



ΓΝΩΜΗ 01/2012

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 1^{ης} Φεβρουαρίου 2012

**για κανονισμό της Επιτροπής που θεσπίζει τους εκτελεστικούς κανόνες
για τις αεροπορικές δραστηριότητες**

«Αεροπορικές δραστηριότητες – OPS (μέρος NCC και μέρος NCO)»

Πίνακας περιεχομένων

Σύνοψη.....	3
Εισαγωγή	4
I. Γενικά.....	4
II. Πεδίο εφαρμογής της γνώμης	4
III. Διαβούλευση	5
IV. Σύμβαση σχετικά με την αρίθμηση των κανόνων	7
Κανονισμός για τις αεροπορικές δραστηριότητες.....	9
I. Πεδίο εφαρμογής.....	9
II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων.....	9
III. Εξηγήσεις.....	9
Παράρτημα VI — μέρος-NCC (A,H).....	12
I. Πεδίο εφαρμογής.....	12
II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων.....	13
III. Ανασκόπηση των διαφορών.....	14
IV. Κατάλογος προτεινόμενων διαδικασιών θέσπισης κανόνων	15
V. NCC.GEN: Τμήμα Α — Γενικές απαιτήσεις	15
VI. NCC.OP: Τμήμα Β — Επιχειρησιακές διαδικασίες	17
VII. NCC.POL: Τμήμα Γ — Επιδόσεις του αεροσκάφους και περιορισμοί πτητικής λειτουργίας	21
VIII. NCC.IDE: Τμήμα Δ — Όργανα, στοιχεία και εξοπλισμός.....	23
Παράρτημα VI — μέρος NCO (A,H,S,B).....	28
I. Πεδίο εφαρμογής.....	28
II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων.....	30
III. Ανασκόπηση των διαφορών.....	31
V. NCO.GEN: Τμήμα Α — Γενικές απαιτήσεις	31
VI. NCO.OP: Τμήμα Β — Επιχειρησιακές διαδικασίες	34
VII. NCO.POL: Τμήμα Γ — Επιδόσεις του αεροσκάφους και περιορισμοί πτητικής λειτουργίας	38
VIII. NCO.IDE: Τμήμα Δ — Όργανα, στοιχεία και εξοπλισμός	39
ΑΚΡΩΝΥΜΑ/ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟ ΜΕΡΟΣ NCC ΚΑΙ ΣΤΟ ΜΕΡΟΣ NCO	45

Σύνοψη

Η παρούσα γνώμη περιλαμβάνει τα ακόλουθα έγγραφα:

- Τροποποίηση του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων των τροποποιήσεων του παραρτήματος I - Κανονισμοί·
- Παράρτημα VI - μέρος NCC (A, H), τεχνικές απαιτήσεις για μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα·
- Παράρτημα VII - μέρος NCO (A, H, S, B) τεχνικές απαιτήσεις για μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη (αεροπλάνα, ελικόπτερα, ανεμοπλάνα, αερόστατα).

Με βάση τις αρχές που έχει ορίσει το διοικητικό συμβούλιο από κοινού με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η πρόταση του Οργανισμού ευθυγραμμίζει, στο βαθμό του δυνατού, τις απαιτήσεις με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές (SARP) του ΔΟΠΑ του παραρτήματος 6 μέρος II ενότητα 3 και μέρος III ενότητα 3 καθώς και με την ήδη δημοσιευμένη γνώμη σχετικά με το μέρος CAT.

Οι εν λόγω απαιτήσεις αναπτύχθηκαν με βάση τους ακόλουθους στόχους:

- διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας·
- εξασφάλιση αναλογικών κανόνων όπου ενδείκνυται·
- εξασφάλιση ευελιξίας και αποτελεσματικότητας για αερομεταφορείς και αρχές.

Η παρούσα γνώμη είναι αποτέλεσμα διαδικασίας εκτενούς διαβούλευσης με αρχές, ενώσεις, αερομεταφορείς και εμπειρογνώμονες της αεροπορίας.

Η γνώμη για το υπολειπόμενο παράρτημα του εν λόγω κανονισμού, το παράρτημα VIII – μέρος SPO, και τις υπόλοιπες ενότητες του παραρτήματος IV – μέρος CAT σχετικά με τα ανεμοπλάνα και τα αερόστατα, θα δημοσιευτεί μεταγενέστερα.

Εισαγωγή

I. Γενικά

1. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008¹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (εφεξής καλούμενος ο «βασικός κανονισμός»), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009², θεσπίζει κατάλληλο και ολοκληρωμένο πλαίσιο για τον ορισμό και την εφαρμογή κοινών τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.
2. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να συνδράμει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη θέσπιση εκτελεστικών κανόνων για τις αεροπορικές δραστηριότητες.
3. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας (ο Οργανισμός)³, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του βασικού κανονισμού.

