτά, με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε πτήση υποστήριξης ή σε σχέση με υπεράκτια εκμετάλλευση ορυκτών πόρων (που περιλαμβάνει αέρια), εκτός εάν:

(1) Όλα τα άτομα επί του σκάφους φορούν στολή επιβίωσης, όταν το δελτίο ή οι προγνώσεις καιρού, που διαθέτει ο κυβερνήτης, 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 υπολογισμένο χρόνο επιβίωσης, ή όταν η πτήση σχεδιάζεται να διεξαχθεί κατά τη νύχτα (βλέπε IEM OPS 3.827),

(2) Όλες οι σωσίβιες λέμβοι, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.830, είναι τοποθετημένες έτσι ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν στις θαλάσσιες συνθήκες στις οποίες αξιολογήθηκαν τα χαρακτηριστικά προσθαλάσσωσης, επίπλευσης και ισορροπίας του ελικοπτερού προκειμένου να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις προσθαλάσσωσης για πιστοποίηση (Βλέπε IEM OPS 3.837(α)(2)),

(3) Το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης, που έχει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας για να παρέχει πηγή γενικού φωτισμού του θαλάμου επιβατών για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του ελικοπτερού,

(4) Όλες οι εξόδους κινδύνου, που περιλαμβάνουν και τις εξόδους κινδύνου του πληρώματος, και ο τρόπος για το άνοιγμα τους έχει εμφανή σήμανση για την καθοδήγηση των επιβαινόντων ώστε να χρησιμοποιήσουν τις εξόδους υπό το φως της ημέρας ή στο σκοτάδι. Οι εν λόγω σιμάνσεις έχουν σχεδιαστεί ώστε να παραμένουν ορατές όταν το ελικόπτερο έχει ανατραπεί και ο θάλαμος επιβατών έχει βυθιστεί,

(5) Όλες οι μη απορριπτόμενες πόρτες, οι οποίες έχουν καθοριστεί ως εξόδους κινδύνου προσθαλάσσωσης, έχουν τρόπο ασφάλισής τους στην ανοικτή θέση, έτσι ώστε να μην εμποδίζουν την διαφυγή των επιβαινόντων σε όλες τις θαλάσσιες συνθήκες, έως τις δυσμενέστερες που απαιτείται να αξιολογηθούν για την προσθαλάσσωση και επίπλευση,

(6) Όλες οι πόρτες, παράθυρα ή άλλα ανοίγματα στο διαμέρισμα των επιβατών, που έχουν εγκριθεί από την Αρχή ως κατάλληλα για σκοπούς υποβρύχιας διαφυγής, διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό έτσι ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,

(7) Τα σωσίβια γιλέκα φοριούνται συνεχώς, εκτός εάν ο επιβάτης ή το μέλος του πληρώματος φορά ολοκληρωμένη στολή επιβίωσης που πληροί τις συνδυασμένες απαιτήσεις της στολής επιβίωσης και του σωσίβιου γιλέκου, η οποία είναι αποδεκτή από την Αρχή.

JAR-OPS 3.840

Ελικόπτερα πιστοποιημένα να επιχειρούν σε υδάτινη επιφάνεια – Διάφοροι εξοπλισμοί

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται σε υδάτινες επιφάνειες ελικόπτερο πιστοποιημένο να επιχειρεί σε υδάτινες επιφάνειες, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με:

(1) Άγκυρα θαλάσσης και άλλο εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, αγκυροβόλησης ή ελιγμών του αεροσκάφους στο νερό, ανάλογο του μεγέθους του, του βάρους και των χαρακτηριστικών εξυπηρέτησης, και

(2) Εξοπλισμό για να κάνει τα ηχητικά σήματα που καθορίζονται στους Διεθνείς Κανονισμούς για

την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, όπου έχει εφαρμογή.

JAR-OPS 3.843

Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από υδάτινη επιφάνεια – Προσθαλάσωση

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με Επιδόσεις Τάξης 1 ή 2, σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια σε αφιλόξενο περιβάλλον και σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης περισσότερο από 10 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης, εκτός εάν το ελικόπτερο αυτό έχει σχεδιαστεί για προσθαλάσωση ή είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με τις διατάξεις προσθαλάσωσης.

(β) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με Επιδόσεις Τάξης 1 ή 2, σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια σε μη αφιλόξενο περιβάλλον και σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης περισσότερο από 10 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης, εκτός εάν το ελικόπτερο αυτό έχει σχεδιαστεί για προσθαλάσωση ή είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με τις διατάξεις προσθαλάσωσης, ή έχει προσαρμοσμένο εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης.

(γ) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με Επιδόσεις Τάξης 2, όταν απογειώνεται ή προσγειώνεται πάνω από υδάτινη επιφάνεια, εκτός εάν το ελικόπτερο αυτό έχει σχεδιαστεί για προσθαλάσωση ή είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με τις διατάξεις προσθαλάσωσης ή έχει προσαρμοσμένο εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης. (Βλέπε IEM OPS 3.843(γ)). Εκτός από την περίπτωση όπου, με σκοπό την ελαχιστοποίηση της έκθεσης, η προσγείωση ή απογείωση από περιοχή επιχειρήσεων HEMS σε πυκνοκατοικημένο περιβάλλον διεξάγεται πάνω από υδάτινη επιφάνεια – εκτός εάν απαιτείται διαφορετικά από την Αρχή.

(δ) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με Επιδόσεις Τάξης 3, σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια πέραν της απόστασης ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης από την ξηρά, εκτός εάν το ελικόπτερο αυτό έχει σχεδιαστεί για προσθαλάσωση ή είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με τις διατάξεις προσθαλάσωσης, ή έχει προσαρμοσμένο εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.715/3.720
Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης – 1 και 2 – Κατάλογος παραμέτρων προς καταγραφή

Πίνακας Α – Ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) 7.000 kg ή λιγότερο

No.	Παράμετρος
1	Χρόνος ή σχετικός χρόνος μέτρησης
2	Απόλυτο ύψος πίεσης
3	Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρος
4	Πορεία
5	Ομαλή επιτάχυνση
6	Στάση πρόνευσης
7	Στάση διατοιχισμού
8	Επιλογή μηχανικής εκπομπής ασυρμάτου
9	Ισχύς σε κάθε κινητήρα (ελεύθερη ταχύτητα στροβίλου ισχύος και torque του κινητήρα)/θέση του χειριστηρίου ελέγχου ισχύος στο θάλαμο διακυβέρνησης (εάν έχει εφαρμογή)
10α	Ταχύτητα κυρίου στροφείου
10β	Πέδη στροφείου (εάν είναι εγκατεστημένη)
11	Πρωτεύοντα χειριστήρια ελέγχου πτήσης – Θέση ενέργειας χειριστή και αποτέλεσμα ελέγχου (εάν έχει εφαρμογή)
11α	Εφαρμογή δυνάμεως επί του συνθέτου χειριστηρίου
11β	Εφαρμογή δυνάμεως επί του συνθέτου χειριστηρίου πορείας κατά το διαμήκη άξονα
11γ	Εφαρμογή δυνάμεως επί του συνθέτου χειριστηρίου πορείας κατά τον εγκάρσιο άξονα
11δ	Ποδωστήριο ουραίου στροφείου
11ε	Ελεγχόμενος σταθεροποιητής
11στ	Επιλογή υδραυλικών
12	Προειδοποιήσεις
13	Εξωτερική θερμοκρασία αέρος
14	Κατάσταση εμπλοκής αυτομάτου πιλότου
15	Εμπλοκή συστήματος προσαύξησης ευστάθειας

Πίνακας Β – Ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 7.000 kg

No.	Παράμετρος
1	Χρόνος ή σχετικός χρόνος μέτρησης
2	Απόλυτο ύψος πίεσης
3	Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρος
4	Πορεία
5	Ομαλή επιτάχυνση
6	Στάση πρόνευσης
7	Στάση διατοιχισμού
8	Επιλογή μηχανικής εκπομπής ασυρμάτου
9	Ισχύς σε κάθε κινητήρα (ελεύθερη ταχύτητα στροβίλου ισχύος και torque του κινητήρα)/θέση του χειριστηρίου ελέγχου ισχύος στο θάλαμο διακυβέρνησης (εάν έχει εφαρμογή)
10α	Ταχύτητα κυρίου στροφείου
10β	Πέδη στροφείου (εάν είναι εγκατεστημένη)

11	Πρωτεύοντα χειριστήρια ελέγχου πτήσης – Θέση ενέργειας χειριστή και αποτέλεσμα ελέγχου (εάν έχει εφαρμογή)
11α	Εφαρμογή δυνάμεως επί του συνθέτου χειριστηρίου
11β	Εφαρμογή δυνάμεως επί του συνθέτου χειριστηρίου πορείας κατά το διαμήκη άξονα
11γ	Εφαρμογή δυνάμεως επί του συνθέτου χειριστηρίου πορείας κατά τον εγκάρσιο άξονα
11δ	Ποδωστήριο ουραίου στροφείου
11ε	Ελεγχόμενος σταθεροποιητής
11στ	Επιλογή υδραυλικών
12	Χαμηλή πίεση υδραυλικών
13	Εξωτερική θερμοκρασία αέρος
14	Κατάσταση εμπλοκής AFCS
15	Εμπλοκή συστήματος προσαύξησης ευστάθειας
16	Πίεση λαδιού κυρίου κιβωτίου οδοντωτών τροχών
17	Θερμοκρασία λαδιού κυρίου κιβωτίου οδοντωτών τροχών
18	Βαθμός εκτροπής και επιτάχυνση εκτροπής
19	Ενδεικνυόμενη δύναμη αναρτημένου φορτίου (εάν είναι εγκατεστημένο)
20	Διαμήκης επιτάχυνση (άξονας σκάφους)
21	Πλευρική επιτάχυνση
22	Ραδιούψόμετρο
23	Απόκλιση από την κατακόρυφη δέσμη (ίχνος κατολίσθησης ILS ή υψόμετρο MLS)
24	Απόκλιση από την οριζόντια δέσμη (ίχνος ευθυγράμμισης ILS ή αζιμούθιο MLS)
25	Διέλευση ραδιοσημαντήρα
26	Προειδοποιήσεις
27	Δεσμευμένο (προτείνεται η επιλογή συχνότητας του δέκτη ναυτιλίας)
28	Δεσμευμένο (προτείνεται η απόσταση DME)
29	Δεσμευμένο (προτείνονται τα στοιχεία ναυτιλίας)
30	Σύστημα προσγειώσεως ή η θέση επιλογέα συστήματος

Πίνακας 3 – Ελικόπτερα εξοπλισμένα με συστήματα ηλεκτρονικής απεικόνισης

C	Παράμετρος
6	Επιλεγείσα βαρομετρική ρύθμιση (θέση κάθε χειριστή)
7	Επιλεγέν απόλυτο ύψος
8	Επιλεγείσα ταχύτητα
9	Επιλεγέν mach
10	Επιλεγείσα κατακόρυφη ταχύτητα
11	Επιλεγείσα πορεία
12	Επιλεγέν ίχνος πτήσεως
13	Επιλεγέν αποφασιστικό σχετικό ύψος
14	Μορφή απεικόνισης EFIS
15	Πολλαπλή λειτουργία/Κινητήρας/Μορφή απεικόνισης συνεγέρσεων

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.775
Συμπληρωματικό οξυγόνο για ελικόπτερα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα

Πίνακας 1

(α)	(β)
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΓΙΑ:	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΛΥΤΟ ΥΨΟΣ ΠΙΕΣΗΣ
1. Όλους τους επιβαίνοντες στο θάλαμο διακυβέρνησης, που εκτελούν πτητικά καθήκοντα	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10.000 ποδών.
2. Όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης άνω των 13.000 ποδών και για οποιαδήποτε χρονική περίοδο που υπερβαίνει τα 30 λεπτά σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10.000 ποδών, αλλά που δεν υπερβαίνουν τα 13.000 πόδια.
3. Το 100% των επιβατών (Βλέπε Σημείωση)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 13.000 ποδών.
4. Το 10% των επιβατών (Βλέπε Σημείωση)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης μετά από 30 λεπτά σε απόλυτα ύψη πίεσης μεγαλύτερα των 10.000 ποδών, αλλά που δεν υπερβαίνουν τα 13.000 πόδια.

Σημείωση: Για τους σκοπούς του παρόντος πίνακα, η λέξη 'επιβάτες' σημαίνει τους επιβάτες που μεταφέρονται πραγματικά και περιλαμβάνει τα νήπια ηλικίας κάτω των 2.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.830
Πομπός Εντοπισμού Έκτακτης Ανάγκης (ELT(S))
(Βλέπε JAR-OPS 3.380 και JAR-OPS 3.835)

(α) Όλα τα ELT(S) πρέπει να είναι ικανά για ταυτόχρονη εκπομπή στους 121,5 MHz και 406 MHz, είναι κωδικοποιημένα σύμφωνα με το Παράρτημα 10 του ICAO και είναι καταχωρημένα στον εθνικό φορέα που είναι υπεύθυνος για την έναρξη Έρευνας και Διάσωσης ή σε άλλο διορισμένο φορέα.

ΤΜΗΜΑ ΙΒ – ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

JAR-OPS 3.845

Γενική εισαγωγή

(Βλέπε IEM OPS 3.845)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι μια πτήση δεν αρχίζει, εκτός εάν ο εξοπλισμός επικοινωνίας και αεροναυτιλίας που απαιτείται, σύμφωνα με το παρόν Τμήμα, είναι:

(1) Εγκεκριμένος και εγκατεστημένος σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ισχύουν σχετικά, και περιλαμβάνουν το ελάχιστο πρότυπο επίδοσης, τις επιχειρησιακές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας,

(2) Εγκατεστημένος έτσι ώστε η βλάβη οποιασδήποτε μονάδας, που είναι απαραίτητη για σκοπούς επικοινωνίας ή ναυτιλίας, ή για αμφότερους, δεν θα έχει ως αποτέλεσμα τη βλάβη κάποιας άλλης μονάδας που είναι απαραίτητη για σκοπούς επικοινωνίας ή ναυτιλίας,

(3) Σε επιχειρησιακή κατάσταση για το είδος της πτητικής λειτουργίας που διεξάγεται, εκτός από όσα προβλέπονται στο MEL (παραπομπή στο JAR-OPS 3.030), και

(4) Διατεταγμένος έτσι ώστε, εάν ο εξοπλισμός πρόκειται να χρησιμοποιηθεί από τη θέση ενός μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης, κατά τη διάρκεια της πτήσης, πρέπει να χειρίζεται εύκολα από τη θέση αυτή. Όταν απαιτείται ο χειρισμός μιας μονάδας του εξοπλισμού από περισσότερα του ενός μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, πρέπει να είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να είναι εύκολος ο χειρισμός του εξοπλισμού από οποιαδήποτε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός του.

(β) Τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων του εξοπλισμού επικοινωνίας και ναυτιλίας είναι εκείνα που καθορίζονται στις ισχύουσες κοινές οδηγίες τεχνικών προτύπων (JTSO), όπως παρατίθενται στο JAR-TSO, εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους επιχειρησιακούς κώδικες ή τους κώδικες πτητικής ικανότητας. Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας, που συμμορφώνεται με προδιαγραφές σχεδιασμού και επιδόσεων διαφορετικές από εκείνες των JTSO, κατά την ημερομηνία εφαρμογής του JAR-OPS, μπορεί να παραμείνει σε υπηρεσία, ή να εγκατασταθεί, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν Τμήμα. Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας που ήδη έχει εγκριθεί, δεν απαιτείται να συμμορφώνεται με αναθεωρημένη JTSO ή αναθεωρημένη προδιαγραφή, διαφορετική από JTSO, εκτός εάν καθορίζεται αναδρομική απαίτηση.

JAR-OPS 3.850

Εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο εκτός εάν είναι εξοπλισμένο με ραδιοσύρματο που απαιτείται για το είδος της πτητικής λειτουργίας που διεξάγεται.

(β) Όπου απαιτούνται δύο ανεξάρτητα συστήματα ραδιοασυρμάτου (ξεχωριστά και πλήρη), σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Τμήματος, κάθε σύστημα πρέπει να έχει ανεξάρτητη εγκατάσταση κεραίας, εκτός από την περίπτωση που απαιτείται μόνο μια κεραία, όταν χρησιμοποιούνται σταθερά υποστηριζόμενες ασύρματες κεραίες ή άλλες εγκαταστάσεις κεραιών ισοδύναμης αξιοπιστίας.

(γ) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας που απαιτείται για συμμόρφωση με την παράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει επίσης να προβλέπει επικοινωνίες στην αεροναυτική συχνότητα ανάγκης των 121,5 MHz.

JAR-OPS 3.855

Πίνακας επιλογέα ακουστικών σημάτων

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο υπό IFR, εκτός εάν είναι εξοπλισμένο με πίνακα επιλογέα ακουστικών σημάτων, που είναι προσιτός σε κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να τον χρησιμοποιεί.

JAR-OPS 3.860

Εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου για πτητικές λειτουργίες υπό VFR σε διαδρομές όπου η ναυτιλία διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο υπό VFR σε διαδρομές όπου η ναυτιλία μπορεί να διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους, εκτός εάν είναι εξοπλισμένο με το ραδιοσύρματο (εξοπλισμός επικοινωνίας και ερωτο-αποκριτή SSR) που είναι απαραίτητος για να εκπληρώνονται τα ακόλουθα, υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας:

(α) Να επικοινωνεί με τους κατάλληλους επίγειους σταθμούς,

(β) Να επικοινωνεί με τις κατάλληλες υπηρεσίες εξυπηρέτησης ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας από οποιοδήποτε σημείο σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο εντός του οποίου πρόκειται να διεξαχθούν οι πτήσεις,

(γ) Να λαμβάνει μετεωρολογικές πληροφορίες, και

(δ) Όταν επιβάλλεται από τις απαιτήσεις του εναερίου χώρου, να απαντά στις ερωτήσεις του SSR με ερωτο-αποκριτή αναφοράς ύψους πίεσης, ο οποίος λειτουργεί σύμφωνα με το Παράρτημα 10, Κεφάλαιο IV του ICAO.

JAR-OPS 3.865

Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας για πτητικές λειτουργίες υπό IFR ή VFR σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους
(Βλέπε AMC OPS 3.865)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο υπό IFR ή VFR σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν μπορεί να διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους, εκτός εάν το ελικόπτερο είναι εξοπλισμένο με το ραδιοασύρματο (επικοινωνίας και ερωτο-αποκριτή SSR) και εξοπλισμό ναυτιλίας σύμφωνα με τις απαιτήσεις των υπηρεσιών εναερίας κυκλοφορίας στην περιοχή επιχειρήσεων.

(β) *Εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου περιλαμβάνει όχι λιγότερα από:

(1) Δύο ανεξάρτητα συστήματα ραδιοεπικοινωνίας που είναι απαραίτητα, κάτω από κανονικές συνθήκες λειτουργίας, για την επικοινωνία με κατάλληλο επίγειο σταθμό από οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, που περιλαμβάνει και τις εκτροπές, και

(2) Όταν επιβάλλεται από τις απαιτήσεις του εναερίου χώρου, να απαντά στις ερωτήσεις του SSR με ερωτο-αποκριτή αναφοράς ύψους πίεσης, ο οποίος λειτουργεί σύμφωνα με το Παράρτημα 10, Κεφάλαιο IV του ICAO.

(γ) *Εξοπλισμός ναυτιλίας.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ναυτιλίας:

(1) Περιλαμβάνει όχι λιγότερα από:

(i) Δύο ανεξάρτητα βοηθήματα ναυτιλίας κατάλληλα για τη διαδρομή/ περιοχή της πτήσης,

(ii) Ένα βοήθημα προσέγγισης κατάλληλο για τα ελικοδρόμια προορισμού και εναλλαγής,

(iii) Ένα σύστημα περιοχικής ναυτιλίας, όταν απαιτείται περιοχική ναυτιλία για τη διαδρομή/ περιοχή της πτήσης.

(iv) Δύο συστήματα λήψης VOR σε οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, όπου η ναυτιλία βασίζεται μόνο σε σήματα VOR, και

(v) Δύο συστήματα ADF σε οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, όπου η ναυτιλία βασίζεται μόνο σε σήματα NDB, ή

(2) Συμμορφώνεται με τον τύπο των απαιτούμενων επιδόσεων ναυτιλίας (RNP) για πτητική λειτουργία στον συγκεκριμένο εναέριο χώρο (Βλέπε επίσης IEM OPS 3.243).

(δ) Ο αερομεταφορέας μπορεί να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο, που δεν είναι εφοδιασμένο με τον εξοπλισμό ναυτιλίας που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (γ)(1)(iv) ή/και (γ)(1)(v) ανωτέρω, υπό την προϋπόθεση ότι είναι εφοδιασμένο με εναλλακτικό εξοπλισμό που έχει εγκριθεί από την Αρχή, για τη διαδρομή/ περιοχή της πτήσης. Η αξιοπιστία και η ακρίβεια του εναλλακτικού εξοπλισμού πρέπει να επιτρέπει ασφαλή ναυτιλία στην προτιθέμενη διαδρομή.

(ε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός επικοινωνιών VHF, το ίχνος ευθυγράμμισης του ILS και οι δέκτες του VOR που είναι εγκατεστημένα σε ελικόπτερα που πρόκειται να επιχειρήσουν υπό IFR, είναι του τύπου που έχει εγκριθεί ως συμμορφούμενος με τα πρότυπα επιδόσεων ατρωσίας δεκτών FM (βλέπε ACJ OPS 3.865(ε)).