II. Πεδίο εφαρμογής της γνώμης

4. Η παρούσα γνώμη αποτελείται από τα ακόλουθα έγγραφα:
 - Τροποποίηση του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων των τροποποιήσεων του παραρτήματος I - Κανονισμοί·
 - Παράρτημα VI - μέρος NCC (A, H), τεχνικές απαιτήσεις για μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα⁴ αεροπλάνα και ελικόπτερα·

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ. *EE L 79 της 19.03.2008, σ. 1-49.*

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όσον αφορά τα αεροδρόμια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και για την κατάργηση της οδηγίας 2006/23/ΕΚ. *EE L 309 της 24.11.2009, σ. 51-70.*

³ Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

⁴ Ο κανονισμός (ΕΚ) 216/2008 περιέχει στο άρθρο 3 παράγραφος j) τον ορισμό του σύνθετου μηχανοκίνητου αεροσκάφους ο οποίος έχει ως εξής:

j) «σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος»:

i) αεροπλάνο:

- με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg, ή
- πιστοποιημένο για μέγιστο αριθμό θέσεων επιβατών που υπερβαίνει τις 19, ή
- πιστοποιημένο για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών, ή
- εξοπλισμένο με στροβιλοκινητήρα(-ες), ή περισσότερους από έναν ελικοστροβιλοκινητήρες· ή

ii) πιστοποιημένο ελικόπτερο:

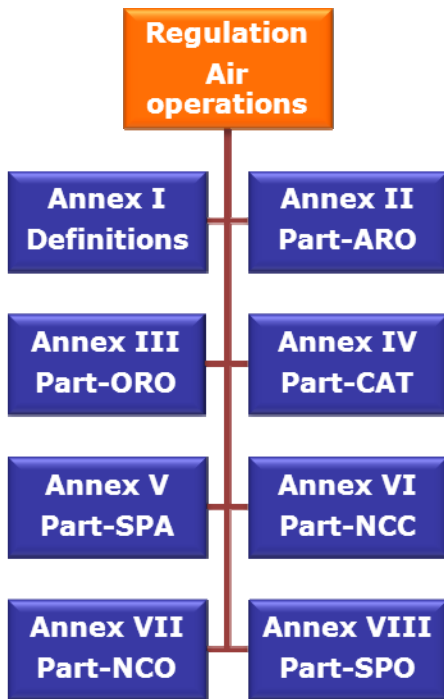
- για μέγιστη μάζα απογείωσης που υπερβαίνει τα 3 175 kg, ή
- για μέγιστο αριθμό θέσεων επιβατών που υπερβαίνει τις 9, ή
- για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών·

ή

iii) αεροσκάφος κλίνοντος στροφείου·

- Παράρτημα VII - μέρος NCO (A, H, S, B) τεχνικές απαιτήσεις για μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα αεροσκάφη (αεροπλάνα, ελικόπτερα, ανεμοπλάνα, αερόστατα).
5. Η παρούσα γνώμη δεν περιλαμβάνει:
- το παράρτημα III - μέρος CAT, απαιτήσεις που αφορούν τις εμπορικές αερομεταφορές για ανεμοπλάνα, αερόστατα και πτήσεις με αναχώρηση από και άφιξη στο ίδιο αεροδρόμιο με αεροπλάνα και ελικόπτερα·
 - το παράρτημα VIII - μέρος SPO, τεχνικές απαιτήσεις για ειδικές πτητικές λειτουργίες (εναέριες εργασίες).
- Η γνώμη για τις υπόλοιπες αυτές απαιτήσεις θα δημοσιευτεί μεταγενέστερα.
6. Τα έγγραφα της παρούσας γνώμης βασίζονται στην αναθεωρημένη δομή κανόνων, όπως αυτή προτάθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Οργανισμό τον Απρίλιο του 2011. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση των παραρτημάτων του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες.

Εικόνα 1: Παραρτήματα του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες

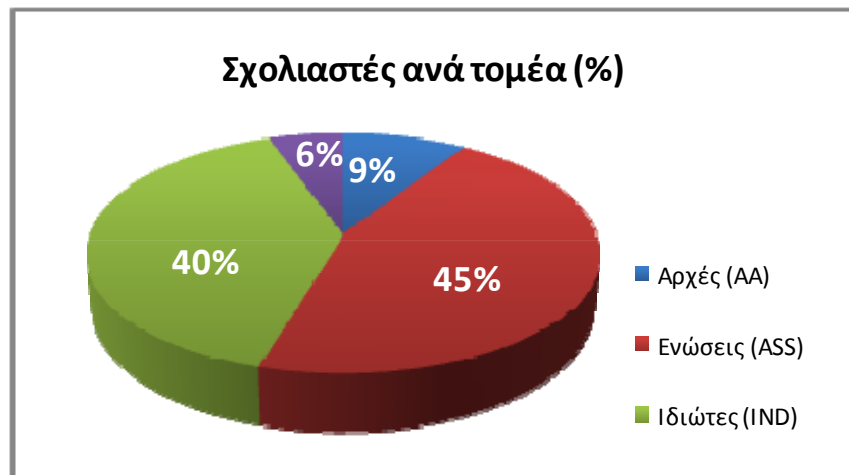


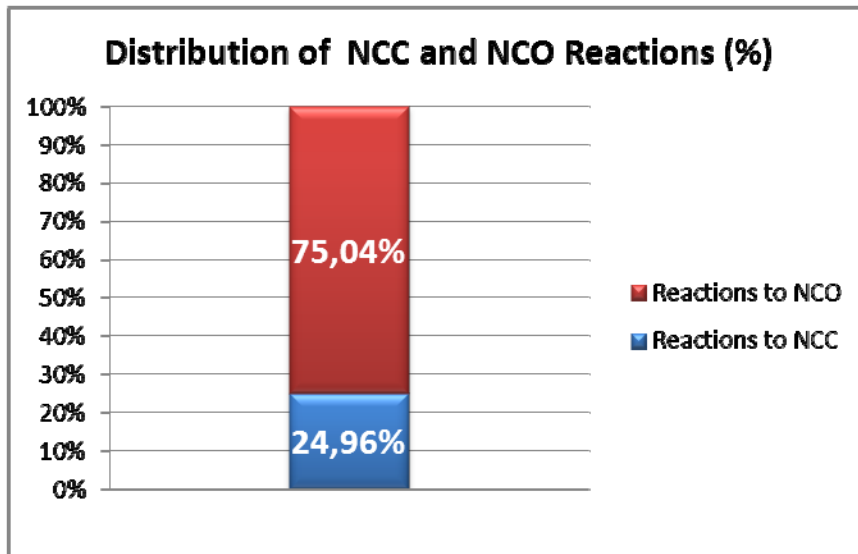
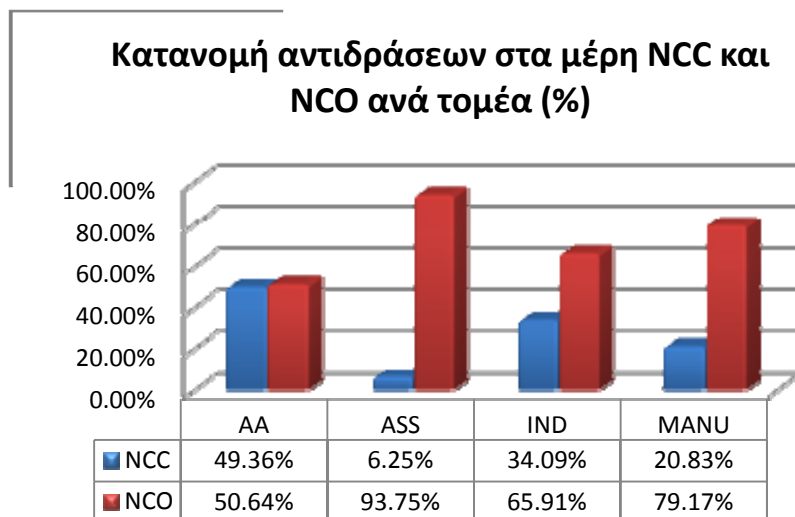
III. Διαβούλευση

7. Η παρούσα γνώμη βασίζεται:
- στην ΕΠΤ 2009-02 η οποία περιέχει σχέδια προτάσεων για εκτελεστικούς κανόνες καθώς και τα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης για τις αεροπορικές δραστηριότητες.
8. Η ΕΠΤ 2009-02 δημοσιεύτηκε στον δικτυακό τόπο του EASA (<http://www.easa.europa.eu>) την 30η Ιανουαρίου 2009. Η περίοδος διαβούλευσης έληξε την 31η Ιουλίου 2009. Ο Οργανισμός είχε λάβει συνολικά 13.775 παρατηρήσεις από τις οποίες περίπου 8.200 ήταν σχετικές με το πεδίο εφαρμογής της παρούσας γνώμης.

9. Οι περιλήψεις των παρατηρήσεων, οι σχετικές απαντήσεις στις περιληπτικές παρατηρήσεις και το προτεινόμενο αναθεωρημένο κείμενο του κανόνα συζητήθηκαν με τις ακόλουθες τέσσερις ομάδες αναθεώρησης θέσπισης κανόνων (RG):
- RG01 (CAT), η οποία εστίασε στους κανόνες για τις εμπορικές αερομεταφορές·
 - RG02 (SPO), η οποία εστίασε στις ειδικευμένες δραστηριότητες·
 - RG03 (NCC), η οποία εστίασε στους κανόνες για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη· και
 - RG04 (NCO), η οποία εστίασε στους κανόνες για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.
10. Το σχέδιο κειμένου των ΕΑΠ για το μέρος NCC και το μέρος NCO αναθεωρήθηκε από την ομάδα RG03 και την ομάδα RG04 αντίστοιχα.
11. Πριν από τη δημοσίευση του ΕΑΠ, ο Οργανισμός διενήργησε επίσης έλεγχο συνεκτικότητας με άλλα μέρη (μέρος CAT και σχέδιο του μέρους SPO).
12. Με βάση εκτενή διαβούλευση με αρχές, ενώσεις και αερομεταφορείς, ο Οργανισμός δημοσίευσε το ΕΑΠ OPS II την 31η Αυγούστου 2011. Η περίοδος διατύπωσης αντιδράσεων έληξε την 31η Οκτωβρίου 2011.
13. Ο Οργανισμός έλαβε αντιδράσεις στο ΕΑΠ από 56 φορείς συμπεριλαμβανομένων εθνικών αρχών, κατασκευαστών, ενώσεων και ιδιωτών. Ο συνολικός αριθμός των παρατηρήσεων ανέρχεται σε περίπου 600, 30% των οποίων είναι διπλές.
14. Στις ακόλουθες εικόνες παρουσιάζεται ανασκόπηση των εν λόγω αντιδράσεων.

Εικόνα 2: Ανασκόπηση των σχολιαστών που διατύπωσαν αντιδράσεις



Εικόνα 3: Κατανομή των παρατηρήσεων στο μέρος NCC και στο μέρος NCO**Εικόνα 4: Κατανομή των παρατηρήσεων στο μέρος NCC και στο μέρος NCO**

15. Όλες οι αντιδράσεις αξιολογήθηκαν και απαντήθηκαν, ενώ λήφθηκαν υπόψη κατά τη σύνταξη της τροποποίησης των παραρτημάτων I, VI και VII της παρούσας γνώμης.