(στ) Όπου είναι εκτός ενεργείας όχι περισσότερες από μια μονάδα εξοπλισμού που καθορίζεται στην παράγραφο (α) παραπάνω, όταν το ελικόπτερο πρόκειται να ξεκινήσει μια πτήση, το ελικόπτερο παρά ταύτα μπορεί να απογειωθεί για αυτή την πτήση εάν:

(1) Δεν είναι εύλογα και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί αυτό η μονάδα πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το ελικόπτερο δεν έχει εκτελέσει περισσότερες από μια πτήση από τότε που η μονάδα βρέθηκε να είναι εκτός ενεργείας, και

(3) Ο κυβερνήτης έχει βεβαιωθεί ότι η πτήση μπορεί να εκτελεσθεί με ασφάλεια και σύμφωνα με οποιοσδήποτε σχετικές απαιτήσεις του κατάλληλου ορίου ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη τις τελευταίες διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τη διαδρομή/ περιοχή και το ελικοδρόμιο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί (που περιλαμβάνει και οποιασδήποτε σχεδιασμένη εκτροπή) καθώς και τις καιρικές συνθήκες που πιθανόν να συναντήσει.

JAR-OPS 3.870

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

ΤΜΗΜΑ ΙΓ – ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

JAR-OPS 3.875

Γενικά

(Βλέπε IEM OPS 3.875)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο, εκτός εάν συντηρείται και αποδεσμεύεται για υπηρεσία από οργανισμό κατάλληλα εγκεκριμένο/ αποδεκτό, σύμφωνα με τον Κανονισμό της Επιτροπής (EC) No 2042/2003, Μέρος-145, εκτός από το γεγονός ότι οι προ πτήσεως επιθεωρήσεις δεν είναι απαραίτητο να εκτελούνται από οργανισμό του Μέρους-145.

(β) Οι απαιτήσεις συνεχούς πτητικής ικανότητας ελικοπτέρου που χρειάζονται για συμμόρφωση με τις απαιτήσεις πιστοποίησης του αερομεταφορέα, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.180, είναι εκείνες που έχουν προσδιοριστεί στον Κανονισμό της Επιτροπής (EC) No 2042/2003, Μέρος-ΙΓ (στη συνέχεια αναφέρεται ως Μέρος-ΙΓ για άνεση).

ΤΜΗΜΑ ΙΑ – ΠΛΗΡΩΜΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

Σημείωση 1: Στο παρόν Τμήμα γίνεται αναφορά στο JAR-FCL. Σε αυτήν την περίπτωση πρέπει να σημειωθεί ότι, μέχρις ότου εφαρμοσθεί το JAR-FCL, θα ισχύουν οι ισοδύναμοι εθνικοί κανονισμοί πολιτικής αεροπορίας.

Σημείωση 2: Οπουδήποτε απαιτείται η χρήση εξομοιωτή πτήσης ή συσκευής συνθετικής εκπαιδευτικής, από το παρόν Τμήμα, πρέπει να είναι εγκεκριμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του JAR-STD.

JAR-OPS 3.940

Σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Η σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης και ο αριθμός των μελών αυτού σε καθορισμένες θέσεις πληρώματος, είναι αμφοτέρωθεν σε συμμόρφωση με, και όχι λιγότερο από τα ελάχιστα που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτήρου,

(2) Το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης περιλαμβάνει και πρόσθετα μέλη, όταν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, και δεν μειώνεται κάτω από τον αριθμό που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(3) Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης κατέχουν κατάλληλο και ισχύον πτυχίο, που είναι αποδεκτό από την Αρχή, και διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα και ικανότητες, για να φέρουν σε πέρας τα καθήκοντα που τους ανατίθενται,

(4) Έχουν καθιερωθεί διαδικασίες, που είναι αποδεκτές από την Αρχή, προκειμένου να αποφεύγεται η ταυτόχρονη παρουσία μη πεπειραμένων μελών πληρώματος διακυβέρνησης, (Βλέπε AMC OPS 3.940(α)(4)), και

(5) Ένας χειριστής μεταξύ των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης ορίζεται ως κυβερνήτης, ο οποίος μπορεί να αναθέτει τη διεξαγωγή της πτήσης σε κάποιον άλλο χειριστή κατάλληλα εξουσιοδοτημένο.

(6) Όταν αποδέχεται τις υπηρεσίες μελών του πληρώματος διακυβέρνησης τα οποία είναι αυτοαπασχολούμενα ή/και εργάζονται σε βάση ελεύθερης συνεργασίας ή μερικής απασχόλησης, πρέπει πληρούνται οι απαιτήσεις του Τμήματος ΙΔ.

(β) *Χειριστές.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Οι κυβερνήτες και συγκυβερνήτες μιας πτήσης IFR κατέχουν ισχύουσα ειδικότητα πτήσεως δι' οργάνων, εκτός από την περίπτωση που ο κάτοχος πτυχίου χειριστή μπορεί να πετάξει σε VMC κατά τη νύχτα, υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για τις περιστάσεις, τον εναέριο χώρο και τις συνθήκες υπό τις διεξάγεται η πτήση. Η απαίτηση εξουσιοδότησης πρέπει να περιληφθεί στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και να είναι αποδεκτή από την Αρχή. (Βλέπε IEM στο JAR-OPS 3.940(β)(1)).

(2) Για πτητικές λειτουργίες IFR με τη χρησιμοποίηση ελικοπτέρων με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσότερων από 9:

(i) Το ελάχιστο πλήρωμα διακυβέρνησης είναι δύο εξουσιοδοτημένοι χειριστές, και

(ii) Ο κυβερνήτης κατέχει ισχύον πτυχίο χειριστή εναέριων γραμμών σε ελικόπτερα (ATPL(H)),

(3) Για πτητικές λειτουργίες με τη χρησιμοποίηση ελικοπτέρων με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσότερων από 19:

(i) Το ελάχιστο πλήρωμα διακυβέρνησης είναι δύο εξουσιοδοτημένοι χειριστές, και

(ii) Ο κυβερνήτης κατέχει ισχύον πτυχίο χειριστή εναέριων γραμμών σε ελικόπτερα (ATPL(H)),

(γ) Ελικόπτερα που δεν καλύπτονται από τις υποπαραγράφους (β)(2) και (β)(3) ανωτέρω, μπορούν να επιχειρούν με ένα χειριστή, υπό την προϋπόθεση ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του Προσαρτήματος 1 του JAR-OPS 3.940(γ).

JAR-OPS 3.943

Αρχική εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM) του αερομεταφορέα

(Βλέπε ACJ No. 1 στο JAR-OPS 3.943

(Βλέπε ACJ No. 2 στο JAR-OPS 3.943

(α) Σε περίπτωση που ένα μέλος πληρώματος διακυβέρνησης δεν έχει περατώσει προηγουμένως την αρχική εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM) του αερομεταφορέα (είτε νέοι υπάλληλοι είτε το υφιστάμενο επιτελείο), τότε ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης περατώνει την αρχική εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα εντός του πρώτου έτους της συνεργασίας με τον αερομεταφορέα.

(β) Η αρχική εκπαίδευση CRM πρέπει να διεξάγεται από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο προσωπικό (Βλέπε ACJ-1 OPS 3.943).

(γ) Η αρχική εκπαίδευση CRM διεξάγεται σύμφωνα με αναλυτικό πρόγραμμα κύκλου μαθημάτων που περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, και πρέπει να περιέχει τουλάχιστον τα παρακάτω αντικείμενα:

- (1) Ανθρώπινο σφάλμα και αξιοπιστία, αλυσίδα σφαλμάτων, πρόληψη και εντοπισμός σφαλμάτων,
- (2) Πολιτική ασφαλείας της εταιρείας, Τυποποιημένες Διαδικασίες Λειτουργίας (SOP), οργανωτικοί παράγοντες,
- (3) Ένταση, διαχείριση έντασης, καταπόνηση και επαγρύπνηση,
- (4) Απόκτηση και επεξεργασία πληροφοριών, συναίσθηση κατάστασης, διαχείριση φόρτου εργασίας,
- (5) Λήψη αποφάσεων,
- (6) Επικοινωνία και συντονισμός εντός και εκτός του θαλάμου διακυβέρνησης,
- (7) Leadership και συμπεριφορά ομάδας, συνέργια,
- (8) Αυτοματισμοί και φιλοσοφία χρήσης των αυτοματισμών (εάν είναι σχετικοί με τον τύπο),
- (9) Ειδικές διαφορές που σχετίζονται με τον τύπο
- (10) Μελέτες βασισμένες σε περιστατικά,
- (11) Πρόσθετες περιοχές οι οποίες δικαιολογούν επιπλέον προσοχή, όπως αναγνωρίζονται από το πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων (βλέπε JAR-OPS 3.037).

JAR-OPS 3.945

Μεταβατική εκπαίδευση και έλεγχος

(Βλέπε AMC OPS 3.945)

(Βλέπε IEM OPS 3.945)

(Βλέπε ACJ No. 1 στο JAR-OPS 3.943)

(Βλέπε ACJ No. 2 στο JAR-OPS 3.943)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης περατώνει ένα κύκλο μαθημάτων ειδικότητας τύπου, ο οποίος ικανοποιεί τις σχετικές απαιτήσεις του JAR-FCL, όταν αλλάζει από ένα τύπο ελικοπτήρου σε άλλο για τον οποίο απαιτείται νέα ειδικότητα τύπου,

(2) Το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης περατώνει ένα κύκλο μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης του αερομεταφορέα, πριν από την έναρξη πτήσεων γραμμής χωρίς επιτήρηση,

(i) Σε περίπτωση αλλαγής ελικοπτήρου, για το οποίο απαιτείται νέα ειδικότητα τύπου, ή

(ii) Σε περίπτωση αλλαγής αερομεταφορέα,

(3) Η μεταβατική εκπαίδευση διεξάγεται από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο προσωπικό, σύμφωνα με αναλυτικό πρόγραμμα του κύκλου μαθημάτων, που περιλαμβάνεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(4) Το εύρος της εκπαίδευσης, που απαιτείται από το πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης του αερομεταφορέα, καθορίζεται μετά από προσεκτική εξέταση της προηγούμενης εκπαίδευσης του μέλους πληρώματος διακυβέρνησης, όπως καταγράφεται στα αρχεία εκπαίδευσης αυτού, που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.985,

(5) Τα ελάχιστα πρότυπα ικανότητας και πείρας, που απαιτούνται από τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης πριν αρχίσουν τη μεταβατική εκπαίδευση, καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(6) Κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται στους ελέγχους που απαιτούνται από το JAR-OPS 3.965 (β), καθώς και στην εκπαίδευση και τους ελέγχους που απαιτούνται από το JAR-OPS 3.965(δ), πριν από την έναρξη πτήσεων γραμμής με επιτήρηση,

(7) Μετά την ολοκλήρωση των πτήσεων γραμμής με επιτήρηση, διενεργείται ο έλεγχος που απαιτείται από το JAR-OPS 3.965 (γ),

(8) Μετά την έναρξη ενός κύκλου μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης του αερομεταφορέα, το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης δεν αναλαμβάνει πτητικά καθήκοντα σε άλλο τύπο έως ότου ολοκληρωθεί η τερματιστεί ο κύκλος μαθημάτων, εκτός εάν εγκριθεί διαφορετικά από την Αρχή (Βλέπε IEM OPS 3.945(α)(8)), και

(9) Στοιχεία της εκπαίδευσης CRM ενσωματώνονται στον κύκλο μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης. (Βλέπε ACJ-1 OPS 3.943 και ACJ-2 OPS 3.943 και ACJ OPS 3.945(α)(9) και IEM OPS 3.945(α)(9)).

(β) Σε περίπτωση αλλαγής τύπου ελικοπτήρου, ο έλεγχος που απαιτείται από το 3.965(β) μπορεί να συνδυαστεί με τη δοκιμασία δεξιοτήτων ειδικότητας τύπου που απαιτείται από το JAR-FCL.

(γ) Ο κύκλος μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης του αερομεταφορέα και ο κύκλος μαθημάτων ειδικότητας τύπου, που απαιτούνται από το JAR-FCL μπορεί να συνδυαστούν.

JAR-OPS 3.950

Εκπαίδευση διαφορών και εκπαίδευση εξοικείωσης

- (α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης ολοκληρώνει:
- (1) Εκπαίδευση διαφορών η οποία απαιτεί επιπλέον γνώσεις και εκπαίδευση σε κατάλληλη συσκευή εκπαίδευσης:
 - (i) Εφόσον χειρίζεται παραλλαγή του ελικοπτέρου που βρίσκεται σε τρέχουσα πτητική λειτουργία, ή
 - (ii) Εφόσον πραγματοποιείται σημαντική αλλαγή του εξοπλισμού ή/και των διαδικασιών των τύπων ή παραλλαγών που εκτελούν τρέχουσα πτητική λειτουργία.
 - (2) Εκπαίδευση εξοικείωσης η οποία απαιτεί την απόκτηση επιπλέον γνώσεων:
 - (i) Εφόσον χειρίζεται άλλο ελικόπτερο του ίδιου τύπου, ή
 - (ii) Εφόσον πραγματοποιείται σημαντική αλλαγή του εξοπλισμού ή/και των διαδικασιών των τύπων ή παραλλαγών που εκτελούν τρέχουσα πτητική λειτουργία.
- (β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης πότε απαιτείται η εν λόγω εκπαίδευση διαφορών ή εκπαίδευση εξοικείωσης.

JAR-OPS 3.955

Προαγωγή σε κυβερνήτη

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.955)

- (α) Ο χειριστής που προάγεται σε κυβερνήτη πρέπει να ολοκληρώνει κατάλληλο κύκλο μαθημάτων για κυβερνήτες.
- (β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης το ελάχιστο επίπεδο πείρας για προαγωγή σε κυβερνήτη, χειριστών που ήδη εργάζονται στην εταιρεία, καθώς και εκείνων που προσλαμβάνονται απευθείας ως κυβερνήτες.

JAR-OPS 3.960

Κυβερνήτες – Ελάχιστες απαιτήσεις προσόντων

- (α) Οι ελάχιστες απαιτήσεις προσόντων για ένα κυβερνήτη είναι είτε:
- (1) Πτυχίο χειριστή εναέριων γραμμών ελικοπτέρων (ATPL(H)), είτε
 - (2) Πτυχίο επαγγελματία χειριστή ελικοπτέρων (CPL(H)) υπό την προϋπόθεση ότι:
 - (i) Όταν διεξάγονται πτητικές λειτουργίες υπό κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR), ο κυβερνήτης έχει κατ' ελάχιστον 700 ώρες συνολικού χρόνου πτήσης σε ελικόπτερα στις οποίες περιλαμβάνονται 300 ώρες ως κυβερνήτης (σύμφωνα με το JAR-FCL) και 100 ώρες υπό (IFR). Οι 300 ώρες κυβερνήτη μπορεί να αντικατασταθούν από ώρες συγκυβερνήτη, επί τη βάση του 2 προς 1, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ώρες πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο καθιερωμένου συστήματος πληρώματος δύο χειριστών που περιγράφεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,
 - (ii) Όταν διεξάγονται πτητικές λειτουργίες με μετεωρολογικές συνθήκες όψεως (VMC) κατά τη νύχτα, ο κυβερνήτης, που δεν κατέχει ισχύουσα ειδικότητα πτήσεως δι' οργάνων, έχει 300 ώρες συνολικού χρόνου πτήσης σε ελικόπτερα στις οποίες περιλαμβάνονται 100 ώρες ως κυβερνήτης και 10 ώρες κατά τη νύχτα ως χειριστής που χειρίζεται τα χειριστήρια.

JAR-OPS 3.965

Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965)

(Βλέπε ACJ No. 1 στο JAR-OPS 3.943)

(Βλέπε ACJ No. 2 στο JAR-OPS 3.943)

(Βλέπε AMC OPS 3.965)

(Βλέπε IEM OPS 3.965)

- (α) Γενικά. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:
- (1) Κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχο και ότι το σύνολο της εν λόγω εκπαίδευσης και ελέγχου είναι σχετικό με τον τύπο ή την παραλλαγή του ελικοπτέρου στο οποίο μετέχει ως μέλος πληρώματος διακυβέρνησης,
 - (2) Το πρόγραμμα περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και εγκρίνεται από την Αρχή,
 - (3) Η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:
 - (i) Εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης – από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο προσωπικό,
 - (ii) Εκπαίδευση σε ελικόπτερο/ εξομοιωτή πτήσης – από εκπαιδευτή ειδικότητας τύπου (TRI) ή

εκπαιδευτή πτήσεων (FI) με την κατάλληλη ειδικότητα τύπου, ή, στην περίπτωση του εξομοιωτή πτήσης, από εκπαιδευτή συνθετικής πτήσης (SFI), υπό την προϋπόθεση ότι ο TRI ή ο SFI ικανοποιεί τις απαιτήσεις πείρας και γνώσεων του αερομεταφορέα, που είναι επαρκείς για την εκπαίδευση των θεμάτων που καθορίζονται στις παραγράφους (α)(1)(i)(A) και (B) του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.965,

(iii) *Εκπαίδευση εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας* – από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο προσωπικό, και

(iv) *Εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM)* – από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο προσωπικό.

(4) Ο περιοδικός και επαναληπτικός έλεγχος διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:

(i) *Έλεγχοι ικανότητας αερομεταφορέα* – από εξεταστή ειδικότητας τύπου (TRE) ή εξεταστή πτήσεων (FE) με την κατάλληλη ειδικότητα τύπου, που ορίζεται από τον αερομεταφορέα και εγκρίνεται από την Αρχή ή, από εξεταστή συνθετικής πτήσης (SFE) εφόσον ο έλεγχος διεξαχθεί σε εξομοιωτή πτήσης που είναι εγκεκριμένος για τον σκοπό αυτό, και

(ii) *Έλεγχοι γραμμής* – από κατάλληλα εξουσιοδοτημένους κυβερνήτες, εκπαιδευμένους στην εκτίμηση των δεξιοτήτων CRM (βλέπε ACJ-2 OPS 3.943 παράγραφος 4), που ορίζονται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτοί από την Αρχή,

(5) Κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα ως μέλος κανονικής σύνθεσης πληρώματος διακυβέρνησης.

(β) *Έλεγχος ικανότητας αερομεταφορέα*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(i) Κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα, προκειμένου να επιδείξει τις ικανότητές του στην εκτέλεση κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών ανάγκης, και

(ii) Ο έλεγχος πρέπει να διενεργείται χωρίς εξωτερικά σημεία οπτικής αναφοράς, κατά περίπτωση, εφόσον είναι πιθανόν ότι το μέλος του πληρώματος θα απαιτηθεί να επιχειρήσει υπό IFR.

(2) Η χρονική διάρκεια ισχύος του ελέγχου ικανότητας αερομεταφορέα είναι 6 ημερολογιακοί μήνες, επιπλέον του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον εκδόθηκε εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας αερομεταφορέα, η χρονική διάρκεια ισχύος θα παρατείνεται από την ημερομηνία έκδοσης μέχρι 6 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας αερομεταφορέα. Πριν ένα μέλος πληρώματος διακυβέρνησης, χωρίς ισχύουσα ειδικότητα πτήσης δι' οργάνων, μπορέσει να επιχειρήσει με VMC κατά τη νύχτα, θα απαιτηθεί να υποβληθεί σε έλεγχο ικανότητας κατά τη νύχτα. Στη συνέχεια, κάθε δεύτερος έλεγχος ικανότητας πρέπει να διεξάγεται κατά τη νύχτα.

(γ) *Έλεγχος γραμμής*. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε έλεγχο γραμμής στο ελικόπτερο, προκειμένου να επιδείξει την ικανότητά του στην εκτέλεση κανονικών πτητικών λειτουργιών γραμμής, που περιγράφονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Η χρονική διάρκεια ισχύος του ελέγχου γραμμής είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, επιπλέον του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον εκδόθηκε εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής, η χρονική διάρκεια ισχύος θα παρατείνεται από την ημερομηνία έκδοσης έως και 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ελέγχου γραμμής.

(δ) *Εκπαίδευση και έλεγχος εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας*. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε εκπαίδευση και έλεγχο σχετικά με τη θέση και τη χρήση όλου του φερόμενου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας. Η χρονική διάρκεια ισχύος του ελέγχου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, επιπλέον του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον εκδόθηκε εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας, η χρονική διάρκεια ισχύος θα παρατείνεται από την ημερομηνία έκδοσης έως και 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ελέγχου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας.

(ε) *CRM*. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Αντικείμενα του CRM ενσωματώνονται σε όλες τις κατάλληλες φάσεις της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης, και

(2) Κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε ειδική τμηματική εκπαίδευση CRM. Όλα τα κύρια θέματα της αρχικής εκπαίδευσης CRM πρέπει να καλύπτονται σε χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα 3 έτη,

(στ) *Εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης*. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης τουλάχιστον κάθε 12 ημερολογιακούς μήνες. Εφόσον η εκπαίδευση διεξάγεται εντός 3 ημερολογιακών μηνών πριν από τη λήξη της χρονικής περιόδου των 12 ημερολογιακών μηνών, η επόμενη εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης πρέπει να ολοκληρωθεί εντός 12 ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της

προηγούμενης εκπαίδευσης εδάφους και επιμόρφωσης.