IV. Σύμβαση σχετικά με την αρίθμηση των κανόνων

16. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του Οργανισμού σχετικά με τη σύνταξη κανόνων, στους εκτελεστικούς κανόνες εφαρμόστηκε η ακόλουθη σύμβαση αρίθμησης των κανόνων:

<Μέρος>. <τμήμα>. <ενότητα>. <N>

Εξήγηση:

- <Μέρος>: υποχρεωτικό - αποτελείται από έως και τέσσερα γράμματα ή ψηφία
παραδείγματα: NCC, NCO
- <Τμήμα>: υποχρεωτικό - αποτελείται από έως και τέσσερα γράμματα ή ψηφία
παραδείγματα: GEN, OP, POL, IDE
- <Ενότητα>: υποχρεωτικό - αποτελείται από έως και πέντε γράμματα ή ψηφία
παραδείγματα: MPA, A, H
- <N>: υποχρεωτικό - αριθμός κανόνα – αποτελείται από τρία ψηφία και αρχίζει από τον αριθμό 100. Οι αριθμοί που ακολουθούν αυξάνονται συνήθως κατά 5.

Κανονισμός για τις αεροπορικές δραστηριότητες**I. Πεδίο εφαρμογής**

17. Ο κανονισμός για τις «αεροπορικές δραστηριότητες» ορίζει τη γενική εφαρμογή των μερών που καλύπτει και προτείνει μέτρα μετάβασης υπό τη μορφή αυτοεξαιρέσεων.⁵ Καταρτίζεται ως κανονισμός τροποποίησης και λαμβάνει υπόψη τις αλλαγές που έχει κάνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τον αρχικό κανονισμό για τις αεροπορικές δραστηριότητες που δημοσιεύτηκε με τη γνώμη 04/2011 του EASA.

II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων

18. Οι αντιδράσεις που ελήφθησαν σχετικά με τον κανονισμό για τις αεροπορικές δραστηριότητες εστίασαν στη συνεκτικότητα της διατύπωσης και, σε λίγες περιπτώσεις, στην απαιτούμενη αποσαφήνιση.

III. Εξηγήσεις

19. Το άρθρο 1 παράγραφοι 1 έως 3 του κανονισμού τροποποίησης καθορίζει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού και εξετάζει κάθε μη εμπορική δραστηριότητα με αεροπλάνα, ελικόπτερα, ανεμοπλάνα και αερόστατα. Οι αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα πρέπει να δηλώνουν τη δραστηριότητά τους στην αρμόδια αρχή (άρθρο 1 παράγραφος 6) πρώτο στοιχείο). Οι σχετικές διατάξεις για τις απαιτήσεις δήλωσης και οργάνωσης έχουν ήδη δημοσιευτεί στη γνώμη 04/2011 του EASA.

20. Προτείνονται δύο νέα παραρτήματα τα οποία περιέχουν τις τεχνικές απαιτήσεις για τις επιχειρησιακές διαδικασίες, τις επιδόσεις, τον εξοπλισμό και κάποιες γενικές απαιτήσεις: Το παράρτημα VI – μέρος NCC και το παράρτημα VII – μέρος NCO (άρθρο 1 παράγραφος 11). Η εφαρμογή τους καθορίζεται στα πρώτα δύο στοιχεία του άρθρου 1 παράγραφος 6. Επιπλέον, όταν επιχειρούν εντός καθορισμένου εναέριου χώρου ή εκτελούν πτητικές λειτουργίες σε κατώτερα ελάχιστα, τόσο οι εμπορικοί όσο και οι μη εμπορικοί αερομεταφορείς πρέπει να κατέχουν ειδική έγκριση. Οι διατάξεις που αφορούν τις εν λόγω δραστηριότητες και τις εγκρίσεις περιλαμβάνονται στο μέρος SPA (αεροπορικές δραστηριότητες για τις οποίες απαιτούνται ειδικές εγκρίσεις), το οποίο δημοσιεύτηκε στη γνώμη 04/2011. Ο κανονισμός καθορίζει πλέον τη σχετική εφαρμογή (άρθρο 1 παράγραφοι 4 και 5).

21. Όσον αφορά τις ισχύουσες επιχειρησιακές απαιτήσεις για τους εγκεκριμένους φορείς εκπαίδευσης (ΕΦΕ), ορίζεται ότι οι ΕΦΕ παρέχουν πτητική εκπαίδευση σύμφωνα με το μέρος NCC ή το μέρος NCO, ανάλογα με το αν το αεροσκάφος είναι σύνθετο ή μη και ανεξάρτητα αν πρόκειται για εμπορική ή μη εμπορική δραστηριότητα (άρθρο 1 παράγραφος 6 τρίτο στοιχείο).

⁵ Η αυτοεξαιρέση είναι ένας τύπος μέτρου μετάβασης, βάσει του οποίου τα κράτη μέλη έχουν την επιλογή να μεταθέσουν την ημερομηνία εφαρμογής μίας ορισμένης διάταξης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα που ορίζεται από το νόμο.

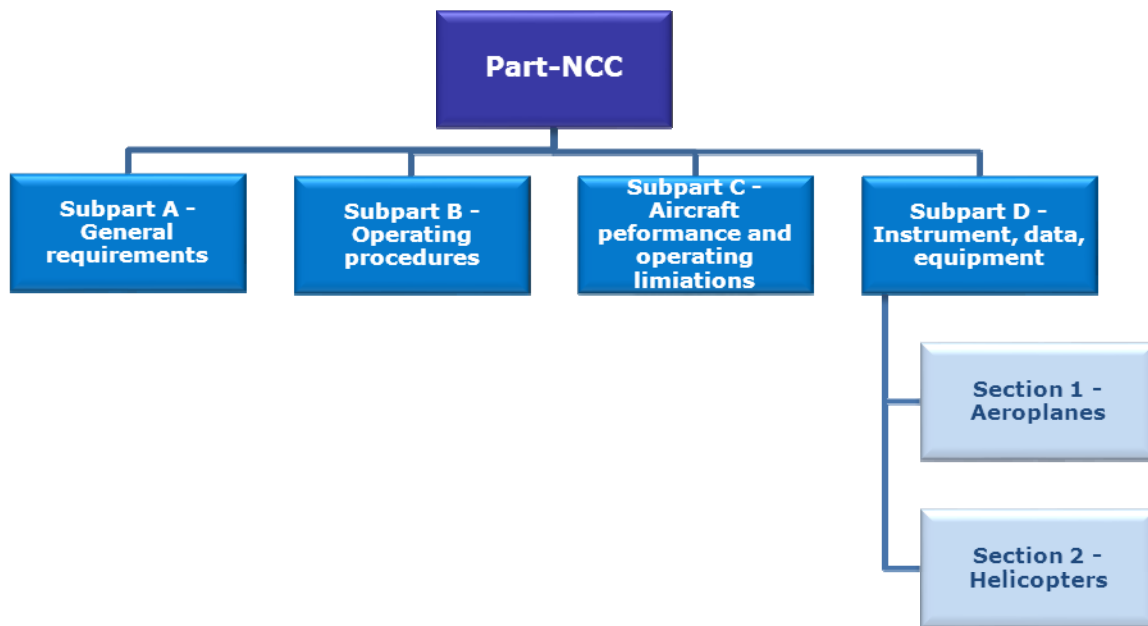
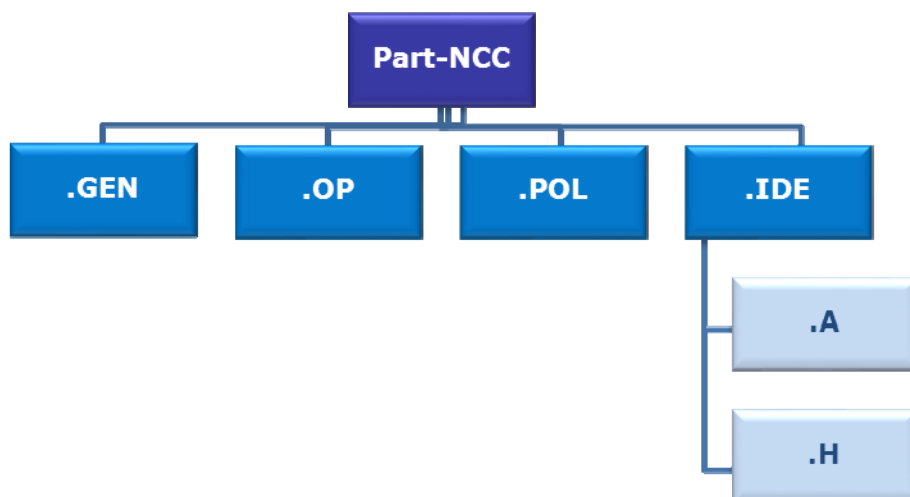
22. Ο παρακάτω πίνακας συνοψίζει τις διαφορετικές απαιτήσεις για τις αεροπορικές δραστηριότητες που ισχύουν για μη εμπορικές δραστηριότητες και εγκεκριμένους φορείς εκπαίδευσης:

Δραστηριότητα	Μέρος	Αεροσκάφος	Δημοσίευση
Μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη	Μέρος NCC	Αεροπλάνα ελικόπτερα	Δημοσιεύεται με την παρούσα γνώμη
	Μέρος SPA	Αεροπλάνα ελικόπτερα	Δημοσιεύτηκε με τη γνώμη 04/2011
	Μέρος ORO	Αεροπλάνα ελικόπτερα	Δημοσιεύτηκε με τη γνώμη 04/2011
Μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη	Μέρος NCO	Αεροπλάνα ελικόπτερα αερόστατα ανεμοπλάνα	Δημοσιεύεται με την παρούσα γνώμη
	Μέρος SPA	Αεροπλάνα ελικόπτερα αερόστατα ανεμοπλάνα	Δημοσιεύτηκε με τη γνώμη 04/2011
Εγκεκριμένοι φορείς εκπαίδευσης	Μέρος ORA	κάθε αεροσκάφος	Δημοσιεύτηκε με τη γνώμη 03/2011
	Μέρος NCO	Μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη: Αεροπλάνα ελικόπτερα αερόστατα ανεμοπλάνα	Δημοσιεύεται με την παρούσα γνώμη
	Μέρος NCC	Σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη: Αεροπλάνα ελικόπτερα	Δημοσιεύεται με την παρούσα γνώμη
	Μέρος SPA (κάθε αερομεταφορέας)	Αεροπλάνα ελικόπτερα αερόστατα ανεμοπλάνα	Δημοσιεύτηκε με τη γνώμη 04/2011