(ζ) *Εκπαίδευση σε Ελικόπτερο/ εξομοιωτή πτήσης.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε εκπαίδευση σε ελικόπτερο/ εξομοιωτή πτήσης τουλάχιστον κάθε 12 ημερολογιακούς μήνες. Εφόσον η εκπαίδευση διεξάγεται εντός 3 ημερολογιακών μηνών πριν από τη λήξη της χρονικής περιόδου των 12 ημερολογιακών μηνών, η επόμενη εκπαίδευση σε ελικόπτερο/ εξομοιωτή πτήσης πρέπει να ολοκληρωθεί εντός 12 ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της προηγούμενης εκπαίδευσης εδάφους και επιμόρφωσης.

JAR-OPS 3.968

Προσόντα χειριστή για να επιχειρεί από οποιαδήποτε θέση χειριστή

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.968)

(Βλέπε AMC OPS 3.965)

(Βλέπε IEM OPS 3.965)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Ο χειριστής, στον οποίο μπορεί να επιχειρήσει από οποιαδήποτε θέση χειριστή, ολοκληρώνει κατάλληλη εκπαίδευση και έλεγχο, και

(2) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και είναι αποδεκτό από την Αρχή.

JAR-OPS 3.970

Πρόσφατη πείρα

(α) Ο αερομεταφορέας, εκτός από αυτά που επιτρέπονται στην υποπαράγραφο (β) παρακάτω, πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Χειριστής δεν χειρίζεται ελικόπτερο εκτός εάν έχει εκτελέσει τουλάχιστον τρεις απογειώσεις, τρεις κύκλους και τρεις προσγειώσεις ως χειριστής που χειρίζεται τα χειριστήρια σε ελικόπτερο του ίδιου τύπου, ή σε εξομοιωτή πτήσης, του τύπου του ελικοπτερού που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, στις προηγούμενες ενενήντα 90 ημέρες.

(2) Για πτητικές λειτουργίες VMC κατά τη νύχτα:

(i) χειριστής χωρίς ισχύουσα ειδικότητα πτήσεως δι' οργάνων, έχει εκτελέσει τουλάχιστον τρεις απογειώσεις, τρεις κύκλους και τρεις προσγειώσεις κατά τη νύχτα στις προηγούμενες 90 ημέρες. Αυτή η πρόσφατη εμπειρία μπορεί να αποκτάται σε STD.

(ii) χειριστής, με ισχύουσα ειδικότητα πτήσεως δι' οργάνων, ικανοποιεί την απαίτηση πρόσφατης πείρας για νύχτα, εάν έχει εκτελέσει τουλάχιστον τρεις ενόργανες προσεγγίσεις στις προηγούμενες 90 ημέρες. Αυτή η πρόσφατη εμπειρία μπορεί να αποκτάται σε STD.

(β) Η χρονική διάρκεια των 90 ημερών που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, μπορεί να παραταθεί έως το μέγιστο των 120 ημερών, εκτελώντας πτήση γραμμής υπό την επιτήρηση ορισμένου κυβερνήτη.

JAR-OPS 3.975

Αξιολόγηση ικανότητας διαδρομής/ ρόλου/ περιοχής

(Βλέπε AMC OPS 3.975)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο χειριστής, πριν του ανατεθούν καθήκοντα κυβερνήτη ή χειριστή στον οποίο ο κυβερνήτης μπορεί να αναθέσει τη διεξαγωγή της πτήσης σε μια διαδρομή, σε ρόλο ή σε περιοχή, έχει αποκτήσει επαρκείς γνώσεις για τη διαδρομή που πρόκειται να διανύσει και τα ελικοδρόμια (που περιλαμβάνουν και τα εναλλαγή), τις εγκαταστάσεις και διαδικασίες που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.

(β) Η χρονική διάρκεια ισχύος της αξιολόγησης επάρκειας διαδρομής/ ρόλου/ περιοχής είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, επιπλέον του υπολοίπου:

(1) Του μήνα της αξιολόγησης, ή

(2) Του μήνα της τελευταίας πτητικής λειτουργίας στη διαδρομή, στο ρόλο ή την περιοχή.

(γ) Η αξιολόγηση επάρκειας διαδρομής/ ρόλου/ περιοχής πρέπει να επικυρώνεται εκ νέου με την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας στη διαδρομή, στο ρόλο ή στην περιοχή, εντός της χρονικής περιόδου ισχύος που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (β) ανωτέρω.

(δ) Εφόσον επικυρώνεται εκ νέου εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος της προηγούμενης αξιολόγησης επάρκειας διαδρομής/ ρόλου/ περιοχής, η χρονική διάρκεια ισχύος θα παρατείνεται από την ημέρα της εκ νέου επικύρωσης έως 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της προηγούμενης αξιολόγησης επάρκειας διαδρομής/ ρόλου/ περιοχής.

JAR-OPS 3.978
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.980

Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπου ή παραλλαγής
(Βλέπε AMC OPS 3.980)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ένα μέλος πληρώματος διακυβέρνησης δεν ασκεί καθήκοντα σε περισσότερους του ενός τύπου ή παραλλαγής, εκτός εάν:

- (1) Το εν λόγω μέλος διαθέτει την επάρκεια προς τούτο, και
- (2) Στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιλαμβάνονται κατάλληλες διαδικασίες, εγκεκριμένες από την Αρχή.

JAR-OPS 3.985

Αρχεία εκπαίδευσης

(Βλέπε IEM OPS 3.985)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να:

- (1) Τηρεί αρχεία για το σύνολο των εκπαιδύσεων, ελέγχων και προσόντων που καθορίζονται στα JAR-OPS 3.945, 3.955, 3.965, 3.968 και 3.975, που αφορούν μέλος πληρώματος διακυβέρνησης, και
- (2) Θέτει στη διάθεση του εν λόγω μέλους πληρώματος διακυβέρνησης, κατόπιν αιτήσεως, τα αρχεία του συνόλου των κύκλων μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης, καθώς και της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και ελέγχου.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.940(γ)

Πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή υπό IFR ή κατά τη νύχτα

(α) Ελικόπτερα που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.940(γ), μπορούν να χειρίζονται από ένα μόνο χειριστή υπό IFR ή κατά τη νύχτα, όταν ικανοποιούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να περιλαμβάνει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης ένα πρόγραμμα μεταβατικής και περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης χειριστή, το οποίο περιέχει τις πρόσθετες απαιτήσεις για πτητική λειτουργία με ένα μόνο χειριστή,

(2) Εκπαίδευση και πρόσφατη εμπειρία. Πρέπει να δίνεται προσοχή στις διαδικασίες του θαλάμου διακυβέρνησης, ειδικότερα όσον αφορά:

- (i) Τη διαχείριση των κινητήρων και τους χειρισμούς έκτακτης ανάγκης,
- (ii) Τη χρήση του κανονικού, μη κανονικού και εκτάκτου ανάγκης καταλόγου ελέγχου ενεργειών,
- (iii) Την επικοινωνία ATC,
- (iv) Τις διαδικασίες θαλάμου διακυβέρνησης αναφορικά με αναχώρηση και προσέγγιση,
- (v) Τη διαχείριση του αυτομάτου πιλότου, εάν έχει εφαρμογή, και
- (vi) Την απλοποιημένη εν πτήσει,

(3) Οι περιοδικοί επαναληπτικοί έλεγχοι, που απαιτούνται από το JAR-OPS 3.965, πρέπει να εκτελούνται για τα καθήκοντα ενός μόνο χειριστή στον τύπο του συγκεκριμένου ελικοπτέρου και σε περιβάλλον αντιπροσωπευτικό της πτητικής λειτουργίας,

(4) Ο χειριστής πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του JAR-OPS 3.960 σχετικά με τα ελάχιστα προσόντα κυβερνητών.

(5) Για πτητικές λειτουργίες IFR, ο χειριστής πρέπει να έχει την ακόλουθη πείρα:

- (i) 25 ώρες συνολική πείρα σε πτήσεις IFR στο σχετικό περιβάλλον λειτουργίας,
- (ii) 25 ώρες πτητική πείρα στο συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου, που έχει εγκριθεί για IFR με ένα μόνο χειριστή, εκ των οποίων 10 ώρες είναι ως κυβερνήτης ή κυβερνήτης υπό επιτήρηση, που περιλαμβάνουν και 5 σκέλη πτήσης IFR γραμμής υπό επιτήρηση και με χρήση των διαδικασιών ενός μόνο χειριστή.

(iii) Η ελάχιστη απαιτούμενη πρόσφατη πείρα για χειριστή, που εμπλέκεται σε πτητική λειτουργία με ένα μόνο χειριστή υπό IFR, πρέπει να είναι 5 πτήσεις IFR, που περιλαμβάνουν 3 ενόργανες προσεγγίσεις, που εκτελέστηκαν κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 90 ημερών σε ελικοπτερο εγκεκριμένο για το άσκηση καθηκόντων ενός μόνο χειριστή. Η εν λόγω απαίτηση μπορεί να αντικατασταθεί από έλεγχο ενόργανης προσέγγισης IFR στο ελικοπτερο ή σε STD.

Σημείωση: Οι πρόσθετες απαιτήσεις εξοπλισμού για απαλλαγή του χειριστή από το φόρτο εργασίας καθορίζονται στο JAR-OPS 3.655.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.955
Προαγωγή σε Κυβερνήτη

(α) *Εκπαιδευτικός κύκλος μαθημάτων προαγωγής.*

(1) Ο κύκλος μαθημάτων για κυβερνήτες, που απαιτείται από το JAR-OPS 3.955(α), πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

(i) Εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης (που περιλαμβάνει και εκπαίδευση προσανατολισμένη σε πτήση γραμμή) ή/και πτητική εκπαίδευση που περιλαμβάνει και έλεγχο ικανότητας να επιχειρεί ως κυβερνήτης,

(ii) Αρμοδιότητες κυβερνήτη του αερομεταφορέα,

(iii) Εκπαίδευση κυβερνήτη σε γραμμή υπό επιτήρηση. Για χειριστές που είναι ήδη πιστοποιημένοι στον τύπο του ελικοπτερού, απαιτούνται κατ' ελάχιστον 10 ώρες, που περιλαμβάνουν τουλάχιστον 10 σκέλη πτήσης,

(iv) Ολοκλήρωση του ελέγχου γραμμής κυβερνήτη και αξιολόγηση επάρκειας διαδρομής/ ρόλου/ περιοχής.

(v) Για την αρχική προαγωγή σε κυβερνήτη, ο κύκλος μαθημάτων πρέπει επίσης να περιλαμβάνει επίσης CRM. (Βλέπε ACJ-1 OPS 3.943).

(2) *Συνδυασμένος κύκλος μαθημάτων προαγωγής και μεταβατικής εκπαίδευσης.* Εάν ο χειριστής μετακινείται από ένα τύπο ή παραλλαγή ελικοπτερού σε άλλον, όταν προάγεται σε κυβερνήτη:

(i) Ο κύκλος μαθημάτων για κυβερνήτες πρέπει επίσης να περιλαμβάνει κύκλο μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.945.

(ii) Για το χειριστή που μετακινείται σε νέο τύπο ελικοπτερού, πρέπει να απαιτούνται πρόσθετα σκέλη πτήσης.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965

Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος – Χειριστές

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965)

(Βλέπε ACJ No. 1 στο JAR-OPS 3.943)

(Βλέπε ACJ No. 2 στο JAR-OPS 3.943)

(α) *Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση* – Η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση πρέπει να περιλαμβάνει:

(1) *Εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης*

(i) Το πρόγραμμα της εκπαίδευσης εδάφους και επιμόρφωσης πρέπει να περιλαμβάνει:

(A) Συστήματα ελικοπτερού,

(B) Επιχειρησιακές διαδικασίες και απαιτήσεις, που περιλαμβάνουν αποπαγοποίηση/ αντιπαγοποίηση και αδυναμία εκπλήρωσης καθηκόντων χειριστή, και

(Γ) Ανασκόπηση ατυχημάτων/ συμβάντων και περιστατικών.

(ii) Οι γνώσεις της εκπαίδευσης εδάφους και της επιμόρφωσης πρέπει να επιβεβαιώνονται από ερωτηματολόγιο ή άλλες κατάλληλες μεθόδους.

(2) *Εκπαίδευση σε ελικόπτερο/ εξομοιωτή πτήσης*

(i) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης σε ελικόπτερο/ εξομοιωτή πτήσης πρέπει να καθιερώνεται έτσι ώστε να καλύπτονται, όλες οι μείζονες σημασίας βλάβες των συστημάτων του ελικοπτερού και οι σχετιζόμενες διαδικασίες εντός χρονικής περιόδου 3 ετών.

(ii) Όταν προσομοιώνονται λειτουργικές ανωμαλίες του κινητήρα, και εφόσον δεν διατίθεται συσκευή συνθετικής εκπαίδευσης, οι συγκεκριμένες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης μπορεί να καλυφθούν στο ελικόπτερο χρησιμοποιώντας ασφαλή εναέρια προσομοίωση. Στην περίπτωση που η εν λόγω εκπαίδευση διεξάγεται στο ελικόπτερο, πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην επίπτωση οποιασδήποτε επακόλουθης βλάβης, και από την άσκηση πρέπει να προηγείται περιεκτική ενημέρωση.

(iii) Η εκπαίδευση σε ελικόπτερο/ εξομοιωτή πτήσης μπορεί να συνδυαστεί με τον έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

(3) *Εκπαίδευση για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας*

(i) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας μπορεί να συνδυαστεί με τον έλεγχο εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας και πρέπει να διεξάγεται σε ελικόπτερο ή σε κατάλληλη εναλλακτική εκπαιδευτική συσκευή.

(ii) Κάθε χρόνο, το πρόγραμμα εκπαίδευσης για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας, πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

(A) Πραγματική εφαρμογή σωσιβίου γιλέκου, όπου είναι τοποθετημένες,

(B) Πραγματική εφαρμογή προστατευτικού αναπνευστικού εξοπλισμού, όπου είναι τοποθετημένος,

(Γ) Πραγματικό χειρισμό πυροσβεστήρων, του τύπου που χρησιμοποιείται,

- (Δ) Οδηγίες για τη θέση και χρήση του συνόλου του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας που φέρεται επί του ελικοπτέρου,
- (Ε) Οδηγίες για τη θέση και χρήση όλων των τύπων εξόδων, και
- (ΣΤ) Διαδικασίες ασφαλείας.
- (iii) Κάθε τρία έτη, το πρόγραμμα εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:
 - (Α) Πραγματική λειτουργία όλων των τύπων εξόδων,
 - (Β) Πραγματική πυρόσβεση με χρήση εξοπλισμού που είναι αντιπροσωπευτικός εκείνου που φέρεται στο ελικοπτερο, σε πραγματική ή προσομοιωμένη πυρκαγιά, εκτός από την περίπτωση των πυροσβεστήρων Halon, όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτική μέθοδος αποδεκτή από την Αρχή,
 - (Γ) Τις επιπτώσεις του καπνού σε κλειστό χώρο και την πραγματική χρήση όλου του σχετικού εξοπλισμού σε προσομοιωμένο περιβάλλον που έχει κατακλυστεί από καπνό, κατά περίπτωση,
 - (Δ) Επίδειξη της χρήσης των σωσίβιων λέμβων όπου είναι τοποθετημένες, ή επίδειξη και χρήση των σωσίβιων λέμβων όπου είναι τοποθετημένες για εκτεταμένες πτητικές λειτουργίες πάνω από νερό (Βλέπε AMC στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965, υποπαράγραφος (α)(3)(iii)(D)), και
 - (Ε) Πρώτες βοήθειες, κατάλληλες για τον τύπο του ελικοπτέρου, το είδος της πτητικής λειτουργίας και τη σύνθεση του πληρώματος (ιδιαίτερος στην περίπτωση που δεν μεταφέρονται μέλη πληρώματος).
- (4) CRM.
- (β) *Περιοδικοί επαναληπτικοί έλεγχοι.* Οι περιοδικοί επαναληπτικοί έλεγχοι πρέπει να περιλαμβάνουν:
 - (1) *Έλεγχος ικανότητας από τον αερομεταφορέα.*
 - (i) Κατά περίπτωση, οι έλεγχοι ικανότητας πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες διαδικασίες μη κανονικές/ ανάγκης:
 - (Α) Πυρκαγιά στον κινητήρα,
 - (Β) Πυρκαγιά στην άτρακτο,
 - (Γ) Λειτουργία ανάγκης του συστήματος προσγείωσης,
 - (Δ) Απόρριψη καυσίμου,
 - (Ε) Βλάβη και επανεκκίνηση κινητήρα,
 - (ΣΤ) Υδραυλική βλάβη,
 - (Ζ) Ηλεκτρική βλάβη,
 - (Η) Βλάβη κινητήρα κατά την απογείωση πριν από το αποφασιστικό σημείο,
 - (Θ) Βλάβη κινητήρα κατά την απογείωση μετά το αποφασιστικό σημείο,
 - (Ι) Βλάβη κινητήρα κατά την προσγείωση πριν από το αποφασιστικό σημείο,
 - (ΙΑ) Βλάβη κινητήρα κατά την προσγείωση μετά το αποφασιστικό σημείο,
 - (ΙΒ) Λειτουργικές ανωμαλίες του συστήματος ελέγχου πτήσης και κινητήρα,
 - (ΙΓ) Επαναφορά από ασυνήθεις στάσεις,
 - (ΙΔ) Προσγείωση με έναν ή περισσότερους κινητήρες εκτός λειτουργίας,
 - (ΙΕ) Τεχνικές αυτοπεριστροφής IMC,
 - (ΙΣΤ) Αυτοπεριστροφή έως μια καθορισμένη περιοχή,
 - (ΙΖ) Αδυναμία χειριστή να εκτελέσει τα καθήκοντά του, και
 - (ΙΗ) Βλάβες και λειτουργικές ανωμαλίες του συστήματος διεύθυνσης.
 - (ii) Για χειριστές που απαιτείται να εμπλακούν σε πτητικές λειτουργίες IFR, οι έλεγχοι ικανότητας περιλαμβάνουν τις ακόλουθες συμπληρωματικές διαδικασίες μη κανονικές/ ανάγκης:
 - (Α) Ενόργανη προσέγγιση ακριβείας στα ελάχιστα με προσομοιωμένη βλάβη ενός κινητήρα, για την περίπτωση πολυκινητήριων ελικοπτέρων,
 - (Β) Επανακύκλωση με όργανα στα ελάχιστα με προσομοιωμένη βλάβη ενός κινητήρα, για την περίπτωση πολυκινητήριων ελικοπτέρων,
 - (Γ) Προσέγγιση μη ακριβείας στα ελάχιστα,
 - (Δ) Προσγείωση με προσομοιωμένη βλάβη ενός ή περισσότερων κινητήρων, και
 - (Ε) Αναλόγως του τύπου του ελικοπτέρου, προσέγγιση με λειτουργικές ανωμαλίες του συστήματος ελέγχου πτήσης/ συστήματος ελέγχου πτήσης, και βλάβες των οργάνων πτήσης και του ναυτιλιακού εξοπλισμού.
 - (2) *Έλεγχος εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας.* Τα προς εξέταση αντικείμενα πρέπει να είναι εκείνα για τα οποία έγινε η εκπαίδευση σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α)(3), ανωτέρω.
 - (3) *Έλεγχος γραμμής,*
 - (i) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να αποδεικνύουν την ικανότητα εκτέλεσης κατά ικανοποιητικό τρόπο μιας πλήρους πτητικής λειτουργίας γραμμής, που περιλαμβάνει διαδικασίες προ πτήσεως και μετά την πτήση, καθώς και χρήση του διαθέσιμου εξοπλισμού, όπως καθορίζεται στο Εγχειρίδιο

Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(ii) Το πλήρωμα διακυβέρνησης πρέπει να αξιολογείται με βάση τις δεξιότητες CRM με σκοπό να:

- (A) Παρέχεται επαναπληροφόρηση στο πλήρωμα συλλογικά και ατομικά, και
- (B) Βελτιώνεται το εκπαιδευτικό σύστημα του CRM.

(iii) Όταν στους χειριστές ανατίθενται καθήκοντα χειριστή που ελέγχει τα χειριστήρια και χειριστή που δεν ελέγχει τα χειριστήρια, πρέπει να ελέγχονται σε αμφότερες τις λειτουργίες.

(iv) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να ολοκληρώνονται σε ελικόπτερο.

(v) Το πρόσωπο που διεξάγει έλεγχο γραμμής, το οποίο περιγράφεται στο JAR-OPS 3.965(α)(4)(ii), πρέπει να καταλαμβάνει θέση παρατηρητή οποτεδήποτε είναι εφικτό.

(4) Πτητικές λειτουργίες ενός μόνο χειριστή.

(i) Οι περιοδικοί επαναληπτικοί έλεγχοι που απαιτούνται από τις υποπαραγράφους (1) έως (3), ανωτέρω, πρέπει να διενεργούνται για το ρόλο του ενός χειριστή σε συγκεκριμένο τύπο ελικοπτερόυ σε περιβάλλον αντιπροσωπευτικό της πτητικής λειτουργίας.

Προσάρτημα 1 στην JAR-OPS 3.968

Προσόντα χειριστή για να επιχειρεί από οποιαδήποτε θέση χειριστή

(α) Οι κυβερνήτες, τα καθήκοντα των οποίων απαιτούν επίσης να εκτελούν και τα καθήκοντα συγκυβερνήτη, ή οι κυβερνήτες που απαιτείται να διεξάγουν εκπαίδευση ή καθήκοντα εξέτασης, πρέπει να ολοκληρώνουν τους ελέγχους ικανότητάς τους από την αριστερή και τη δεξιά θέση αντίστοιχα, με εναλλακτικούς ελέγχους ικανότητας, υπό την προϋπόθεση πως όταν ο έλεγχος επάρκειας ειδικότητας τύπου συνδυάζεται με τον έλεγχο ικανότητα από τον αερομεταφορέα, ο κυβερνήτης ολοκληρώνει την εκπαίδευση ή τον έλεγχο του από τη θέση που συνήθως καταλαμβάνει. Όλοι οι έλεγχοι, από οποιαδήποτε θέση, πρέπει να ολοκληρώνονται όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.965(β).