23. Το άρθρο 1 παράγραφος 7 περιέχει διευκρινίσεις αναφορικά με τις ισχύουσες απαιτήσεις για τον περιορισμό χρόνου πτήσης και υπηρεσίας. Επί του παρόντος, για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη εξακολουθούν να ισχύουν οι εθνικές διατάξεις. Οι σχετικοί εκτελεστικοί κανόνες θα προταθούν μεταγενέστερα.
24. Το άρθρο 1 παράγραφοι 8 και 9 του τροποποιητικού κανονισμού περιέχει τις διατάξεις περί αυτοεξαίρεσης. Ο καθορισμός στο άρθρο 70 του βασικού κανονισμού ανώτατης προθεσμίας για την εφαρμογή των εκτελεστικών κανόνων περιορίζει τις περιόδους που είναι διαθέσιμες για τη μετάβαση, καθώς ορίζεται ότι οι εκτελεστικοί κανόνες εφαρμόζονται όχι αργότερα από την 8η Απριλίου 2012. Κατόπιν αιτήματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η μέθοδος των αυτοεξαίρεσεων επιλέχθηκε για την κάλυψη της μεταβατικής περιόδου όταν αυτή υπερβαίνει την 8η Απριλίου 2012. Για τις μη εμπορικές δραστηριότητες προτείνεται μια γενική αυτοεξαίρεση 2 ετών.
25. Το άρθρο 1 παράγραφος 10 περιλαμβάνει τους επιπλέον ορισμούς που θα προστεθούν στους ορισμούς του παραρτήματος I (τροποποιώντας εκείνο που δημοσιεύτηκε στη γνώμη 04/2011). Το παράρτημα I περιέχει ορισμούς για τους όρους που χρησιμοποιούνται στα παραρτήματα του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες. Η προσθήκη περιέχει τους ορισμούς για τη «διαδικασία προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV)» και το «αεροδρόμιο επιτρεπτών καιρικών συνθηκών».
26. Ο ορισμός της APV μεταφέρθηκε από τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης του παραρτήματος I στο ίδιο το παράρτημα, καθώς ο όρος χρησιμοποιείται στους εκτελεστικούς κανόνες στο μέρος NCC. Παρουσιάστηκε στο ΕΑΠ OPS II όπου αποσαφηνίστηκε επίσης ότι ο ορισμός είναι ευθυγραμμισμένος με εκείνον του κανονισμού EU-OPS καθώς καλύπτει προσεγγίσεις σε αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) των 250 ft και ορατότητα διαδρόμου (RVR) όχι μικρότερη των 600 m. Η ευθυγράμμιση με τον κανονισμό EU-OPS σημαίνει ότι οι δραστηριότητες όπου χρησιμοποιείται ακρίβεια ραδιοφάρου με κατακόρυφη καθοδήγηση (LPV) με αποφασιστικό σχετικό ύψος των 200 ft θα πρέπει να θεωρούνται CAT I και όχι APV.
27. Ο ορισμός του «αεροδρομίου επιτρεπτών καιρικών συνθηκών» προστέθηκε στο ΕΑΠ OPS II. Απαιτεί τη διενέργεια ελέγχου των καιρικών συνθηκών ώστε να διαπιστώνεται ότι είναι δυνατή η ασφαλής προσγείωση. Ο ορισμός βασίζεται στον ορισμό του «κατάλληλου αεροδρομίου εναλλαγής» στο παράρτημα 6 μέρος I συνημμένο Ε του ΔΟΠΑ. Ο όρος «αεροδρόμιο επιτρεπτών καιρικών συνθηκών» χρησιμοποιείται αντί του όρου «suitable aerodrome» (κατάλληλο αεροδρόμιο), ιδίως καθώς ο τελευταίος αυτός όρος θα μπορούσε να αποδειχτεί προβληματικός για τους μεταφραστές που θα έπρεπε να τον διαχωρίσουν από τον όρο «adequate aerodrome» (κατάλληλο αεροδρόμιο). Δεν διατυπώθηκαν αντιδράσεις σε αυτούς τους ορισμούς.
28. Τέλος, το άρθρο 2 περιλαμβάνει τις απαιτήσεις για τη θέση σε ισχύ του τροποποιητικού κανονισμού.

Παράρτημα VI – μέρος-NCC (A,H)**I. Πεδίο εφαρμογής**

29. Το μέρος NCC πρέπει να αναγνωσθεί μαζί με:
- τον κανονισμό για τις αεροπορικές δραστηριότητες, ιδίως όσον αφορά τις ημερομηνίες εφαρμογής και τις μεταβατικές περιόδους.
 - το παράρτημα I – ορισμοί για όρους που χρησιμοποιούνται στα παραρτήματα II έως VIII.
 - το παράρτημα II – μέρος ARO που περιέχει, μεταξύ άλλων, απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές για αερομεταφορείς που εκτελούν μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη. Οι εν λόγω απαιτήσεις άπτονται των ευθυνών επιτήρησης, της διαχείρισης δηλώσεων και της έκδοσης του καταλόγου ειδικών εγκρίσεων.
 - το παράρτημα III – μέρος ORO που περιέχει, μεταξύ άλλων, απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς για αερομεταφορείς μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη. Οι εν λόγω απαιτήσεις αφορούν το σύστημα διαχείρισης, τη διαδικασία για τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, τις απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς αναφορικά με την υποβολή της δήλωσης, του εγχειριδίου συντήρησης, των μητρών και των αρχείων, την εκπαίδευση του πληρώματος πτήσης και του πληρώματος θαλάμου επιβατών, και - σε μεταγενέστερο στάδιο - απαιτήσεις για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας. και
 - το παράρτημα V - μέρος SPA που περιέχει τις απαιτήσεις για αεροπορικές δραστηριότητες για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.
30. Το μέρος NCC περιέχει τις τεχνικές απαιτήσεις για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα αεροπλάνα και ελικόπτερα. Αποτελείται από τέσσερα τμήματα εκ των οποίων το σχετικό με τα όργανα, τα δεδομένα και τον εξοπλισμό υποδιαιρείται περαιτέρω σε ενότητες που περιέχουν κανόνες που αφορούν κατηγορίες αεροσκαφών.
31. Η δομή των τμημάτων είναι συγκρίσιμη με τη δομή των βασικών απαιτήσεων στο παράρτημα IV του βασικού κανονισμού και του παραρτήματος 6 του ΔΟΠΑ.
32. Η δομή των κανόνων, και ιδιαίτερος οι ενότητες, έχει σχεδιαστεί κατά τρόπο ώστε να είναι δυνατή η μελλοντική προσθήκη απαιτήσεων για επιπλέον κατηγορίες αεροσκαφών ή για ειδικές πτητικές λειτουργίες χωρίς να είναι αναγκαίες αλλαγές στο υφιστάμενο κείμενο των κανόνων ή στην υφιστάμενη δομή. Πρέπει να σημειωθεί ότι στο πλαίσιο των μελλοντικών διαδικασιών θέσπισης κανόνων θα καταρτιστούν οι απαιτήσεις για αεροσκάφη κλίνοντος στροφείου.
33. Στις εικόνες 5 και 6 παρουσιάζεται ανασκόπηση της δομής του μέρους NCC.