(β) Σε εκτελούνται ελιγμοί ελικοπτερόυ με κινητήρα εκτός λειτουργίας, η βλάβη του κινητήρα πρέπει να προσομοιώνεται. Όταν εκτελούνται σε μονοκινητήριο ελικόπτερο, η βλάβη του κινητήρα πρέπει να προσομοιώνεται και ο εκπαιδευτής πρέπει να εκτελέσει την προσγείωση αυτοπεριστροφής από την αριστερή και τη δεξιά θέση αντίστοιχα, με εναλλακτικούς ελέγχους ικανότητας.

(γ) Όταν εκτελείται χειρισμός από τη θέση του συγκυβερνήτη, οι έλεγχοι που απαιτούνται από τα JAR-OPS 3.965 και JAR-OPS 3.968 σχετικά με το χειρισμό από τη θέση του κυβερνήτη πρέπει, επιπλέον, να είναι σε ισχύ και πρόσφατοι.

(δ) Ο χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη πρέπει να έχει επιδείξει εξάσκηση δεξιοτήτων και διαδικασιών, παράλληλα με τους ελέγχους ικανότητας αερομεταφορέα που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.965(β), οι οποίες κανονικά δεν υπάγονται στην αρμοδιότητά του. Η άσκηση μπορεί να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση. Όταν οι διαφορές μεταξύ αριστερής και δεξιάς θέσης δεν είναι σημαντικές (για παράδειγμα, λόγω της χρήσης αυτόματου πιλότου), τότε η εξάσκηση μπορεί να διεξάγεται από οποιαδήποτε θέση.

(ε) Ο χειριστής, εκτός του κυβερνήτη, που καταλαμβάνει τη θέση του κυβερνήτη πρέπει να επιδείξει εξάσκηση δεξιοτήτων και διαδικασιών, παράλληλα με τους ελέγχους ικανότητας αερομεταφορέα που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.965(β), οι οποίες σε διαφορετική περίπτωση υπάγονται στην αρμοδιότητα του κυβερνήτη, ενεργώντας ως χειριστής που δεν χειρίζεται τα χειριστήρια. Όταν οι διαφορές μεταξύ αριστερής και δεξιάς θέσης δεν είναι σημαντικές (για παράδειγμα, λόγω της χρήσης αυτόματου πιλότου), τότε η εξάσκηση μπορεί να διεξάγεται από οποιαδήποτε θέση.

ΤΜΗΜΑ ΙΕ – ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

JAR-OPS 3.988

Εφαρμογή

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.988)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη πληρώματος, εκτός από τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης, στα οποία ανατίθενται από τον αερομεταφορέα καθήκοντα σε ελικόπτερο, συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις του παρόντος Τμήματος, εκτός από τα μέλη θαλάμου επιβατών τα οποία θα συμμορφώνονται μόνο με τις απαιτήσεις του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.988.

JAR-OPS 3.990

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.995

Ελάχιστες απαιτήσεις

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος:

(1) Είναι ηλικίας τουλάχιστον 18 ετών,

(2) Έχει περάσει μια αρχική ιατρική εξέταση ή εκτίμηση και βρέθηκε ιατρικώς κατάλληλο για την εκπλήρωση των καθηκόντων που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. (Βλέπε ACJ OPS 3.995(α)(2)), και

(3) Παραμένει ιατρικά ικανό για να εκπληρώνει τα καθήκοντα που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος είναι ικανό να εκτελεί τα καθήκοντα του σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

JAR-OPS 3.1000

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.1005

Αρχική εκπαίδευση

(Βλέπε ACJ OPS 3.1005)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος ολοκληρώνει επιτυχώς την αρχική εκπαίδευση (η οποία πρέπει να περιλαμβάνει κατάλληλα στοιχεία του JAR-OPS 3.943), την οποία έχει αποδεχθεί η Αρχή, και τους ελέγχους που περιγράφονται στο JAR-OPS 3.1025, πριν υποστεί μεταβατική εκπαίδευση.

JAR-OPS 3.1010

Μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών

(Βλέπε ACJ OPS 3.1010)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος έχει ολοκληρώσει κατάλληλη εκπαίδευση, όπως καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, πριν αναλάβει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ως ακολούθως:

(1) *Μεταβατική εκπαίδευση.* Πρέπει να ολοκληρωθεί ένας κύκλος μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης πριν:

(i) Την πρώτη ανάθεση από τον αερομεταφορέα καθηκόντων μέλους πληρώματος, ή

(ii) Την ανάθεση χειρισμού άλλου τύπου ελικοπτερου, και

(2) *Εκπαίδευση διαφορών.* Η εκπαίδευση διαφορών πρέπει να ολοκληρώνεται πριν την ανάληψη καθηκόντων:

(i) Σε παραλογή τύπου ελικοπτερου στον οποίο ήδη εκτελεί καθήκοντα, ή

(ii) Με διαφορετικό εξοπλισμό ασφαλείας, θέση εξοπλισμού ασφαλείας, εξοπλισμό σχετικό με τα καθήκοντα του μέλους πληρώματος ή διαδικασίες κανονικές και ανάγκης, στους τύπους ή παραλλαγές ελικοπτέρων στους οποίους ήδη εκτελεί καθήκοντα.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσδιορίζει το περιεχόμενο της μεταβατικής εκπαίδευσης ή της εκπαίδευσης διαφορών λαμβάνοντας υπόψη την προηγούμενη εκπαίδευση του μέλους πληρώματος, όπως καταγράφεται στους φακέλους εκπαίδευσης που απαιτούνται από το JAR-OPS 3.1035.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Η μεταβατική εκπαίδευση διεξάγεται με συγκροτημένο και ρεαλιστικό τρόπο,

(2) Η εκπαίδευση διαφορών διεξάγεται με συγκροτημένο τρόπο, και

(3) Η μεταβατική εκπαίδευση, και εάν απαιτείται η εκπαίδευση διαφορών, περιλαμβάνει την χρήση όλου του σχετικού εξοπλισμού (που περιλαμβάνει και τον εξοπλισμό ασφαλείας) και τις διαδικασίες ανάγκης που ισχύουν για τον τύπο ή την παραλλαγή του ελικοπτέρου και περιλαμβάνει εκπαίδευση και εξάσκηση είτε σε αντιπροσωπευτική συσκευή εκπαίδευσης είτε στο πραγματικό ελικόπτερο.

(4) Τα στοιχεία της εκπαίδευσης CRM είναι ενσωματωμένα στον κύκλο μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης.

JAR-OPS 3.1012 **Πτήσεις Εξοικείωσης**

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, μετά την ολοκλήρωση της μεταβατικής εκπαίδευσης, κάθε μέλος πληρώματος πραγματοποιεί πτήση εξοικείωσης, πριν αναλάβει καθήκοντα ενός εκ των μελών πληρώματος που απαιτούνται από τοJAR-OPS 3..

JAR-OPS 3.1015 **Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση**

(Βλέπε ACJ OPS 3.1015)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος υφίσταται περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση, που καλύπτει τις δραστηριότητες που έχουν ανατεθεί σε κάθε μέλος πληρώματος, σε διαδικασίες κανονικές και ανάγκης καθώς και γυμνασίων που σχετίζονται με τον τύπο(ους) ή/και την παραλλαγή(ές) του ελικοπτέρου στο οποίο ασκούν τα καθήκοντα τους.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και το πρόγραμμα ελέγχου που είναι αποδεκτά από την Αρχή, περιλαμβάνει θεωρητική και πρακτική διδασκαλία, η οποία συνοδεύεται από ατομική πρακτική εξάσκηση.

(γ) Η χρονική διάρκεια ισχύος της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και του σχετικού ελέγχου, που απαιτείται από το JAR-OPS 3.1025, είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, επιπλέον του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εάν εκδόθηκε εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου, η χρονική διάρκεια ισχύος θα παρατείνεται από την ημερομηνία έκδοσης έως 12 ημερολογιακού μήνες από την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ελέγχου.

(δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Στοιχεία του CRM ενσωματώνονται σε όλες τις κατάλληλες φάσεις της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης, και

(2) Κάθε μέλος πληρώματος υποβάλλεται σε ειδική τμηματική εκπαίδευση CRM. Όλα τα κύρια θέματα της αρχικής εκπαίδευσης CRM πρέπει να καλύπτονται για χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα 3 έτη.

JAR-OPS 3.1020 **Εκπαίδευση Επαναδιάθεσης**

(Βλέπε ACJ OPS 3.1020)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος το οποίο απείχε από όλα τα πτητικά καθήκοντα για περισσότερο από 6 μήνες, ολοκληρώνει την εκπαίδευση επαναδιάθεσης που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όταν ένα μέλος πληρώματος δεν απείχε από όλα τα πτητικά καθήκοντα, αλλά, κατά τους 6 προηγούμενους μήνες, δεν έχει αναλάβει καθήκοντα σε κάποιο τύπο ελικοπτέρου ως μέλος πληρώματος, πριν αναλάβει καθήκοντα στο συγκεκριμένο τύπο, αυτό πρέπει:

(1) Να ολοκληρώσει εκπαίδευση επαναδιάθεσης στον τύπο, ή

(2) Να συμμετέχει σε δύο σκέλη πτήσης επανεξοικείωσης.

JAR-OPS 3.1025 **Έλεγχοι**

(Βλέπε ACJ OPS 3.1025)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κατά τη διάρκεια ή μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης, που απαιτείται από τα JAR-OPS 3.1005, 3.1010 και 3.1015, κάθε μέλος πληρώματος υποβάλλεται σε έλεγχο που καλύπτει την ληφθείσα εκπαίδευση προκειμένου να επιβεβαιωθεί η ικανότητά

του για εκτέλεση καθηκόντων ασφαλείας υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες έκτακτης ανάγκης. Οι έλεγχοι αυτοί πρέπει να πραγματοποιούνται από προσωπικό αποδεκτό από την Αρχή.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος υποβάλλεται σε ελέγχους ως εξής:

- (1) Αρχική εκπαίδευση. (Βλέπε ACJ OPS 3.1005),
- (2) Μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών. (Βλέπε ACJ OPS 3.1010), και
- (3) Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση. (Βλέπε ACJ OPS 3.1015).

JAR-OPS 3.1030

Χειρισμός περισσοτέρων του ενός τύπου ή παραλλαγής

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κανένα μέλος πληρώματος δεν χειρίζεται περισσότερους από τρεις τύπους ελικοπτέρων, εκτός από την περίπτωση που, με την έγκριση της Αρχής, το μέλος πληρώματος μπορεί να χειρίζεται τέσσερις τύπους ελικοπτέρων, υπό την προϋπόθεση ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας και οι διαδικασίες ανάγκης είναι παρεμφερείς σε τουλάχιστον δύο από τους τύπους.

(β) Για τους σκοπούς της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, οι παραλλαγές ενός τύπου ελικοπτέρου θεωρείται ότι είναι διαφορετικοί τύποι, εφόσον δεν παρουσιάζουν ομοιότητες σε όλα τα ακόλουθα σημεία:

- (1) Λειτουργία εξόδου κινδύνου,
- (2) Θέση και τύπο του εξοπλισμού ασφαλείας, και
- (3) Διαδικασίες ανάγκης.

JAR-OPS 3.1035

Αρχεία Εκπαίδευσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει:

(1) Να τηρεί αρχείο για όλη την εκπαίδευση και τους ελέγχους που απαιτούνται από τα JAR-OPS 3.1005, 3.1010, 3.1015, 3.1020 και 3.1025, και

(2) Να θέτει στη διάθεση του ενδιαφερόμενου μέλους πληρώματος, κατόπιν αιτήσεως, τα αρχεία όλης της αρχικής, μεταβατικής και περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και ελέγχου.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.988

Μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών

(α) *Εφαρμογή.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών, που τους ανατίθενται από τον αερομεταφορέα καθήκοντα στο διαμέρισμα επιβατών ενός ελικοπτέρου, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του JAR-OPS 1, Τμήμα ΙΕ εκτός από τις αποκλίσεις που περιέχονται στο παρόν Προσάρτημα,

(β) *Απόδοση των όρων.* Όταν εφαρμόζεται το κείμενο του JAR-OPS 1, Τμήμα ΙΕ, το ακόλουθο κείμενο πρέπει να αποδίδεται, για τους σκοπούς του παρόντος προσαρτήματος, ως εξής :

(1) Στο JAR-OPS 1.988, η χρήση του όρου “μέλη πληρώματος” δεν πρέπει να αποδίδεται έτσι ώστε να σημαίνει μέλη πληρώματος κατά την έννοια του JAR-OPS 3, Τμήμα ΙΕ.

(2) Αντί αεροπλάνο διάβαζε ελικόπτερο.

(3) Ο όρος αεροδρόμιο(α) περιλαμβάνει και το ελικοδρόμιο(α).

(4) Αναφορά σε οποιοδήποτε άλλο Τμήμα του JAR-OPS 1 σημαίνει το αντίστοιχο Τμήμα του JAR-OPS 3.

(γ) *Ευνοϊκές διατάξεις.* Οι επόμενοι κανόνες δεν εφαρμόζονται στα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών ελικοπτέρου:

(1) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1010, μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών:

- (i) παράγραφος (δ), εκπαίδευση στην εκκένωση με ολισθητήρες,
- (ii) παράγραφος (ε)(2)(ii), σοβαρές αναταράξεις,
- (iii) παράγραφος (ε)(2)(iii), αιφνίδια αποσυμπίεση,
- (iv) παράγραφος (η)(1), ολισθητήρες,
- (v) παράγραφος (η) (2), ολισθαίνουσες σχεδίες,
- (vi) παράγραφος (η) (4), διακοπή του συστήματος παροχής οξυγόνου.

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤ – ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ, ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΙΑ

JAR-OPS 3.1040

Γενικές κανόνες για τα Εγχειρίδια Πτητικής Εκμετάλλευσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιέχει όλες τις οδηγίες και πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα περιεχόμενα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, που περιλαμβάνουν και όλες τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις, δεν παραβαίνουν τους όρους που περιέχονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) ή οποιουδήποτε ισχύοντες κανονισμούς, και είναι αποδεκτά ή, κατά περίπτωση, εγκεκριμένα από την Αρχή. (Βλέπε IEM OPS 3.1040(β).)

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συντάσσει το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης στην Αγγλική γλώσσα, εκτός εάν εγκρίνεται άλλως από την Αρχή ή καθορίζεται διαφορετικά από την εθνική νομοθεσία. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας μπορεί να μεταφράσει και να χρησιμοποιήσει το εν λόγω εγχειρίδιο, ή μέρος αυτού, σε κάποια άλλη γλώσσα. (Βλέπε IEM OPS 3.1040(γ).)

(δ) Σε περίπτωση που καθίσταται αναγκαία για τον αερομεταφορέα η σύνταξη νέων Εγχειριδίων Πτητικής Εκμετάλλευσης ή σημαντικών μερών/ τόμων αυτού, πρέπει να συμμορφώνεται με την υποπαράγραφο (γ) ανωτέρω, εφόσον. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με την υποπαράγραφο (γ) ανωτέρω, το συντομότερο δυνατόν, και σε καμιά περίπτωση μετά την 1^η Δεκεμβρίου 2000.

(ε) Ο αερομεταφορέας μπορεί να εκδίδει το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης σε χωριστούς τόμους.

(στ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το επιχειρησιακό προσωπικό έχει ευχερή πρόσβαση σε αντίγραφο κάθε μέρους του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης το οποίο σχετίζεται με τα καθήκοντα του. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει στα μέλη του πληρώματος ατομικό αντίτυπο ή τμήματα από τα Μέρη Α και Β του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης που σχετίζονται με την προσωπική μελέτη.

(ζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης τροποποιείται ή αναθεωρείται έτσι ώστε οι οδηγίες και οι πληροφορίες που περιέχονται σε αυτό να τηρούνται ενήμερες. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το επιχειρησιακό προσωπικό ενημερώνεται για τις αλλαγές που αφορούν τα καθήκοντά του.

(η) Κάθε κάτοχος Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, ή των κατάλληλων μερών αυτού, πρέπει να το τηρεί ενήμερο με τις τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις που παρέχονται από τον αερομεταφορέα.

(θ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να υποβάλλει στην Αρχή τις προτιθέμενες τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις πριν από την ημερομηνία που θα τεθούν σε ισχύ. Εφόσον η τροποποίηση αφορά οποιοδήποτε μέρος του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης το οποίο πρέπει να εγκρίνεται σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 3, η έγκριση αυτή πρέπει να λαμβάνεται πριν η τροποποίηση τεθεί σε ισχύ. Όταν απαιτούνται άμεσες τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις προς το συμφέρον της ασφάλειας, μπορεί να δημοσιεύονται και να ισχύουν άμεσα, υπό την προϋπόθεση ότι έχει υποβληθεί αίτημα για οποιαδήποτε απαιτούμενη έγκριση.

(ι) Ο αερομεταφορέας πρέπει να ενσωματώνει όλες τις τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις που απαιτούνται από την Αρχή.

(ια) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που λαμβάνονται από εγκεκριμένα έγγραφα, καθώς και οποιαδήποτε τροποποίηση τέτοιων εγκεκριμένων εγγράφων, ενσωματώνονται σωστά στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, και ότι αυτό δεν περιέχει πληροφορίες που έρχονται σε αντίθεση με οποιοδήποτε εγκεκριμένο έγγραφο. Ωστόσο, η απαίτηση αυτή δεν απαγορεύει στον αερομεταφορέα να χρησιμοποιήσει πιο περιοριστικά στοιχεία και διαδικασίες.

(ιβ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα περιεχόμενα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης παρουσιάζονται σε μορφή με την οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν χωρίς δυσκολία. Ο σχεδιασμός του εγχειριδίου πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους ανθρώπινους παράγοντες και τις αρχές του CRM.

(ιγ) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει στον αερομεταφορέα να παρουσιάσει το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης ή μέρη αυτού σε μορφή διαφορετική από έντυπη. Στις περιπτώσεις αυτές, πρέπει να διασφαλίζεται ένα αποδεκτό επίπεδο ευχερούς πρόσβασης, χρηστικότητας και αξιοπιστίας.

(ιδ) Η χρήση συντετμημένης μορφής του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης δεν απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από τις απαιτήσεις του JAR-OPS 3.130.

JAR-OPS 3.1045

Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης – δομή και περιεχόμενα

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045)

(Βλέπε AMC OPS 3.1045)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η βασική δομή του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης έχει ως εξής:

Μέρος Α. Γενικά/Βασικά

Το μέρος αυτό πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις επιχειρησιακές πολιτικές, οδηγίες και διαδικασίες που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική εκμετάλλευση και δεν σχετίζονται με τον τύπο του ελικοπτέρου.

Μέρος Β. Θέματα πτητικής εκμετάλλευσης του ελικοπτέρου

Το μέρος αυτό πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις οδηγίες και διαδικασίες που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική εκμετάλλευση και δεν σχετίζονται με τον τύπο του ελικοπτέρου. Πρέπει να λαμβάνει υπόψη οποιοσδήποτε διαφορές μεταξύ των τύπων, παραλλαγών ή μεμονωμένων ελικοπτέρων που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα.

Μέρος Γ. Οδηγίες και πληροφορίες για τη διαδρομή/ρόλο/περιοχή και το ελικοδρόμιο

Το μέρος αυτό πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις οδηγίες και διαδικασίες που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική εκμετάλλευση.

Μέρος Δ. Εκπαίδευση

Το μέρος αυτό πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις οδηγίες εκπαίδευσης για το προσωπικό που απαιτείται για την ασφαλή πτητική εκμετάλλευση.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα περιεχόμενα του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης συμφωνούν με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045 και είναι σχετικά με την περιοχή(ές) και τον τύπο(ους) της πτητικής λειτουργίας.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η λεπτομερής δομή του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης είναι αποδεκτή από την Αρχή. (Βλέπε IEM OPS 3.1045 (γ).)

JAR-OPS 3.1050

Εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου

Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί πρόσφατο και εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης ελικοπτέρου ή ισοδύναμο έγγραφο για κάθε ελικόπτερο που εκμεταλλεύεται.

JAR-OPS 3.1055

Μητρώο καταγραφής πτήσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διατηρεί τις ακόλουθες πληροφορίες για κάθε πτήση, με τη μορφή μητρώου καταγραφής πτήσης:

- (1) Τα στοιχεία νηολόγησης ελικοπτέρου,
- (2) Ημερομηνία,
- (3) Ονοματεπώνυμο(α) του μέλους(ών) του πληρώματος,
- (4) Ανάθεση καθηκόντων σε μέλος(η) του πληρώματος,
- (5) Τόπο αναχώρησης,
- (6) Τόπο άφιξης,
- (7) Ωρα αναχώρησης,
- (8) Ωρα άφιξης,
- (9) Ωρες πτήσης,
- (10) Είδος πτήσης,
- (11) Συμβάντα, παρατηρήσεις (εφόσον υπάρχουν), και
- (12) Υπογραφή κυβερνήτη (ή ισοδύναμο) (βλέπε IEM OPS 3.1055(α)(12)).

(β) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει στον αερομεταφορέα την μη τήρηση μητρώου καταγραφής πτήσης ελικοπτέρου, ή μερών αυτού, εφόσον οι σχετικές πληροφορίες είναι διαθέσιμες σε άλλα έγγραφα. (Βλέπε IEM OPS 3.1055(β).)

JAR-OPS 3.1060

Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης που χρησιμοποιείται και οι καταχωρίσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία:

- (1) Τα στοιχεία νηολόγησης ελικοπτέρου,
- (2) Τον τύπο και την παραλλαγή του ελικοπτέρου,
- (3) Την ημερομηνία πτήσης,

- (4) Τα στοιχεία ταυτότητας της πτήσης,
 - (5) Το ονοματεπώνυμο των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης,
 - (6) Την ανάθεση καθηκόντων στα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης,
 - (7) Τον τόπο αναχώρησης,
 - (8) Το χρόνο αναχώρησης,
 - (9) Το τόπο άφιξης (σχεδιαζόμενο και πραγματικό),
 - (10) Το χρόνο άφιξης,
 - (11) Τον τύπο της πτητικής λειτουργίας (VFR, HEMS, κ.λ.π.),
 - (12) Τη διαδρομή και τα σκέλη της διαδρομής με σημεία ελέγχου/ σημεία αναφοράς, αποστάσεις, χρόνους και ίχνη,
 - (13) Την σχεδιασμένη ταχύτητα πλεύσης και τους χρόνους πτήσης μεταξύ των σημείων ελέγχου/ σημείων αναφοράς. Τον αναμενόμενο και τον πραγματικό χρόνο στο κάθε σημείο,
 - (14) Τα ύψη ασφαλείας και τα ελάχιστα επίπεδα,
 - (15) Τα σχεδιασμένα ύψη και επίπεδα πτήσης,
 - (16) Τους υπολογισμούς καυσίμου (αρχεία ελέγχων καυσίμου κατά την πτήση),
 - (17) Τα καύσιμα επί του σκάφους κατά την εκκίνηση των κινητήρων,
 - (18) Το(α) εναλλαγή προορισμού και, όπου έχει εφαρμογή, απογείωσης και διαδρομής, που περιλαμβάνει και τις πληροφορίες που απαιτούνται από τις υποπαραγράφους (12), (13), (14) και (15) ανωτέρω,
 - (19) Την αρχική εξουσιοδότηση του σχεδίου πτήσης ATS, καθώς και τις επακόλουθες επανεξουσιοδοτήσεις,
 - (20) Τους υπολογισμούς επανασχεδιασμού εν πτήσει, και
 - (21) Τις σχετικές μετεωρολογικές πληροφορίες.
- (β) Στοιχεία τα οποία μπορούν εύκολα να αναζητηθούν σε άλλα έγγραφα ή από άλλη αποδεκτή πηγή ή δεν σχετίζονται με τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, μπορεί να παραληφθούν από το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.
- (γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης και η χρήση του περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.
- (δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλες οι καταχωρίσεις στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης γίνονται ταυτοχρόνως και έχουν μόνιμο χαρακτήρα.

JAR-OPS 3.1065

Περίοδοι φύλαξης εγγράφων

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα αρχεία και οι σχετικές επιχειρησιακές και τεχνικές πληροφορίες, για κάθε μεμονωμένη πτήση, φυλάσσονται για τις χρονικές περιόδους που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1065.

JAR-OPS 3.1070

Εγχειρίδιο διαχείρισης συντήρησης αερομεταφορέα

Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί πρόσφατο και εγκεκριμένο εγχειρίδιο διαχείρισης συντήρησης, όπως καθορίζεται στο Μέρος ΙΓ – Μ.Α.704 Ανάλυση διαχείρισης συνεχούς πτητικής ικανότητας.

JAR-OPS 3.1071

Τεχνικό Μητρώο Ελικοπτέρου

Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί τεχνικό μητρώο ελικοπτέρου, όπως καθορίζεται στο Μέρος ΙΓ – Μ.Α.306 Σύστημα τεχνικού μητρώου του αερομεταφορέα.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045

Περιεχόμενα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης

(Βλέπε IEM του Προσαρτήματος στο JAR-OPS 3.1045)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

A. ΓΕΝΙΚΑ/ΒΑΣΙΚΑ

0 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

0.1 Εισαγωγή

(α) Δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι το εγχειρίδιο συμμορφώνεται προς όλους τους ισχύοντες κανονισμούς, καθώς και με τους όρους και τις προϋποθέσεις του ισχύοντος πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

(β) Δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι το εγχειρίδιο περιέχει επιχειρησιακές οδηγίες με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνεται το αρμόδιο προσωπικό.

(γ) Κατάλογο και σύντομη περιγραφή των διαφόρων τμημάτων, των περιεχομένων, του πεδίου εφαρμογής και της χρήσης τους.

(δ) Επεξηγήσεις και ορισμούς όρων και λέξεων που είναι απαραίτητες για τη χρήση του εγχειριδίου.

0.2 Σύστημα τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων

(α) Ποιος είναι υπεύθυνος για την έκδοση και την εισαγωγή τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων.

(β) Αρχείο τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων, με ημερομηνίες καταχώρισης και εφαρμογής.

(γ) Δήλωση η οποία αναφέρει ότι δεν επιτρέπονται οι χειρόγραφες τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις, εκτός από περιστάσεις που απαιτούν άμεση τροποποίηση ή αναθεώρηση προς όφελος της ασφάλειας.

(δ) Περιγραφή του συστήματος καταχώρισης σημειώσεων, και των ημερομηνιών εφαρμογής τους, στις σελίδες.

(ε) Κατάλογο των έγκυρων σελίδων.

(στ) Σημείωση των αλλαγών (επί σελίδων κειμένου και, εφόσον είναι εφικτό, επί γραφικών παραστάσεων και διαγραμμάτων).

(ζ) Αναθεωρήσεις προσωρινού χαρακτήρα.

(η) Περιγραφή του συστήματος διανομής για τα εγχειρίδια, τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις.

1 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

1.1 *Οργανωτική δομή.* Περιγραφή της οργανωτικής δομής, που περιλαμβάνει το γενικό οργανόγραμμα της εταιρείας και το οργανόγραμμα του Τμήματος πτητικής εκμετάλλευσης. Το οργανόγραμμα πρέπει να απεικονίζει τη σχέση μεταξύ του Τμήματος πτητικής εκμετάλλευσης και των άλλων Τμημάτων της εταιρείας. Ειδικότερα, πρέπει να φαίνονται οι ιεραρχικοί και λειτουργικοί δεσμοί μεταξύ όλων των Διευθύνσεων, Τμημάτων κ.λπ., που σχετίζονται με την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών.

1.2 *Ορισμένοι αρμόδιοι διευθυντές.* Το ονοματεπώνυμο κάθε ορισμένου αρμοδίου διευθυντή που είναι υπεύθυνος για τις πτητικές λειτουργίες, σύστημα συντήρησης, εκπαίδευση πληρώματος και επίγεια εξυπηρέτηση, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3 Τμήμα Γ. Πρέπει να περιλαμβάνεται η περιγραφή των καθηκόντων και ευθυνών τους.

1.3 *Ευθύνες και καθήκοντα του προσωπικού διαχείρισης πτητικών λειτουργιών.* Περιγραφή των καθηκόντων, ευθυνών και εξουσίας του προσωπικού διαχείρισης πτητικών λειτουργιών που αφορούν την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών και τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς.

1.4 *Εξουσία, καθήκοντα και ευθύνες του κυβερνήτη.* Δήλωση η οποία καθορίζει την εξουσία, τα καθήκοντα και τις ευθύνες του κυβερνήτη.

1.5 *Καθήκοντα και ευθύνες μελών του πληρώματος, εκτός του κυβερνήτη*

2. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑ

2.1 *Εποπτεία της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα.* Περιγραφή του συστήματος εποπτείας της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα (βλέπε JAR-OPS 3.175(ζ)). Η περιγραφή πρέπει να καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο εποπτεύονται η ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών και οι ικανότητες του προσωπικού. Συγκεκριμένα, πρέπει να περιγράφονται οι διαδικασίες που σχετίζονται με τα ακόλουθα θέματα:

(α) Ισχύ πτυχίου και εξουσιοδότησης,

(β) Επάρκεια του προσωπικού πτητικής λειτουργίας, και

(γ) Έλεγχο, ανάλυση και φύλαξη αρχείων, εγγράφων πτήσης, πρόσθετων πληροφοριών και στοιχείων.

2.2 *Σύστημα κοινοποίησης πρόσθετων επιχειρησιακών οδηγιών και πληροφοριών.* Περιγραφή οποιουδήποτε συστήματος για την κοινοποίηση πληροφοριών, οι οποίες ενδεχομένως να είναι επιχειρησιακής φύσεως, αλλά είναι συμπληρωματικές σε εκείνες που υπάρχουν στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Πρέπει να περιλαμβάνεται το πεδίο εφαρμογής αυτών των πληροφοριών, καθώς και οι αρμοδιότητες για την κοινοποίησή τους.

2.3 *Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων.* Περιγραφή των βασικών θεμάτων του προγράμματος ασφαλείας πτήσεων.

2.4 *Επιχειρησιακός έλεγχος.* Περιγραφή των διαδικασιών και των ευθυνών που απαιτούνται για την άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου σε σχέση με την ασφάλεια των πτήσεων.

2.5 *Εξουσίες της Αρχής.* Περιγραφή των εξουσιών της Αρχής και καθοδήγηση του επιτελείου ως προς τη

διευκόλυνση των επιθεωρήσεων από προσωπικό της Αρχής.

3. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΟΙΟΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Περιγραφή του υιοθετημένου συστήματος ποιοτικού ελέγχου που περιλαμβάνει τουλάχιστον:

- (α) Την πολιτική ποιοτικού ελέγχου,
- (β) Την περιγραφή της οργάνωση του συστήματος ποιοτικού ελέγχου, και
- (γ) Ανάθεση καθηκόντων και αρμοδιοτήτων.

4. ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

4.1 *Σύνθεση πληρώματος.* Επεξήγηση της μεθόδου προσδιορισμού της σύνθεσης των πληρωμάτων, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

- (α) Τον τύπο του ελικοπτέρου που χρησιμοποιείται,
- (β) Την περιοχή και τον τύπο της εκτελούμενης πτητικής λειτουργίας,
- (γ) Τη φάση της πτήσης,
- (δ) Την απαίτηση ελάχιστου πληρώματος και την προγραμματισμένη περίοδο πτητικής απασχόλησης,
- (ε) Την πείρα (συνολική και επί του τύπου), την πρόσφατη εμπειρία και τα προσόντα των μελών του πληρώματος, και
- (στ) Το διορισμό του κυβερνήτη.
- (ζ) Το διορισμό του προϊσταμένου των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

4.2 *Παραμένει σκοπίμως κενό*

4.3 *Αδυναμία εκπλήρωσης των καθηκόντων πληρώματος διακυβέρνησης.* Οδηγίες για τη μεταβίβαση της εξουσίας στην περίπτωση αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων πληρώματος διακυβέρνησης.

4.4 *Χειρισμός περισσότερων του ενός τύπων.* Δήλωση η οποία προσδιορίζει ποια ελικόπτερα θεωρείται ότι είναι του ίδιου τύπου για σκοπούς:

- (α) Προγραμματισμού πληρώματος διακυβέρνησης, και
- (β) Προγραμματισμού πληρώματος θαλάμου επιβατών.

5 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

5.1 Περιγραφή των απαιτούμενων πτυχίου, ειδικότητας(ων), προσόντων/ επάρκειας (π.χ. για διαδρομές και αεροδρόμια), πείρας, εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης εμπειρίας του επιχειρησιακού προσωπικού προκειμένου να ασκήσει τα καθήκοντα του. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο τύπος του ελικοπτέρου, το είδος της πτητικής λειτουργίας και η σύνθεση του πληρώματος.

5.2 *Πλήρωμα διακυβέρνησης*

- (α) Κυβερνήτης.
- (β) Χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη.
- (γ) Συγκυβερνήτης.
- (δ) Χειριστής υπό επιτήρηση.
- (ε) Χειριστής πίνακα συστημάτων.
- (στ) Χειρισμός περισσότερων του ενός τύπων ή παραλλαγών.

5.3 *Πλήρωμα θαλάμου επιβατών*

- (α) Προϊστάμενος μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών.
- (β) Μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.
 - (i) Απαιτούμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.
 - (ii) Πρόσθετο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών και μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τη διάρκεια πτήσεων εξοικείωσης.
- (γ) Εκτέλεση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές.

5.4 *Προσωπικό εκπαίδευσης, ελέγχου και εποπτείας*

- (α) Για το πλήρωμα διακυβέρνησης.
- (β) Για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

5.5 *Άλλο επιχειρησιακό προσωπικό*

6 ΠΡΟΦΥΛΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

6.1 *Προφυλάξεις για την υγεία του πληρώματος.* Οι σχετικοί κανονισμοί και η καθοδήγηση προς τα μέλη του πληρώματος σχετικά με την υγεία, που περιλαμβάνει:

- (α) Ψυχοκινητικές ουσίες, που περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται σε αυτά:
 - (i) Αντικαταθλιπτικά,
 - (ii) Οινόπνευμα και άλλα ηδύποτα που προκαλούν κατάσταση μέθης,

- (iii) Ναρκωτικές ουσίες,
 - (iv) Φάρμακα, και
 - (v) Υπνωτικά δισκία.
- (Βλέπε επίσης JAR-FCL Μέρος 3 (ιατρικά) – 3.035 και 3.040)
- (β) Φαρμακευτικά σκευάσματα,
 - (γ) Εμβολιασμούς,
 - (δ) Καταδύσεις με εμπλοκή υποβρυχίων αναπνευστικών συσκευών πίεσης,
 - (η) Αιμοδοσία/ δωρεά μυελού των οστών,
 - (θ) Προφυλάξεις σχετικές με τη λήψη τροφής πριν από και κατά τη διάρκεια της πτήσης,
 - (ι) Ύπνο και ανάπαυση, και
 - (ια) Χειρουργικές επεμβάσεις.

7 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

7.1 *Περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης.* Περιγραφή των περιορισμών χρόνου πτήσης και απασχόλησης και των απαιτήσεων ανάπαυσης, που καθορίζονται στο JAR-OPS Μέρος 3 Τμήμα IZ, ανάλογα με την πτητική λειτουργία.

7.2 *Υπερβάσεις των περιορισμών χρόνου πτήσης και απασχόλησης ή/και μειώσεις των περιόδων ανάπαυσης.* Προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να γίνει υπέρβαση του χρόνου πτήσης και απασχόλησης, ή μείωση των περιόδων ανάπαυσης, καθώς και οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για την αναφορά αυτών των μεταβολών.

8 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

8.1 *Οδηγίες προετοιμασίας πτήσης.* Ανάλογα με την πτητική λειτουργία:

8.1.1 *Ελάχιστα ύψη πτήσης.* Περιγραφή της μεθόδου καθορισμού και εφαρμογής των ελαχίστων υψών, που περιλαμβάνει:

- (α) Διαδικασία καθορισμού των ελαχίστων υψών/ επιπέδων πτήσης για πτήσεις VFR, και
- (β) Διαδικασία καθορισμού των ελαχίστων υψών/ επιπέδων πτήσης για πτήσεις IFR.

8.1.2 *Κριτήρια καθορισμού της δυνατότητας χρήσης αεροδρομίων*

8.1.3 *Μέθοδοι για τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου.* Η μέθοδος για την καθιέρωση των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου για πτήσεις IFR, σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 3 Τμήμα E. Πρέπει να γίνεται αναφορά στις διαδικασίες για τον προσδιορισμό της ορατότητας ή/και της οπτικής απόστασης διαδρόμου, και για την εφαρμογή της πραγματικής ορατότητας που παρατηρείται από τους χειριστές, της αναφερόμενης ορατότητας και της αναφερόμενης οπτικής απόστασης διαδρόμου.

8.1.4 Τα επιχειρησιακά ελάχιστα κατά τη διαδρομή για πτήσεις VFR ή τμήματα πτήσης VFR και, όταν χρησιμοποιούνται μονοκινητήρια ελικόπτερα, οδηγίες για την επιλογή διαδρομής σε σχέση με τη διαθεσιμότητα επιφανειών που επιτρέπουν ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

8.1.5 *Παρουσίαση και εφαρμογή των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου και διαδρομής*

8.1.6 *Ερμηνεία μετεωρολογικών πληροφοριών.* Επεξηγηματικό υλικό σχετικά με την αποκωδικοποίηση των μετεωρολογικών προγνώσεων και δελτίων, που αφορούν την περιοχή των επιχειρήσεων, και περιλαμβάνει την ερμηνεία υποθετικών εκφράσεων.

8.1.7 *Καθορισμός των ποσοτήτων καυσίμου, λαδιού και μεθυλικής αλκοόλης που φέρονται επί του ελικόπτερου.* Οι μέθοδοι με τις οποίες καθορίζονται οι ποσότητες καυσίμου, λαδιού και μεθυλικής αλκοόλης, που πρόκειται να μεταφερθούν, και παρακολουθούνται εν πτήσει. Το τμήμα αυτό πρέπει επίσης να περιλαμβάνει οδηγίες σχετικά με τη μέτρηση και τη διανομή των υγρών που φέρονται επί του σκάφους. Οι εν λόγω οδηγίες πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όλων των περιστάσεων που είναι πιθανόν να αντιμετωπισθούν κατά την πτήση, και περιλαμβάνουν την πιθανότητα επανασχεδιασμού εν πτήσει και της αστοχίας ενός ή περισσότερων συστημάτων ισχύος του ελικοπτερού. Πρέπει επίσης να περιγράφεται το σύστημα τήρησης αρχείων καυσίμου και λαδιού.

8.1.8 *Μάζα και κέντρο βάρους.* Οι γενικές αρχές μάζας και κέντρου βάρους περιλαμβάνουν:

- (α) Ορισμούς,
- (β) Μεθόδους, διαδικασίες και ευθύνες για την προετοιμασία και αποδοχή των υπολογισμών μάζας και κέντρου βάρους,
- (γ) Την πολιτική για τη χρήση σταθερών ή/και πραγματικών μαζών,
- (δ) Τη μέθοδο προσδιορισμού της ισχύουσας μάζας επιβατών, αποσκευών και φορτίου,
- (ε) Τις ισχύουσες μάζες επιβατών και αποσκευών για διαφορετικούς τύπους πτητικών λειτουργιών και τύπο ελικοπτερού,
- (στ) Γενικές οδηγίες και πληροφορίες απαραίτητες για τον έλεγχο των διάφορων τύπων

χρησιμοποιούμενων εγγράφων μάζας και ζυγοστάθμισης,

- (ζ) Διαδικασίες αλλαγών της τελευταίας στιγμής,
- (η) Το ειδικό βάρος του καυσίμου, λιπαντικού και μεθυλικής αλκοόλης,
- (θ) Πολιτική/διαδικασίες κατανομής θέσεων, και
- (ι) Τυποποιημένα σχέδια φόρτωσης.

8.1.9 *Σχέδιο πτήσης ATS*. Διαδικασίες και αρμοδιότητες για την προετοιμασία και την υποβολή του σχεδίου πτήσης των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Οι παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη περιλαμβάνουν τους τρόπους υποβολής τόσο για μεμονωμένα όσο και για επαναλαμβανόμενα σχέδια πτήσης.

8.1.10 *Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης*. Διαδικασίες και αρμοδιότητες για την προετοιμασία και αποδοχή του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης. Η χρήση του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης πρέπει να περιγράφεται και να περιλαμβάνει δείγματα των χρησιμοποιούμενων μορφών επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης.

8.1.11 *Τεχνικό μητρώο ελικοπτέρου του αερομεταφορέα*. Πρέπει να περιγράφονται οι αρμοδιότητες και η χρήση του τεχνικού μητρώου ελικοπτέρου του αερομεταφορέα, περιλαμβανομένων και δειγμάτων της μορφής που χρησιμοποιείται.

8.1.12 *Κατάλογος εγγράφων, εντύπων και πρόσθετων πληροφοριών που πρέπει να φέρονται στο ελικόπτερο*

8.2 *Οδηγίες επίγειας εξυπηρέτησης*

8.2.1 *Διαδικασίες εφοδιασμού καυσίμου*. Περιγραφή των διαδικασιών εφοδιασμού καυσίμου, που περιλαμβάνουν:

(α) Προφυλάξεις ασφαλείας κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού και αφαίρεσης καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της περιστροφής των στροφείων, της λειτουργίας του κινητήρα(ων) και της λειτουργίας της APU.

(β) Ανεφοδιασμό και αφαίρεση καυσίμων όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επί του σκάφους ή αποβιβάζονται, και

(γ) Προφυλάξεις που πρέπει να λαμβάνονται προκειμένου να αποφεύγεται η ανάμιξη καυσίμων.