Εικόνα 5: Δομή του μέρους NCC – επικεφαλίδες**Εικόνα 6: Δομή του μέρους CAT – αναγνωριστικά κανόνων**

34. Οι κανόνες για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη είναι ευθυγραμμισμένοι με το παράρτημα 6 μέρος II και μέρος III του ΔΟΠΑ και βασίζονται στο σχέδιο των απαιτήσεων JAR-OPS 2.

II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων

35. Για το μέρος NCC ελήφθησαν 150 παρατηρήσεις από 14 σχολιαστές.
36. Σε γενικές γραμμές, οι παρατηρήσεις στήριζαν τη δομή των κανόνων αυτού του τμήματος. Συνεπώς, ο Οργανισμός διατήρησε την έννοια των τεσσάρων τμημάτων, τα οποία υποδιαιρέθηκαν περαιτέρω σε ενότητες και κεφάλαια, όπου ενδείκνυται.

37. Σε πολλές παρατηρήσεις ζητήθηκε η ευθυγράμμιση των κανόνων του μέρους NCC με τους εμπορικούς κανόνες, ανάλογα με την περίπτωση. Ο Οργανισμός αναγνώρισε ότι μια τέτοια ευθυγράμμιση θα ήταν προς το συμφέρον της ασφάλειας, ιδίως για τις αεροπορικές δραστηριότητες που ενέχουν εμπορικές και μη εμπορικές πτήσεις, συνεπώς το εν λόγω αίτημα έγινε δεκτό, όπου ενδείκνυται. Περαιτέρω λεπτομέρειες περιγράφονται στις επιμέρους επικεφαλίδες για τις διάφορες ενότητες παρακάτω.

III. Ανασκόπηση των διαφορών

Διαφορές με το παράρτημα 6 του ΔΟΠΑ

38. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση των προτύπων του παραρτήματος 6 μέρος II και μέρος III ενότητα 3 του ΔΟΠΑ τα οποία θεωρείται ότι είτε δεν έχουν μεταφερθεί είτε ότι έχουν μεταφερθεί κατά τρόπο που δεν προσφέρει τουλάχιστον ένα ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας, όπως καθορίζεται στο παράρτημα 6 του ΔΟΠΑ.

Πίνακας 7: Διαφορές με το παράρτημα 6 του ΔΟΠΑ

Αναφορά παραρτήματος 6 μέρος I/III	Αναφορά EASA-EE	Περιγραφή διαφοράς
Παράρτημα 6 μέρος II 3.6.3.2.1.1/3 & μέρος III ενότητα III 4.7.2.1	NCC.IDE.A/H.160	Η ημερομηνία εφαρμογής για τον καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης ισχύει για τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας που εκδίδονται την ή μετά την 01/01/2016.
Παράρτημα 6 μέρος II 3.6.3.1.2.2/3 & μέρος III ενότητα III 4.7.1.2.1	NCC.IDE.A/H.165	Η ημερομηνία εφαρμογής για τον καταγραφέα στοιχείων πτήσης ισχύει για τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας που εκδίδονται την ή μετά την 01/01/2016.
Παράρτημα 6 μέρος II 3.6.3.1.2.5	NCC.IDE.A.165	Δεν εφαρμόζεται μέγιστο διάστημα δειγματοληψίας και καταγραφής συγκεκριμένων παραμέτρων για τους καταγραφείς στοιχείων πτήσης.
Παράρτημα 6 μέρος II 3.6.3.3.1.2 & μέρος III ενότητα III 4.7.3.1.1.1	NCC.IDE.A./H.170	Δεν εφαρμόζεται η καταγραφή επικοινωνίας ζεύξης δεδομένων μετά την εγκατάστασή της.

IV. Κατάλογος προτεινόμενων διαδικασιών θέσπισης κανόνων

39. Κατά τη διάρκεια των φάσεων διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους προέκυψε μια σειρά στοιχείων τα οποία, αν αντιμετωπιζόνταν στην παρούσα γνώμη, θα υπερέβαιναν κατά πολύ την εντολή του Οργανισμού για τη μεταφορά των υφιστάμενων κανόνων. Τα στοιχεία αυτά, ωστόσο, έχουν τεκμηριωθεί και θα εξεταστούν σε χωριστές διαδικασίες θέσπισης κανόνων ώστε να καταστεί δυνατή κατάλληλη διαβούλευση με τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση των προτεινόμενων διαδικασιών θέσπισης κανόνων.

Πίνακας 8: Προτεινόμενες διαδικασίες θέσπισης κανόνων

Μέρος, αναφορά στους κανόνες	Πεδίο εφαρμογής	Αναφορά στο πρόγραμμα δραστηριοτήτων θέσπισης κανόνων
NCC.POL.105	Αναθεώρηση των σταθερών τιμών μάζας	RMT.0.312 & 0.313 / OPS.027
NCC.IDE.A.165	Ενημέρωση του καταλόγου παραμέτρων συμπεριλαμβανομένων των επιδόσεων παραμέτρων	RMT.0.308 & 0.309
NCC.IDE.A./H.170	Μεταγενέστερη εγκατάσταση καταγραφών ζεύξης δεδομένων	RMT 0.294 & 0.295

V. NCC.GEN: Τμήμα A – Γενικές απαιτήσεις

40. Αυτό το τμήμα περιέχει γενικές απαιτήσεις για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.