8.2.2 *Διαδικασίες εξυπηρέτησης ελικοπτέρου, επιβατών και φορτίου, που σχετίζονται με την ασφάλεια*. Περιγραφή των διαδικασιών εξυπηρέτησης που χρησιμοποιούνται κατά την κατανομή των θέσεων, την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών, καθώς και κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση του ελικοπτέρου. Πρέπει επίσης να προσδιορίζονται περαιτέρω διαδικασίες που αποσκοπούν στην επίτευξη ασφαλείας για το χρόνο που το ελικόπτερο παραμένει στο χώρο στάθμευσης. Οι διαδικασίες εξυπηρέτησης πρέπει να περιλαμβάνουν:

(α) Παιδιά/ νήπια, ασθενείς επιβάτες και άτομα με μειωμένη κινητικότητα,

(β) Μεταφορά ανεπιθύμητων επιβατών, απελαθέντων ή προσώπων υπό κράτηση,

(γ) Επιτρεπόμενο μέγεθος και βάρος χειραποσκευών,

(δ) Φόρτωση και ασφάλιση αντικειμένων εντός του ελικοπτέρου,

(ε) Ειδικά φορτία και ταξινόμηση των διαμερισμάτων φορτίου,

(στ) Προσδιορισμό θέσης του εξοπλισμού εδάφους,

(ζ) Λειτουργία των θυρών του ελικοπτέρου,

(η) Ασφάλεια στο χώρο στάθμευσης, που περιλαμβάνει πρόληψη πυρκαγιάς, και περιοχές εκτόνωσης αερίων και αναρρόφησης,

(θ) Διαδικασίες εκκίνησης, αναχώρησης από το χώρο στάθμευσης και άφιξης,

(ι) Εξυπηρέτηση ελικοπτέρων, και

(ια) Έγγραφα και έντυπα σχετικά με την επίγεια εξυπηρέτηση ελικοπτέρου,

(ιβ) Πολλαπλή κατάληψη θέσεων του ελικοπτέρου.

8.2.3 *Διαδικασίες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης*. Διαδικασίες βάσει των οποίων διασφαλίζεται η άρνηση επιβίβασης σε πρόσωπα τα οποία τελούν εμφανώς υπό την επήρεια οινοπνεύματος, ή τα οποία υποδηλώνουν με τη συμπεριφορά ή την εμφάνισή τους, ότι τελούν υπό την επήρεια φαρμάκων, εκτός από ασθενείς υπό κατάλληλη ιατρική φροντίδα.

8.2.4 *Αποπαγοποίηση και αντιπαγοποίηση στο έδαφος*. Περιγραφή της πολιτικής και των διαδικασιών αποπαγοποίησης και αντιπαγοποίησης ελικοπτέρων στο έδαφος. Αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν περιγραφές των τύπων και των επιπτώσεων του πάγου και άλλων μορφών καταλοίπων σε ελικόπτερα ενώ είναι ακινητοποιημένα, κατά τη διάρκεια ελιγμών στο έδαφος και κατά την απογείωση. Επιπλέον, πρέπει να παρέχεται περιγραφή των τύπων των υγρών που χρησιμοποιούνται, που περιλαμβάνει:

(α) Κοινές ονομασίες ή εμπορικές επωνυμίες

(β) Χαρακτηριστικά,

(γ) Επιπτώσεις στις επιδόσεις του ελικοπτέρου,

(δ) Χρόνους αναμονής, και

(ε) Προφυλάξεις κατά τη χρήση.

8.3 Διαδικασίες πτήσης

8.3.1 *Πολιτική VFR/IFR*. Περιγραφή της πολιτικής που επιτρέπει την εκτέλεση πτήσεων υπό VFR, ή που απαιτεί την εκτέλεση πτήσεων IFR, ή τη μεταβολή από την μια στην άλλη.

8.3.2 *Διαδικασίες ναυτιλίας*. Περιγραφή όλων των διαδικασιών ναυτιλίας που σχετίζονται με τον τύπο(ους) και με την περιοχή(ές) πτητικής λειτουργίας. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:

(α) Τυποποιημένες ναυτιλιακές διαδικασίες, που περιλαμβάνουν την πολιτική διενέργειας ανεξάρτητων ελέγχων επαλήθευσης καταχωρίσεων μέσω πληκτρολογίου, όταν αυτές επηρεάζουν το ίχνος της πτήσης που πρόκειται να ακολουθήσει το ελικόπτερο,

(β) Ναυτιλία MNPS και POLAR, καθώς και ναυτιλία σε άλλες καθορισμένες περιοχές,

(γ) RNAV. Περιγραφή των σχετικών διαδικασιών RNAV που καθορίζονται στο Μέρος Γ,

(δ) Επανασχεδιασμός εν πτήση, και

(ε) Διαδικασίες για την περίπτωση υποβάθμισης συστήματος.

8.3.3 *Διαδικασίες ρύθμισης υψομέτρου*

8.3.4 *Ακουστική φωνητική συσκευή συνέγερσης*

8.3.5 *Παραμένει σκοπίμως κενό*

8.3.6 *Παραμένει σκοπίμως κενό*

8.3.7 *Πολιτική και διαδικασίες σχετικές με τη διαχείριση καυσίμων εν πτήση*

8.3.8 *Δυσμενείς και ενδεχομένως επικίνδυνες ατμοσφαιρικές συνθήκες*. Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας εντός, ή/και αποφυγής, ενδεχομένως επικίνδυνων ατμοσφαιρικών συνθηκών που περιλαμβάνουν:

(α) Καταιγίδες,

(β) Συνθήκες παγιοποίησης,

(γ) Αναταράξεις,

(δ) Διάτμηση ανέμου,

(ε) Αεροχείμαρρος (Jetstream),

(στ) Νέφη ηφαιστειακής τέφρας,

(ζ) Ισχυρή βροχόπτωση,

(η) Αμμοθύελλες,

(θ) Κύματα όρους, και

(ι) Σημαντικές αναστροφές θερμοκρασίας.

8.3.9 *Αεροδίνη και κατώρευμα στροφείου*. Διαχωρισμός λόγω αεροδίνης και κατωρέυματος στροφείου, λαμβάνοντας υπόψη τους τύπους ελικοπτέρων, τις συνθήκες ανέμου και την τοποθεσία της FATO.

8.3.10 *Μέλη πληρώματος στις θέσεις τους*. Οι απαιτήσεις σχετικά με την κατάληψη από τα μέλη πληρώματος των καθορισμένων θέσεων ή καθισμάτων τους κατά τη διάρκεια διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο προς το συμφέρον της ασφαλείας.

8.3.11 *Χρήση ζωνών ασφαλείας για πλήρωμα και επιβάτες*. Οι απαιτήσεις χρήσης ζωνών ασφαλείας ή/και ιμάντων πρόσδεσης όμων από τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες κατά τη διάρκεια των διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο προς το συμφέρον της ασφάλειας.

8.3.12 *Είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης*. Οι προϋποθέσεις για την είσοδο στο θάλαμο διακυβέρνησης προσώπων εκτός του πληρώματος διακυβέρνησης. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται η πολιτική που αφορά την είσοδο επιθεωρητών της Αρχής.

8.3.13 *Χρήση κενών θέσεων πληρώματος*. Οι προϋποθέσεις και διαδικασίες σχετικά με τη χρήση των κενών θέσεων πληρώματος.

8.3.14 *Αδυναμία εκπλήρωσης καθηκόντων μελών πληρώματος*. Διαδικασίες που ακολουθούνται στην περίπτωση αδυναμίας εκπλήρωσης καθηκόντων μελών του πληρώματος κατά την πτήση. Πρέπει να περιλαμβάνονται παραδείγματα των τύπων αδυναμίας εκπλήρωσης καθηκόντων και των μέσων αναγνώρισής τους.

8.3.15 *Απαιτήσεις ασφαλείας θαλάμου επιβατών*. Διαδικασίες που καλύπτουν:

(α) Προετοιμασία του θαλάμου επιβατών για πτήση, απαιτήσεις κατά την πτήση και προετοιμασία για προσγείωση, που περιλαμβάνουν διαδικασίες για την ασφάλιση του θαλάμου επιβατών και των χώρων ενδιαίτησης,

(β) Διαδικασίες για να εξασφαλίζεται ότι οι επιβάτες κάθονται εκεί όπου, στην περίπτωση που απαιτείται εκκένωση έκτακτης ανάγκης, μπορεί να διευκολύνουν και όχι να εμποδίζουν την εκκένωση του ελικοπτέρου,

(γ) Διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται κατά την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών,

(δ) Διαδικασίες για την περίπτωση εφοδιασμού με καύσιμα με τους επιβάτες επί του σκάφους, ή να επιβιβάζονται και αποβιβάζονται, και

(ε) Κάπνισμα επί του σκάφους.

8.3.16 *Διαδικασίες ενημέρωσης επιβατών.* Τα περιεχόμενα, τα μέσα και ο χρόνος ενημέρωσης των επιβατών, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.285.

8.3.17 *Παραμένει σκοπίμως κενό*

8.4 *AWO.* Περιγραφή των επιχειρησιακών διαδικασιών που σχετίζονται με τις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού (Βλέπε JAR-OPS Μέρος 3 Τμήματα Δ και Ε).

8.5 *Παραμένει σκοπίμως κενό*

8.6 *Χρήση του καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) και του καταλόγου απόκλισης από τη διαμόρφωση (CDL)*

8.7 *Πτήσεις άνευ αμοιβής.* Διαδικασίες και περιορισμοί σχετικά με:

- (α) Εκπαιδευτικές πτήσεις,
- (β) Δοκιμαστικές πτήσεις,
- (γ) Πτήσεις παράδοσης,
- (δ) Πτήσεις αυτομεταφοράς,
- (ε) Πτήσεις επίδειξης, και
- (στ) Πτήσεις μετάβασης

που περιλαμβάνουν την ιδιότητα των ανθρώπων οι οποίοι μπορεί να μεταφέρονται σε τέτοιες πτήσεις.

8.8 *Απαιτήσεις οξυγόνου*

8.8.1 Επεξήγηση των προϋποθέσεων βάσει των οποίων πρέπει να χορηγείται και να χρησιμοποιείται οξυγόνο.

8.8.2 Τις απαιτήσεις οξυγόνου που καθορίζονται για:

- (α) Το πλήρωμα διακυβέρνησης,
- (β) Το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, και
- (γ) Τους επιβάτες.

9 ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΟΠΛΑ

9.1 Πληροφορίες, οδηγίες και γενική καθοδήγηση σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών, που περιλαμβάνουν:

- (α) Πολιτική του αερομεταφορέα σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών,
- (β) Καθοδήγηση σχετικά με τις απαιτήσεις για αποδοχή, τοποθέτηση ετικετών, διαχείριση, αποθήκευση και διαχωρισμό των επικίνδυνων υλικών,
- (γ) Διαδικασίες για αντίδραση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που εμπλέκονται επικίνδυνα υλικά,
- (δ) Καθήκοντα όλου του εμπλεκόμενου προσωπικού, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.1215, και
- (ε) Οδηγίες σχετικά με τη μεταφορά των εργαζομένων του αερομεταφορέα.

9.2 Τις συνθήκες υπό τις οποίες μπορεί να μεταφέρονται όπλα, πυρομαχικά και όπλα για αθλητικούς σκοπούς.

10 ΑΣΦΑΛΕΙΑ

10.1 Οδηγίες και καθοδήγηση ασφαλείας μη εμπιστευτικού χαρακτήρα, οι οποίες πρέπει να περιλαμβάνουν τις εξουσίες και τις ευθύνες του επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οι πολιτικές και οι διαδικασίες για το χειρισμό και την αναφορά εγκληματικών πράξεων επί του σκάφους, όπως έκνομη παρέμβαση, δολιοφθορά, βομβιστική απειλή και αεροπειρατεία.

10.2 Περιγραφή προληπτικών μέτρων ασφαλείας και εκπαίδευση.

Σημείωση: Ορισμένα μέρη των οδηγιών και καθοδήγησης ασφαλείας μπορεί να τηρούνται εμπιστευτικά.

11 ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ, ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

Διαδικασίες σχετικά με το χειρισμό, γνωστοποίηση και αναφορά περιστατικών. Αυτό το τμήμα πρέπει να περιλαμβάνει:

- (α) Ορισμούς των περιστατικών και τις σχετικές ευθύνες όλων των εμπλεκόμενων προσώπων,
- (β) Υποδείγματα των εντύπων που χρησιμοποιούνται για την αναφορά όλων των τύπων περιστατικών (ή αντίγραφα των πραγματικών εντύπων), οδηγίες αναφορικά με τη συμπλήρωσή τους, τους αποδέκτες στους οποίους θα πρέπει να αποστέλλονται καθώς και το χρόνο εντός του οποίου πρέπει να γίνει,
- (γ) Σε περίπτωση ατυχήματος, περιγραφές των τμημάτων της εταιρίας, Αρχών και άλλων οργανισμών που πρέπει να ειδοποιηθούν, πώς μπορεί να γίνει αυτό και με ποια σειρά,
- (δ) Διαδικασίες για προφορική ειδοποίηση των μονάδων των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με συμβάντα που εμπλέκονται ACAS, RA, κίνδυνοι από πτηνά, επικίνδυνα υλικά και επικίνδυνες συνθήκες,
- (ε) Διαδικασίες για την υποβολή εγγράφων αναφορών σχετικά με συμβάντα εναέριας κυκλοφορίας, ACAS, RA, προσκρούσεις πτηνών, συμβάντα ή ατυχήματα επικίνδυνων υλικών, και έκνομη παρέμβαση,

(στ) Διαδικασίες αναφοράς για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση με τα JAR-OPS 3.085(β) και 3.420. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν διαδικασίες αναφοράς που σχετίζονται με την εσωτερική ασφάλεια που πρέπει να ακολουθούνται από τα μέλη του πληρώματος, σχεδιασμένες για να εξασφαλίζουν ότι ο κυβερνήτης πληροφορείται άμεσα για οποιοδήποτε συμβάν το οποίο έχει επηρεάσει, ή μπορεί να έχει επηρεάσει, την ασφάλεια κατά τη διάρκεια της πτήσης και ότι του παρέχονται όλες οι σχετικές πληροφορίες.

12 ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΟΣ

Κανόνες αέρος που περιλαμβάνουν:

- (α) Κανόνες πτήσεως εξ όψεως και δι' οργάνων,
- (β) Περιοχική εφαρμογή των κανόνων αέρος,
- (γ) Διαδικασίες επικοινωνιών, που περιλαμβάνουν και διαδικασίες απώλειας επικοινωνιών,
- (δ) Πληροφορίες και οδηγίες που σχετίζονται με την αναχαίτιση πολιτικών ελικοπτέρων,
- (ε) Τις περιστάσεις κατά τις οποίες πρέπει να τηρείται συνεχής ακρόαση ασυρμάτου,
- (στ) Σήματα
- (ζ) Σύστημα χρόνου που χρησιμοποιείται στην πτητική εκμετάλλευση,
- (η) Εξουσιοδοτήσεις ATC, σχολαστική τήρηση του σχεδίου πτήσης και αναφορές θέσης,
- (θ) Οπτικά σήματα που χρησιμοποιούνται για την προειδοποίηση μη εξουσιοδοτημένου ελικοπτέρου που πετάει ή πρόκειται να εισέλθει εντός περιορισμένης, απαγορευμένης ή επικίνδυνης περιοχής,
- (ι) Διαδικασίες για χειριστές που αντιλαμβάνονται ατύχημα ή λαμβάνουν εκπομπή κινδύνου,
- (ια) Τους οπτικούς κώδικες εδάφους/ αέρος για χρήση από επιζώντες, την περιγραφή και χρήση των βοηθημάτων σηματοδότησης, και
- (ιβ) Σήματα κινδύνου και επείγουσας ανάγκης.

13 ΜΙΣΘΩΣΗ. Περιγραφή των επιχειρησιακών ρυθμίσεων για μίσθωση, σχετιζόμενες διαδικασίες και ευθύνες της διοίκησης.

B ΘΕΜΑΤΑ ΠΗΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ – ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ

Λαμβάνονται υπόψη οι διαφορές μεταξύ τύπων και παραλλαγών τύπων, υπό τους ακόλουθους τίτλους:

0 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ

0.1 Γενικές πληροφορίες (π.χ. διαστάσεις ελικοπτέρου), που περιλαμβάνουν περιγραφή των μονάδων μέτρησης, που χρησιμοποιούνται για την εκμετάλλευση του συγκεκριμένου τύπου ελικοπτέρου, και πίνακες μετατροπής.

1 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

1.1 Περιγραφή των πιστοποιημένων περιορισμών και των ισχυόντων επιχειρησιακών περιορισμών, που περιλαμβάνουν:

- (α) Καθεστώς πιστοποίησης (π.χ. JAR-27, JAR-29, ICAO Παράρτημα 16 (JAR-34 και JAR-36) κ.λπ.),
- (β) Διαμόρφωση θέσεων επιβατών για κάθε τύπο ελικοπτέρου, που περιλαμβάνει και εικονογραφημένη παρουσίαση,
- (γ) Τύποι πτητικής λειτουργίας που είναι εγκεκριμένοι (π.χ. IFR/VFR, κατηγορία CAT II/III, Τύπος RNP, πτήσεις σε γνωστές συνθήκες παγοποίησης κ.λπ.),
- (δ) Σύνθεση πληρώματος,
- (ε) Μάζα και κέντρο βάρους,
- (στ) Περιορισμούς ταχύτητας,
- (ζ) Φάκελο πτήσης
- (η) Όρια ανέμου,
- (θ) Περιορισμούς επιδόσεων για ισχύουσες διαμορφώσεις,
- (ι) Κλίση,
- (ια) Κατάλοιπα στο σκάφος,
- (ιβ) Περιορισμούς συστημάτων.

2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

2.1 Οι διαδικασίες ανάγκης και καθήκοντα που ανατίθενται στο πλήρωμα, οι ενδεδειγμένοι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, το σύστημα χρήσης των καταλόγων ελέγχου ενεργειών, καθώς και μια δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης και άλλων μελών του πληρώματος (η σχεδίαση και η χρήση των οποίων πρέπει να τηρεί τους ανθρώπινους παράγοντες και τις αρχές του CRM). Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες διαδικασίες ανάγκης και καθήκοντα:

- (α) Αδυναμία εκπλήρωσης καθηκόντων μέλους πληρώματος,

- (β) Γυμνασίων πυρκαγιάς και εμφάνισης καπνού,
- (γ) Κεραυνοπληξιών,
- (δ) Επικοινωνιών κινδύνου και συνέγερσης της ATC για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης,
- (ε) Βλάβης κινητήρα,
- (στ) Βλάβης συστημάτων,
- (ζ) Καθοδήγησης για παρέκκλιση σε περίπτωση σοβαρής τεχνικής βλάβης,
- (η) Προειδοποίησης AVAD,
- (θ) Διατμητικού ανέμου,
- (ι) Αναγκαστικής προσγείωσης/ προσθαλάσσωσης.

3 ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

3.1 Τις κανονικές διαδικασίες και καθήκοντα που ανατίθενται στο πλήρωμα, οι ενδεδειγμένοι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, το σύστημα χρήσης των καταλόγων ελέγχου ενεργειών, καθώς και μια δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης και των μελών του θαλάμου επιβατών. Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες κανονικές διαδικασίες και καθήκοντα:

- (α) Προ πτήσεως,
- (β) Πριν την αναχώρηση,
- (γ) Ρύθμισης και ελέγχου υψομέτρου,
- (δ) Τροχοδρόμησης, απογείωσης και ανόδου,
- (ε) Μείωσης θορύβου,
- (στ) Πλεύσης και καθόδου,
- (ζ) Προσέγγισης, προετοιμασίας για προσγείωση και ενημέρωσης,
- (η) Προσέγγισης (VF),
- (θ) Προσέγγισης IFR,
- (ι) Προσέγγισης εξ όψεως και κυκλικής προσέγγισης,
- (ια) Αποτυχημένης προσέγγισης,
- (ιβ) Κανονικής προσγείωσης,
- (ιγ) Μετά την προσγείωση.

4 ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

4.0 Τα στοιχεία επιδόσεων πρέπει να παρέχονται σε μορφή με την οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν χωρίς δυσκολία.

4.1 Στοιχεία επιδόσεων. Υλικό επιδόσεων το οποίο παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία για συμμόρφωση με τις απαιτήσεις επιδόσεων που καθορίζονται στα Τμήματα ΣΤ, Ζ, Η και Θ.

4.2 Εάν τα στοιχεία επιδόσεων, που απαιτούνται για την αντίστοιχη κατηγορία επιδόσεων, δεν είναι διαθέσιμα στο εγκεκριμένο HFM, τότε πρέπει να περιλαμβάνονται άλλα στοιχεία αποδεκτά από την Αρχή. Εναλλακτικά, το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης μπορεί να παραπέμπει στα εγκεκριμένα στοιχεία που περιέχονται στο HFM, εφόσον τα εν λόγω στοιχεία δεν είναι πιθανόν να χρησιμοποιούνται συχνά ή σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

5 ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ

Οδηγίες και στοιχεία για τον υπολογισμό της μάζας και ζυγοστάθμισης που περιλαμβάνουν:

- (α) Σύστημα υπολογισμού (π.χ. σύστημα δεικτών),
- (β) Πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τη συμπλήρωση των εγγράφων μάζας και ζυγοστάθμισης, που περιλαμβάνουν και τα έγγραφα που είναι χειρόγραφα ή μηχανογραφημένα,
- (γ) Οριακές μάζες και κέντρο βάρους για τους τύπους, παραλλαγές ή μεμονωμένα ελικόπτερα που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα, και
- (δ) Συνολική μάζα λειτουργίας και αντίστοιχο κέντρο βάρους ή δείκτη.

6 ΦΟΡΤΩΣΗ

Διαδικασίες και προβλέψεις για φόρτωση και ασφάλιση του φορτίου εντός του ελικοπτερου.

7 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

7.1 Στοιχεία και οδηγίες απαραίτητα για το σχεδιασμό προ πτήσεως και εν πτήσει. Όπου έχει εφαρμογή, πρέπει να περιλαμβάνονται διαδικασίες για πτητικές λειτουργίες με τον κινητήρα(ες) εκτός λειτουργίας και για πτήσεις προς απομονωμένα ελικοδρόμια.

7.2 Η μέθοδος για τον υπολογισμό του καυσίμου που χρειάζεται για τα διάφορα στάδια της πτήσης,

σύμφωνα με το JAR-OPS 3.255.

8 ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΠΟΚΛΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ

Ο κατάλογος(οι) απόκλισης από τη διαμόρφωση (CDL), εφόσον παρέχεται από τον κατασκευαστή, που λαμβάνει υπόψη τους τύπους και παραλλαγές του εκμεταλλεύσιμου ελικοπτέρου, και περιλαμβάνει τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται όταν το ελικόπτερο αποδεσμεύεται σύμφωνα με τους όρους του δικού του CDL.

9 ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

Ο κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) που λαμβάνει υπόψη τους τύπους και παραλλαγές του εκμεταλλεύσιμου ελικοπτέρου καθώς και τον τύπο(ους)/ περιοχή(ές) πτητικής λειτουργίας. Ο MEL πρέπει να περιλαμβάνει τον ναυτιλιακό εξοπλισμό και να λαμβάνει υπόψη τις απαιτούμενες επιδόσεις ναυτιλίας για τη διαδρομή και την περιοχή πτητικής λειτουργίας.

10 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ, ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΤΟ ΟΞΥΓΟΝΟ

10.1 Κατάλογος του εξοπλισμού επιβίωσης που πρέπει να φέρεται για τις διαδρομές πτήσεων που πρόκειται να εκτελεστούν, καθώς και τις διαδικασίες για τον έλεγχο της κατάστασης συντήρησης αυτού του εξοπλισμού, πριν από την απογείωση. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οδηγίες που αφορούν τη θέση, δυνατότητα πρόσβασης και χρήση του εξοπλισμού επιβίωσης και έκτακτης ανάγκης, καθώς και το σχετικό κατάλογο(ους) ελέγχου ενεργειών.

10.2 Η διαδικασία για τον καθορισμό της απαιτούμενης ποσότητας οξυγόνου καθώς και της ποσότητας που είναι διαθέσιμη. Τα χαρακτηριστικά της πτήσης και ο αριθμός των επιβαινόντων.

11 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΚΚΕΝΩΣΗΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

11.1 *Οδηγίες σχετικά με την προετοιμασία εκκένωσης έκτακτης ανάγκης, που περιλαμβάνουν το συντονισμό του πληρώματος και τον καθορισμό θέσεων έκτακτης ανάγκης.*

11.2 *Διαδικασίες εκκένωσης έκτακτης ανάγκης.* Περιγραφή των καθηκόντων όλων των μελών του πληρώματος για την ταχεία εκκένωση ελικοπτέρου και το χειρισμό των επιβατών στην περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης, προσθαλάσσωσης ή άλλης κατάστασης έκτακτης ανάγκης.

12 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

Περιγραφή των συστημάτων ελικοπτέρου, των σχετικών χειριστηρίων ελέγχου, ενδείξεων και οδηγιών λειτουργίας. (Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045.)

Γ ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΚΑΙ ΕΛΙΚΟΔΡΟΜΙΟΥ

1 Οδηγίες και πληροφορίες που αφορούν επικοινωνίες, ναυτιλία και ελικοδρόμια, που περιλαμβάνουν ελάχιστα επίπεδα και ύψη πτήσεως για κάθε διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, καθώς και τα επιχειρησιακά ελάχιστα για κάθε ελικοδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί, που περιλαμβάνουν:

- (α) Ελάχιστο επίπεδο/ ύψος πτήσεως,
- (β) Επιχειρησιακά ελάχιστα για αεροδρόμια αναχώρησης, προορισμού και εναλλαγής,
- (γ) Ευκολίες επικοινωνίας και βοηθήματα ναυτιλίας,
- (δ) Στοιχεία ΦΑΤΟ/ διαδρόμου και ευκολίες ελικοδρομίου,
- (ε) Διαδικασίες προσέγγισης, αποτυχημένης προσέγγισης και αναχώρησης, που περιλαμβάνουν και διαδικασίες μείωσης θορύβου,
- (στ) Διαδικασίες απωλείας επικοινωνιών,
- (ζ) Ευκολίες έρευνας και διάσωσης στην περιοχή πάνω από την οποία πρόκειται να ιπταθεί το ελικόπτερο,
- (η) Περιγραφή των αεροναυτικών χαρτών που πρέπει να φέρονται επί του σκάφους σε σχέση με τον τύπο της πτήσης και της διαδρομής την οποία πρόκειται να καλύψει, που περιλαμβάνει και τη μέθοδο ελέγχου της εγκυρότητάς τους,
- (θ) Διαθεσιμότητα υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών καθώς και μετεωρολογικών υπηρεσιών,
- (ι) Διαδικασίες COM/NAV κατά τη διαδρομή,
- (ια) *Παραμένει σκοπίμως κενό*
- (ιβ) Ειδικούς περιορισμούς ελικοδρομίου (επιδόσεων λειτουργίας, κ.λ.π.).

Δ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

1 Αναλυτικά προγράμματα εκπαίδευσης και προγράμματα ελέγχων για όλο το επιχειρησιακό προσωπικό

στο οποίο έχουν ανατεθεί επιχειρησιακά καθήκοντα σε σχέση με την προετοιμασία ή/και τη διεξαγωγή πτήσης.

2 Τα αναλυτικά προγράμματα εκπαίδευσης και τα προγράμματα ελέγχων πρέπει να περιλαμβάνουν:

2.1 Για το πλήρωμα διακυβέρνησης. Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο JAR-OPS Μέρος 3 Τμήματα Ε και ΙΔ,

2.2 Για τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών. Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΕ,

2.3 Για το εμπλεκόμενο επιχειρησιακό προσωπικό, που περιλαμβάνει τα μέλη πληρώματος:

(α) Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο JAR-OPS Μέρος 3, Τμήμα ΙΗ (Εναέρια μεταφορά επικίνδυνων υλικών), και

(β) Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο JAR-OPS Μέρος 3, Τμήμα ΙΘ (Ασφάλεια).

2.4 Για το επιχειρησιακό προσωπικό που δεν ανήκει στα μέλη πληρώματος (π.χ. επιμελητής πτήσεων, προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης κ.λ.π.). Όλα τα άλλα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο JAR-OPS και αφορούν στα καθήκοντά τους.

3 Διαδικασίες

3.1 Διαδικασίες σχετικές με εκπαίδευση και ελέγχους.

3.2 Διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται στην περίπτωση που το προσωπικό δεν επιτυγχάνει ή δεν τηρεί τα απαιτούμενα πρότυπα.

3.3 Διαδικασίες για να εξασφαλισθεί ότι, κατά τη διάρκεια πτήσεων δημοσίων αερομεταφορών, δεν προσομοιώνονται μη κανονικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή όλων των μη κανονικών διαδικασιών ή των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης, καθώς και την προσομοίωση των IMC με τεχνητά μέσα.

4 Περιγραφή των προς φύλαξη εγγράφων και περίοδοι φύλαξης. (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1065.)

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1065 Περίοδοι φύλαξης εγγράφων

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες πληροφορίες/ έγγραφα, στα οποία η Αρχή έχει δυνατότητα πρόσβασης, φυλάσσονται σε αποδεκτή μορφή για τις περιόδους που φαίνονται στους ακόλουθους πίνακες.

Σημείωση: Πρόσθετες πληροφορίες σχετικές με τα αρχεία συντήρησης καθορίζονται στο Τμήμα-ΙΓ – Μ.Α.306(γ) Σύστημα τεχνικών μητρώων του αερομεταφορέα.

Πίνακας 1 – Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται για την προετοιμασία και εκτέλεση μιας πτήσης

Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται για την προετοιμασία και εκτέλεση της πτήσης όπως περιγράφονται στο JAR-OPS 3.135	
Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης	3 μήνες
Τεχνικό μητρώο ελικοπτερου	24 μήνες μετά την ημερομηνία της τελευταίας καταχώρισης
Έγγραφα ενημέρωσης NOTAM/AIS σχετικά με τη διαδρομή, εφόσον συντάσσονται από τον αερομεταφορέα	3 μήνες
Έγγραφα βάρους και ζυγοστάθμισης	3 μήνες
Γνωστοποίηση ειδικών φορτίων, που περιλαμβάνει έγγραφες πληροφορίες προς τον κυβερνήτη σχετικά με επικίνδυνα υλικά	3 μήνες

Πίνακας 2 – Αναφορές

Αναφορές

Μητρώο καταγραφής πτήσης	3 μήνες
Αναφορά(ές) πτήσης για την καταγραφή λεπτομερειών οποιουδήποτε περιστατικού, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.420, ή οποιοδήποτε γεγονός το οποίο ο κυβερνήτης θεωρεί απαραίτητο να αναφέρει/ καταγράψει	3 μήνες
Αναφορές σχετικά με υπερβάσεις καθηκόντων ή/και μειώσεις περιόδων ανάπαυσης	3 μήνες

Πίνακας 3 – Αρχεία πληρώματος διακυβέρνησης

Αρχεία πληρώματος διακυβέρνησης	
Χρόνος πτήσης, απασχόλησης και ανάπαυσης	15 μήνες
Πτυχίο	Για όσο χρόνο το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης ασκεί τα προνόμια του πτυχίου για τον αερομεταφορέα
Μεταβατική εκπαίδευση και έλεγχος	3 έτη
Κύκλος μαθημάτων για κυβερνήτες (που περιλαμβάνει και έλεγχο)	3 έτη
Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος	3 έτη
Εκπαίδευση και έλεγχος για χειρισμό από οποιαδήποτε θέση χειριστή	3 έτη
Πρόσφατη πείρα (παραπομπή στο JAR-OPS 3.970)	15 μήνες
Ικανότητα διαδρομής και αεροδρομίου (παραπομπή στο JAR-OPS 3.975)	3 έτη
Εκπαίδευση και εξουσιοδότηση για ειδικές πτητικές λειτουργίες εφόσον απαιτείται από το JAR-OPS (π.χ. πτητικές λειτουργίες HEMS CAT II/III)	3 έτη
Εκπαίδευση για επικίνδυνα υλικά, κατά περίπτωση	3 έτη

Πίνακας 4 – Αρχεία πληρώματος θαλάμου επιβατών

Αρχεία πληρώματος θαλάμου επιβατών

Χρόνος πτήσης, απασχόλησης και ανάπαυσης	15 μήνες
Αρχική εκπαίδευση, μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών (που περιλαμβάνουν και έλεγχο)	Για όσο χρόνο το μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών απασχολείται από τον αερομεταφορέα
Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και επαναδιάθεση (που περιλαμβάνουν και έλεγχο)	Έως 12 μήνες μετά την αποχώρηση του μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών από τον αερομεταφορέα
Εκπαίδευση για επικίνδυνα υλικά, κατά περίπτωση	3 έτη

Πίνακας 5 – Αρχεία σχετικά με το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό

Αρχεία σχετικά με το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό	
Αρχεία εκπαίδευσης/αξιολόγησης του λοιπού προσωπικού για το οποίο απαιτείται από το JAR-OPS εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης	Τα τελευταία 2 αρχεία εκπαίδευσης

Πίνακας 6 – Άλλα αρχεία

Άλλα αρχεία	
Αρχεία συστήματος ποιοτικού ελέγχου	5 έτη
Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων υλικών	3 μήνες μετά από την εκτέλεση της πτήσης
Κατάλογος ελέγχου ενεργειών αποδοχής επικινδύνων υλικών	3 μήνες μετά από την εκτέλεση της πτήσης

**ΤΜΗΜΑ ΙΖ – ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ
ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ**

ΔΕΣΜΕΥΜΕΝΟ

ΤΜΗΜΑ ΙΗ – ΕΝΑΕΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ

JAR-OPS 3.1150

Ορολογία

(α) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο παρόν Τμήμα, έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

(1) *Κατάλογος ελέγχου ενεργειών αποδοχής*. Έγγραφο που χρησιμοποιείται για να βοηθήσει στη διεξαγωγή ελέγχου στην εξωτερική εμφάνιση συσκευασιών επικίνδυνων υλικών καθώς και των σχετικών τους εγγράφων προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι πληρούνται όλες οι κατάλληλες απαιτήσεις.

(2) *Μεταφορικό αεροσκάφος*. Οποιοδήποτε αεροσκάφος το οποίο μεταφέρει εμπορεύματα ή περιουσιακά στοιχεία αλλά όχι επιβάτες. Υπ' αυτήν την έννοια οι ακόλουθοι δεν θεωρούνται ως επιβάτες:

(i) Μέλος πληρώματος,

(ii) Υπάλληλος του αερομεταφορέα που επιτρέπεται από, και μεταφέρεται σύμφωνα με, τις οδηγίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(iii) Εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπος της Αρχής, ή

(iv) Πρόσωπο με καθήκοντα σε σχέση με συγκεκριμένη αποστολή επί του σκάφους.

(3) *Ατύχημα επικίνδυνων υλικών*. Περιστατικό που συνδέεται και σχετίζεται με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών το οποίο καταλήγει σε θανατηφόρο ή σοβαρό τραυματισμό προσώπου ή σε σοβαρή ζημία περιουσιακών στοιχείων. (Βλέπε IEM OPS 3.1150(α)(3) και (α)(4).)

(4) *Συμβάν επικίνδυνων υλικών*. Περιστατικό, εκτός από ατύχημα επικίνδυνων υλικών, που συνδέεται και σχετίζεται με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών, που δεν συμβαίνει απαραίτητα επί αεροσκάφους, το οποίο καταλήγει σε τραυματισμό προσώπου, ζημία περιουσιακών στοιχείων, φωτιά, θραύση, έκχυμα, διαρροή υγρού ή ραδιενέργειας ή άλλη απόδειξη ότι η ακεραιότητα της συσκευασίας δεν έχει διατηρηθεί. Οποιοδήποτε περιστατικό σχετίζεται με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών, το οποίο θέτει σε σοβαρό κίνδυνο το αεροσκάφος ή τους επιβαίνοντες σε αυτό, θεωρείται επίσης ότι συνιστά συμβάν επικίνδυνων υλικών. (Βλέπε IEM OPS 3.1150(α)(3) και (α)(4).)

(5) *Έγγραφο μεταφοράς επικίνδυνων υλικών*. Έγγραφο το οποίο καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες. Συμπληρώνεται από το πρόσωπο που παραδίδει επικίνδυνα υλικά προς εναέρια μεταφορά και περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικές με τα εν λόγω υλικά. Το έγγραφο φέρει υπογεγραμμένη δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι τα επικίνδυνα υλικά περιγράφονται πλήρως και με ακρίβεια με τις κατάλληλες ονομασίες αποστολής τους και τους αριθμούς UN/ID και ότι έχουν ορθώς ταξινομηθεί, συσκευασθεί, σημανθεί και φέρουν ετικέτες, καθώς και ότι βρίσκονται σε κατάλληλη κατάσταση προς μεταφορά.

(6) *Εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίου*. Το εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίου είναι αντικείμενο εξοπλισμού μεταφοράς για ραδιενεργά υλικά, και είναι σχεδιασμένο για να διευκολύνει τη μεταφορά τέτοιων υλικών, είτε συσκευασμένων είτε όχι, με έναν ή περισσότερους τρόπους μεταφοράς.

(7) *Πράκτορας διακίνησης*. Πρακτορείο το οποίο εκτελεί για λογαριασμό του αερομεταφορέα μερικές ή όλες τις λειτουργίες του τελευταίου, που περιλαμβάνουν παραλαβή, φόρτωση, εκφόρτωση, μεταφορά ή άλλη διαδικασία σχετική με επιβάτες ή φορτίο.

(8) *Αριθμός ID*. Προσωρινός αριθμός αναγνώρισης για κάποιο είδος επικίνδυνων υλικών στο οποίο δεν έχει αποδοθεί ένας αριθμός UN.

(9) *Μαζική συσκευασία*. Περικάλυμμα εγκλεισμού που χρησιμοποιείται από μεμονωμένο αποστολέα εμπορευμάτων για να περιλάβει ένα ή περισσότερα δέματα, για να δημιουργηθεί μια μονάδα διακίνησης για ευκολία στη διακίνηση και στοιβασία.

(10) *Δέμα*. Το πλήρες προϊόν της διαδικασίας συσκευασίας που αποτελείται από τη συσκευασία και το περιεχόμενο της, έτοιμο προς μεταφορά.

(11) *Συσκευασία*. Δοχεία και οποιαδήποτε άλλα εξαρτήματα ή υλικά που είναι απαραίτητα ώστε το δοχείο να επιτελεί τη λειτουργία συγκράτησης και να εξασφαλίζεται συμμόρφωση με τις απαιτήσεις συσκευασίας.

(12) *Κατάλληλη ονομασία αποστολής*. Η ονομασία που πρέπει να χρησιμοποιείται για την περιγραφή ενός ιδιαίτερου αντικειμένου ή ουσίας σε όλα τα δικαιολογητικά φόρτωσης και τις ειδοποιήσεις και, όπου απαιτείται, επί των συσκευασιών.

(13) *Σοβαρός τραυματισμός*. Τραυματισμός τον οποίο υφίσταται ένα πρόσωπο σε ατύχημα, ο οποίος:

(i) Χρίζει νοσοκομειακής περίθαλψης για περισσότερες από 48 ώρες, που αρχίζουν εντός επτά ημερών από την ημερομηνία που έλαβε χώρα ο τραυματισμός, ή

(ii) Έχει ως αποτέλεσμα κάταγμα οποιουδήποτε οστού (με εξαίρεση τα απλά κατάγματα δαχτύλων χεριού, δαχτύλων ποδιού ή μύτης), ή

(iii) Έχει σαν συνέπεια πληγές οι οποίες προκαλούν σοβαρή αιμορραγία, καθώς και βλάβη στα νεύρα, μύες ή τένοντες, ή

(iv) Έχει σαν συνέπεια τραυματισμό οποιουδήποτε εσωτερικού οργάνου, ή

(v) Έχει σαν συνέπεια εγκαύματα δευτέρου ή τρίτου βαθμού, ή οποιαδήποτε εγκαύματα που καλύπτουν περισσότερο από το 5% της επιφάνειας του σώματος, ή

(vi) Έχει σαν συνέπεια επιβεβαιωμένη έκθεση σε μολυσματικές ουσίες ή επιβλαβή ακτινοβολία.

(14) *Κράτος Προέλευσης*. Η Αρχή στην επικράτεια της οποίας φορτώθηκαν αρχικά τα επικίνδυνα υλικά επί αεροσκάφους.

(15) *Τεχνικές Οδηγίες*. Η τελευταία ισχύουσα έκδοση των Τεχνικών Οδηγιών για την Ασφαλή Εναέρια Μεταφορά Επικίνδυνων Υλικών (Doc 9284AN/905), που περιλαμβάνει το Συμπλήρωμα και οποιαδήποτε Προσθήκη, εγκεκριμένη και δημοσιευμένη κατόπιν απόφασης του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

(16) *Αριθμός UN*. Ο τετραψήφιος αριθμός που χορηγείται από την Επιτροπή Εμπειρογνομόνων των Ηνωμένων Εθνών για τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών, προκειμένου να αναγνωρίζεται μια ουσία ή μια συγκεκριμένη ομάδα ουσιών.

JAR-OPS 3.1155

Έγκριση για μεταφορά επικίνδυνων υλικών

(Βλέπε IEM OPS 3.1155)

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να μεταφέρει επικίνδυνα υλικά εκτός εάν έχει την προς τούτο έγκριση της Αρχής.

JAR-OPS 3.1160

Πεδίο Εφαρμογής

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις διατάξεις που περιέχονται στις Τεχνικές Οδηγίες σε όλες τις περιπτώσεις που μεταφέρονται επικίνδυνα υλικά, ανεξάρτητα από το εάν η πτήση εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, εντός ή εξ ολοκλήρου εκτός της επικράτειας ενός Κράτους. (Βλέπε IEM OPS 3.1160(α).)

(β) Αντικείμενα και ουσίες τα οποία σε διαφορετική περίπτωση θα κατατάσσονταν ως επικίνδυνα υλικά εξαίρονται από τις διατάξεις του παρόντος Τμήματος, στην έκταση που καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες, υπό την προϋπόθεση ότι:

(1) Απαιτείται να βρίσκονται πάνω στο ελικόπτερο σύμφωνα με τα σχετικά JAR ή για λειτουργικούς λόγους (βλέπε IEM OPS 3.1160(β)(1)),

(2) Μεταφέρονται ως προμήθειες τροφοδοσίας ή εξυπηρέτησης θαλάμου επιβατών,

(3) Μεταφέρονται για χρήση εν πτήσει ως κτηνιατρικά βοηθήματα ή για ευθανασία ζώου (βλέπε IEM OPS 3.1160(β)(3)),

(4) Μεταφέρονται για χρήση εν πτήσει ως ιατρική βοήθεια ασθενούς, υπό την προϋπόθεση ότι (βλέπε IEM OPS 3.1160(β)(4)):

(i) Οι φιάλες αερίου έχουν κατασκευασθεί ειδικά για το σκοπό να περιέχουν και να μεταφέρουν αυτό το συγκεκριμένο αέριο,

(ii) Τα ναρκωτικά, φάρμακα και άλλο ιατρικό υλικό τελούν υπό τον έλεγχο εκπαιδευμένου προσωπικού κατά το χρονικό διάστημα που χρησιμοποιούνται εντός του ελικοπτέρου,

(iii) Ο εξοπλισμός που περιλαμβάνει μπαταρίες υγρών στοιχείων φυλάσσεται και, εφόσον απαιτείται ασφαλιζεται, σε όρθια θέση για να αποφευχθεί έκχυμα του ηλεκτρολύτη, και

(iv) Γίνεται κατάλληλη πρόβλεψη για να εναποθηκεύεται και ασφαλιζεται όλος ο εξοπλισμός κατά την απογείωση και προσγείωση, καθώς και σε κάθε άλλη στιγμή όταν κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη προς το συμφέρον της ασφάλειας, ή

(5) Μεταφέρονται από επιβάτες ή μέλη πληρώματος (βλέπε IEM OPS 3.1160(β)(5)).

(γ) Αντικείμενα και ουσίες που προορίζονται για την αντικατάσταση των αναφερομένων στα (β)(1) και (β)(2) ανωτέρω, πρέπει να μεταφέρονται επί του ελικοπτέρου όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 3.1165

Περιορισμοί στη μεταφορά επικινδύνων υλικών

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι, αντικείμενα και ουσίες, τα οποία αναγνωρίζονται ειδικά από το όνομα ή με γενική περιγραφή στις Τεχνικές Οδηγίες, ως απαγορευμένα για μεταφορά υπό οποιοσδήποτε συνθήκες, δεν μεταφέρονται επί οποιουδήποτε ελικοπτέρου.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι, αντικείμενα και ουσίες ή άλλα εμπορεύματα που αναγνωρίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες ως απαγορευμένα για μεταφορά υπό κανονικές συνθήκες, μεταφέρονται μόνον όταν

(1) Εξαιρούνται από τα ενδιαφερόμενα Κράτη σύμφωνα με τις διατάξεις των Τεχνικών Οδηγιών (βλέπε IEM OPS 3.1165(β)(1)), ή

(2) Οι Τεχνικές Οδηγίες αναφέρουν ότι η μεταφορά τους είναι δυνατή κατόπιν έγκρισης που εκδίδεται από το Κράτος Προέλευσης.

JAR-OPS 3.1170

Ταξινόμηση

Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι, αντικείμενα και ουσίες ταξινομούνται ως επικίνδυνα υλικά όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 3.1175

Συσκευασία

(Βλέπε AMC OPS 3.1175)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο για να εξασφαλίζεται ότι, τα επικίνδυνα υλικά συσκευάζονται όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες ή κατά τρόπο ο οποίος θα παρέχει ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας, υπό την επιφύλαξη της έγκρισης από την Αρχή.

JAR-OPS 3.1180

Τοποθέτηση Ετικέτας και Σήμανση

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι τα δέματα, οι μαζικές συσκευασίες και τα εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου φέρουν ετικέτες, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι τα δέματα, οι μαζικές συσκευασίες και τα εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου φέρουν σήμανση, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες ή από την Αρχή. (Βλέπε AMC OPS 3.1180(β)).

(γ) Εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα υλικά σε πτήση, η οποία εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εκτός της επικράτειας ενός Κράτους, η τοποθέτηση ετικέτας και η σήμανση πρέπει να είναι στην Αγγλική γλώσσα, επιπλέον οποιωνδήποτε άλλων απαιτήσεων γλώσσας.

JAR-OPS 3.1185

Έγγραφο μεταφοράς επικίνδυνων υλικών

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα επικίνδυνα υλικά συνοδεύονται από έγγραφο μεταφοράς επικίνδυνων υλικών, εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά στις Τεχνικές Οδηγίες.

(β) Όταν μεταφέρονται επικίνδυνα υλικά σε πτήση, η οποία εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εκτός της επικράτειας ενός Κράτους, πρέπει να χρησιμοποιείται η Αγγλική γλώσσα για το έγγραφο μεταφοράς επικίνδυνων υλικών, επιπλέον οποιωνδήποτε άλλων απαιτήσεων γλώσσας.

JAR-OPS 3.1190

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.1195

Αποδοχή επικίνδυνων υλικών

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να αποδέχεται επικίνδυνων υλικών για μεταφορά μέχρις ότου το δέμα, μαζική συσκευασία ή εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίου έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες αποδοχής που προβλέπονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

(β) Ο αερομεταφορέας ή ο *πράκτορας διακίνησης* πρέπει να χρησιμοποιεί κατάλογο ελέγχου ενεργειών αποδοχής. Ο κατάλογος αυτός πρέπει να επιτρέπει τον έλεγχο όλων των σχετικών στοιχείων και πρέπει να έχει τέτοια μορφή ώστε να καθιστά δυνατή την καταχώριση των αποτελεσμάτων του ελέγχου αποδοχής, με χειροκίνητα, μηχανικά ή ηλεκτρονικά μέσα.

JAR-OPS 3.1200

Επιθεώρηση για ζημιά, διαρροή ή μόλυνση

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Δέματα, μαζικές συσκευασίες και εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου επιθεωρούνται για να

διαπιστωθεί διαρροή ή ζημιά αμέσως πριν από τη φόρτωση σε ελικόπτερο, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες,

(2) Δέματα, μαζικές συσκευασίες ή εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου που παρουσιάζουν διαρροή ή έχουν υποστεί ζημιά δεν φορτώνονται επί ελικοπτερού,

(3) Οποιοδήποτε δέμα με επικίνδυνα υλικά επί ελικοπτερού, και το οποίο παρουσιάζει ενδείξεις ζημιάς ή διαρροής, απομακρύνεται ή γίνονται διευθετήσεις για την απομάκρυνσή του από αρμόδια Αρχή ή οργανισμό. Στην περίπτωση αυτή, το υπόλοιπο της αποστολής πρέπει να επιθεωρείται προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι βρίσκεται στην πρόπυσα κατάσταση για μεταφορά και ότι δεν έχει προκληθεί ζημιά ή ρύπανση στο ελικόπτερο ή το φορτίο του και

(4) Δέματα, μαζικές συσκευασίες και εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου επιθεωρούνται προκειμένου να διαπιστωθούν σημάδια ζημιάς ή διαρροής κατά την εκφόρτωση από ελικόπτερο και, εφόσον υπάρχει ένδειξη ζημιάς ή διαρροής, η περιοχή όπου είχαν στοιβαχτεί τα επικίνδυνα υλικά επιθεωρείται προκειμένου να διαπιστωθεί ζημιά ή μόλυνση.

JAR-OPS 3.1205

Απομάκρυνση της μόλυνσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Οποιοδήποτε μόλυνση γίνεται αντιληπτή, ως αποτέλεσμα διαρροής ή ζημιάς σε επικίνδυνα υλικά, απομακρύνεται χωρίς καθυστέρηση, και

(2) Ελικόπτερο, το οποίο έχει υποστεί μόλυνση από ραδιενεργά υλικά, τίθεται πάραυτα εκτός υπηρεσίας και δεν επανέρχεται μέχρις ότου οι τιμές του επιπέδου ραδιενέργειας σε οποιαδήποτε προσιτή επιφάνεια, καθώς και η μη σταθερή μόλυνση δεν είναι περισσότερο από τις τιμές που καθορίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 3.1210

Περιορισμοί φόρτωσης

(Βλέπε AMC OPS 3.1210(α))

(α) *Θάλαμος επιβατών, πιλοτήριο και διαμερίσματα φορτίου.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα επικίνδυνα υλικά φορτώνονται, διαχωρίζονται, τακτοποιούνται, ασφαλιζονται και μεταφέρονται εντός ελικοπτερού, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες, ή 'πως εγκρίνεται από την Αρχή.

(β) *Επικίνδυνα υλικά που προορίζονται για μεταφορά μόνο με μεταφορικά αεροσκάφη.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι δέματα με επικίνδυνα υλικά που φέρουν την ένδειξη "Cargo Aircraft Only" ("Μόνο Μεταφορικό Αεροσκάφος") μεταφέρονται με μεταφορικό αεροσκάφος και φορτώνονται βάσει όπως καθορίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 3.1215

Παροχή πληροφοριών

(α) *Πληροφορίες προς το προσωπικό εδάφους.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Οι πληροφορίες παρέχονται για να δώσουν τη δυνατότητα στο προσωπικό εδάφους να εκτελέσει τα καθήκοντά του αναφορικά με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών, που περιλαμβάνουν και τις ενέργειες που πρέπει να γίνονται στην περίπτωση συμβάντων και ατυχημάτων που εμπλέκονται επικίνδυνα υλικά, και

(2) Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α)(1) ανωτέρω παρέχονται επίσης και στον πράκτορα διακίνησης, όπου έχει εφαρμογή.

(β) *Πληροφορίες προς επιβάτες και άλλα πρόσωπα* (βλέπε AMC OPS 3.1215(β))

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες δημοσιεύονται, όπως απαιτείται από τις Τεχνικές Οδηγίες, έτσι ώστε οι επιβάτες να προειδοποιούνται σχετικά με τους τύπους των υλικών των οποίων απαγορεύεται η μεταφορά στο ελικόπτερο, και

(2) Ο αερομεταφορέας και, όπου έχει εφαρμογή, ο πράκτορας διακίνησης, πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι ανακοινώσεις, που παρέχονται στα σημεία αποδοχής φορτίου, δίνουν πληροφορίες σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών.

(γ) *Πληροφορίες προς τα μέλη πληρώματος.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι παρέχονται πληροφορίες στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης για να δίνουν τη δυνατότητα στα μέλη πληρώματος να εκτελέσουν τις αρμοδιότητές τους σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών, που περιλαμβάνουν τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν στην περίπτωση που ανακύψουν καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που εμπλέκονται επικίνδυνα υλικά.

(δ) *Πληροφορίες προς τον Κυβερνήτη.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι στον κυβερνήτη

παρέχονται έγγραφες πληροφορίες, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες (Βλέπε Πίνακα 1 του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.1065 για την περίοδο φύλαξης εγγράφων).

(ε) *Πληροφορίες στην περίπτωση συμβάντος ή ατυχήματος ελικοπτέρου* (Βλέπε AMC OPS 3.1215(ε))

(1) Ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου το οποίο εμπλέκεται σε συμβάν πρέπει, κατόπιν αιτήσεως, να παρέχει οποιαδήποτε απαιτούμενη πληροφορία, προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι που δημιουργούνται από οποιαδήποτε μεταφερόμενα επικίνδυνα υλικά.

(2) Ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου το οποίο εμπλέκεται σε ατύχημα πρέπει, το συντομότερο δυνατό, να ενημερώνει την αρμόδια Αρχή του Κράτους, στο οποίο συνέβη το ατύχημα του ελικοπτέρου, σχετικά με οποιαδήποτε μεταφερόμενα επικίνδυνα υλικά.

JAR-OPS 3.1220 **Προγράμματα εκπαίδευσης**

(Βλέπε AMC OPS 3.1220)

(Βλέπε IEM OPS 3.1220)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καταρτίζει και διατηρεί προγράμματα εκπαίδευσης προσωπικού, όπως απαιτείται από τις Τεχνικές Οδηγίες, τα οποία πρέπει να εγκρίνονται από την Αρχή.

(β) *Αερομεταφορείς που δεν κατέχουν μόνιμη έγκριση για μεταφορά επικίνδυνων υλικών.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Το προσωπικό το οποίο εμπλέκεται στη διαχείριση γενικού φορτίου και αποσκευών, έχει εκπαιδευτεί για να εκτελεί τα καθήκοντά του σχετικά με επικίνδυνα υλικά. Κατ' ελάχιστον, η εκπαίδευση αυτή πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη Στήλη 1 του Πίνακα 1 και να εμβαθύνει επαρκώς ώστε να εξασφαλίζεται ότι αποκτάται επίγνωση των κινδύνων που σχετίζονται με τα επικίνδυνα υλικά, πως να τα αναγνωρίζει και ποιες απαιτήσεις ισχύουν για τη μεταφορά τέτοιων υλικών από τους επιβάτες, και

(2) Το ακόλουθο προσωπικό:

(i) Μέλη πληρώματος,

(ii) Προσωπικό εξυπηρέτησης επιβατών και

(iv) Προσωπικό ασφαλείας που απασχολείται από τον αερομεταφορέα και το οποίο είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους, έχει λάβει εκπαίδευση η οποία, κατ' ελάχιστον, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη Στήλη 2 του Πίνακα 1 και να εμβαθύνει επαρκώς ώστε να εξασφαλίζεται ότι αποκτάται επίγνωση των κινδύνων που σχετίζονται με τα επικίνδυνα υλικά, πως να τα αναγνωρίζει και ποιες απαιτήσεις ισχύουν για τη μεταφορά τέτοιων υλικών από τους επιβάτες.

Πίνακας 1

ΤΟΜΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	1	2
Γενική φιλοσοφία	X	X
Περιορισμοί στην εναέρια μεταφορά επικινδύνων υλικών		X
Σήμανση και τοποθέτηση ετικέτας σε δέμα	X	X
Επικίνδυνα υλικά στις αποσκευές επιβατών	X	X
Διαδικασίες ανάγκης	X	X

Σημείωση: Το "X" υποδεικνύει τον τομέα που πρέπει να καλύπτεται.

(γ) *Αερομεταφορείς που κατέχουν μόνιμη έγκριση για να μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Το προσωπικό, το οποίο εμπλέκεται με την αποδοχή επικινδύνων υλικών, έχει εκπαιδευτεί και εξουσιοδοτηθεί για την εκτέλεση των καθηκόντων του. Κατ' ελάχιστον, η εκπαίδευση αυτή πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη Στήλη 1 του Πίνακα 2, και να εμβαθύνει επαρκώς, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το προσωπικό μπορεί να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την αποδοχή ή την άρνηση επικινδύνων υλικών που προσφέρονται για εναέρια μεταφορά,

(2) Το προσωπικό, το οποίο είναι εμπλεγμένο στην επίγεια εξυπηρέτηση, εναποθήκευση και φόρτωση επικινδύνων υλικών, έχει λάβει εκπαίδευση που του δίνει τη δυνατότητα να εκτελεί τα

καθήκοντά του σε σχέση με επικίνδυνα υλικά. Κατ' ελάχιστον, η εκπαίδευση αυτή πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη Στήλη 2 του Πίνακα 2 και να εμβαθύνει επαρκώς, ώστε να εξασφαλίζεται ότι αποκτάται επίγνωση των κινδύνων που σχετίζονται με τα επικίνδυνα υλικά, πως να αναγνωρίζει τέτοια υλικά, και πως να τα χειρίζεται και να τα φορτώνει,

(3) Το προσωπικό, το οποίο εμπλέκεται με τη διαχείριση γενικού φορτίου και αποσκευών, έχει λάβει εκπαίδευση για να του δίνει τη δυνατότητα να εκτελεί τα καθήκοντά του σχέση με επικίνδυνα υλικά. Κατ' ελάχιστον, η εκπαίδευση αυτή πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη Στήλη 3 του Πίνακα 2 και να εμβαθύνει επαρκώς, ώστε να εξασφαλίζεται ότι αποκτάται επίγνωση των κινδύνων που σχετίζονται με τα επικίνδυνα υλικά, πως να αναγνωρίζει τέτοια υλικά, πως να τα χειρίζεται και να τα φορτώνει και ποιες απαιτήσεις ισχύουν για την μεταφορά τέτοιων υλικών από τους επιβάτες,

(4) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης έχουν λάβει εκπαίδευση η οποία, κατ' ελάχιστον, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη Στήλη 4 του Πίνακα 2. Η εκπαίδευση πρέπει να εμβαθύνει επαρκώς, ώστε να εξασφαλίζεται ότι αποκτάται επίγνωση των κινδύνων που σχετίζονται με τα επικίνδυνα υλικά, και πως πρέπει να μεταφέρονται στο ελικόπτερο, και

(5) Το ακόλουθο προσωπικό:

(i) Προσωπικό εξυπηρέτησης επιβατών,

(ii) Προσωπικό ασφαλείας που έχει προσληφθεί από τον αερομεταφορέα και το οποίο είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους, και

(iii) Μέλη πληρώματος, εκτός των μελών πληρώματος διακυβέρνησης, έχουν λάβει εκπαίδευση η οποία, κατ' ελάχιστον, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη Στήλη 5 του Πίνακα 2. Η εκπαίδευση πρέπει να εμβαθύνει επαρκώς, ώστε να εξασφαλίζεται ότι αποκτάται επίγνωση των κινδύνων που σχετίζονται με τα επικίνδυνα υλικά, και ποιες απαιτήσεις ισχύουν για τη μεταφορά τέτοιων υλικών από τους επιβάτες ή, γενικότερα, για τη μεταφορά τους στο ελικόπτερο.

Πίνακας 2

ΤΟΜΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	1	2	3	4	5
Περιορισμοί στην εναέρια μεταφορά επικίνδυνων υλικών	X	X		X	X
Ταξινόμηση των επικίνδυνων υλικών	X				
Κατάλογος των επικίνδυνων υλικών	X	X		X	
Προδιαγραφές συσκευασίας και σημάνσεις	X				
Διαδικασίες αποθήκευσης και φόρτωσης	X	X	X	X	
Επικίνδυνα υλικά στις αποσκευές επιβατών	X		X	X	X
Διαδικασίες ανάγκης	X	X	X	X	X

Σημείωση: Το "X" υποδεικνύει τον τομέα που πρέπει να καλύπτεται.

(δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό το οποίο εκπαιδεύεται, υποβάλλεται σε δοκιμασία για την επιβεβαίωση των αρμοδιοτήτων του.

(ε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό, για το οποίο απαιτείται εκπαίδευση σχετικά με τα επικίνδυνα υλικά, λαμβάνει περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση κατά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 2 έτη.

(στ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τηρούνται αρχεία εκπαίδευσης σχετικά με τα επικίνδυνα υλικά για όλο το προσωπικό, σύμφωνα με την υποπαράγραφο (δ) ανωτέρω.

(ζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι πράκτορες διακίνησης εκπαιδεύονται σύμφωνα με την σχετική στήλη του Πίνακα 1 ή του Πίνακα 2.

JAR-OPS 3.1225

Αναφορές συμβάντος και ατυχήματος με επικίνδυνα υλικά

(Βλέπε AMC OPS 3.1225)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να αναφέρει στην Αρχή συμβάντα και ατυχήματα με επικίνδυνα υλικά. Η αρχική αναφορά πρέπει να αποστέλλεται εντός 72 ωρών από το γεγονός, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να αναφέρει στην Αρχή μη δηλωμένα ή λάθος δηλωμένα επικίνδυνα υλικά που βρέθηκαν στο φορτίο ή στις αποσκευές των επιβατών. Η αρχική αναφορά πρέπει να αποστέλλεται εντός 72 ωρών από την ανακάλυψη εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια.

JAR-OPS 3.1230
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

ΤΜΗΜΑ ΙΘ – ΑΣΦΑΛΕΙΑ

JAR-OPS 3.1235 Απαιτήσεις ασφαλείας

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το ενδεδειγμένο προσωπικό είναι εξοικειωμένο, και συμμορφώνεται, με τις σχετικές απαιτήσεις των εθνικών προγραμμάτων ασφαλείας του Κράτους του Αερομεταφορέα.

JAR-OPS 3.1240 Εκπαιδευτικά Προγράμματα

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει, διατηρεί και εφαρμόζει εγκεκριμένα εκπαιδευτικά προγράμματα, τα οποία δίνουν τη δυνατότητα στο προσωπικό του αερομεταφορέα να προβαίνει στις κατάλληλες ενέργειες για την πρόληψη πράξεων έκνομης παρέμβασης, όπως δολιοφθορά ή παράνομη κατάληψη ελικοπτέρων, και να ελαχιστοποιεί τις συνέπειες τέτοιων ενεργειών, στην περίπτωση που συμβούν.

JAR-OPS 3.1245 Αναφορά πράξεων έκνομης παρέμβασης

Μετά από εκδήλωση πράξης έκνομης ενέργειας επί του σκάφους, ο κυβερνήτης ή, κατά την απουσία αυτού ο αερομεταφορέας, πρέπει να υποβάλλει, χωρίς καθυστέρηση, αναφορά για την ενέργεια αυτή στην αρμόδια τοπική Αρχή και στην Αρχή του Κράτους του Αερομεταφορέα.

JAR-OPS 3.1250 Κατάλογος ελέγχου ενεργειών της διαδικασίας έρευνας ελικοπτέρου

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα ελικόπτερα φέρουν κατάλογο ελέγχου ενεργειών για τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν, για τον συγκεκριμένο τύπο, κατά την έρευνα για κρυμμένα όπλα, εκρηκτικά ή άλλες επικίνδυνες συσκευές. Ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να υποστηρίζει τον κατάλογο ελέγχου ενεργειών με καθοδήγηση ως προς τη σειρά των ενεργειών που πρέπει να γίνουν στην περίπτωση που βρεθεί βόμβα ή ύποπτο αντικείμενο.

JAR-OPS 3.1255 Ασφάλεια διαμερίσματος πληρώματος διακυβέρνησης

Η θύρα του διαμερίσματος πληρώματος διακυβέρνησης, εφόσον έχει τοποθετηθεί, σε όλα τα ελικόπτερα που προορίζονται για την μεταφορά επιβατών, πρέπει να έχει την δυνατότητα να κλειδώνει από την εσωτερική πλευρά του διαμερίσματος, προκειμένου να αποτρέπεται η είσοδος άνευ αδειας.