Γενικά

41. Εκφράστηκαν κάποιες ανησυχίες για την οικεία αρμόδια αρχή για αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 έχει εφαρμογή σε αεροσκάφη που είναι νηολογημένα σε τρίτη χώρα και λειτουργούν στην Κοινότητα. Ο προσδιορισμός της αρμόδιας αρχής βασίζεται σε δύο κριτήρια:
42. - την «κύριας εγκατάσταση» για εταιρικές αεροπορικές και διαχειριζόμενες δραστηριότητες που εκτελούνται ως μη εμπορικές δραστηριότητες· και
43. - τον «τόπο διαμονής» ιδιωτών/ιδιοκτητών αερομεταφορέων.
44. Συνεπώς, η παράγραφος NCC.GEN.100 συντάχθηκε σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

45. Σε ορισμένες παρατηρήσεις ζητήθηκε η αποσαφήνιση του περιεχομένου της παραγράφου NCC.GEN.130 για τις φορητές ηλεκτρονικές συσκευές (PED). Πρόκειται να καταρτιστεί ένα νέο αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης/υλικό καθοδήγησης που θα παρέχει περαιτέρω καθοδήγηση για τις φορητές ηλεκτρονικές συσκευές.
46. Καθώς το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας αεροσκάφους θεωρείται έγκυρο μόνο κατά την προσάρτηση έγκυρου πιστοποιητικού επιθεώρησης αξιοπλοΐας και λαμβάνοντας υπόψη ότι σε μια ειδική μνεία στο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας αναφέρεται ήδη ότι σε αυτό θα προσαρτηθεί ισχύον πιστοποιητικό επιθεώρησης αξιοπλοΐας, το τελευταίο δεν έχει συμπεριληφθεί στο απαιτούμενο έγγραφο που θα μεταφέρεται σύμφωνα με την παράγραφο NCC.GEN.140 ώστε να μην επαναλαμβάνεται η απαίτηση.
47. Ελήφθησαν πολλές παρατηρήσεις που ζητούσαν περισσότερες εξαιρέσεις στην παράγραφο NCC.GEN.150 ώστε να είναι δυνατή η μεταφορά επί του αεροσκάφους στοιχείων που συνήθως θεωρούνται επικίνδυνα εμπορεύματα. Ο Οργανισμός εκφράζει κάποιες ανησυχίες σχετικά με τις επιπρόσθετες αυτές εξαιρέσεις και θεωρεί ότι δεν θα πρέπει να επεκταθούν οι εξαιρέσεις που ήδη προβλέπονται από τις τεχνικές οδηγίες του ΔΟΠΑ.

NCC.GEN.106 Ευθύνες και εξουσίες του κυβερνήτη

48. Σύμφωνα με τις νέες αρχές σύνταξης, στον εκτελεστικό κανόνα γίνεται αναφορά στις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος IV του βασικού κανονισμού, όπου αυτές οι απαιτήσεις εξετάζονται λεπτομερέστερα στον εκτελεστικό κανόνα.

NCC.GEN.120 Τροχοδρόμηση αεροπλάνων

49. Λόγω των παρατηρήσεων που ελήφθησαν ιδίως σχετικά με την απαίτηση για την εκπαίδευση στη χρήση ραδιοτηλεφώνου, παρέχεται ελάφρυνση για τα αεροδρόμια όπου δεν απαιτούνται ραδιοεπικοινωνίες. Αυτή η τροποποίηση ευθυγραμμίζει επίσης αυτήν την απαίτηση με το παράρτημα 6 μέρος II του ΔΟΠΑ.
50. Κατόπιν κάποιων παρατηρήσεων, θα προστεθεί υλικό καθοδήγησης το οποίο θα παρέχει κάποια καθοδήγηση σχετικά με τις επιδεξιότητες και τις γνώσεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς τα πρότυπα λειτουργίας που απαιτούνται για την ασφαλή κίνηση των αεροπλάνων στο αεροδρόμιο.

NCC.GEN.125 Ενεργοποίηση στροφείου

51. Το κείμενο περιγράφει τις προϋποθέσεις για την ενεργοποίηση του στροφείου για λόγους πτήσης και συντήρησης και είναι ευθυγραμμισμένο με το μέρος CAT παράγραφος CAT.GEN.MPA.130.

NCC.GEN.130 Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

52. Το κείμενο απαιτεί να μην γίνεται χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών που μπορεί να επηρεάσουν δυσμενώς το αεροσκάφος και είναι ευθυγραμμισμένο με το μέρος CAT παράγραφος CAT.GEN.MPA.135.

NCC.GEN.150 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

53. Αυτή η απαίτηση εξετάζει τις περιστάσεις υπό τις οποίες μπορεί να είναι δυνατή η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων χωρίς την κατοχή έγκρισης σύμφωνα με το SPA.DG. Αυτό αφορά, για παράδειγμα, αντικείμενα που μεταφέρονται στις αποσκευές των επιβατών ή των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, τα οποία συνήθως θεωρούνται επικίνδυνα εμπορεύματα.
54. Η απαίτηση για την αναφορά αδήλωτων ή μη ορθώς δηλωθέντων επικίνδυνων εμπορευμάτων έχει αρθεί καθώς δεν θεωρείται συναφής και εφικτή για τις μη εμπορικές δραστηριότητες.
55. Η προσέγγιση του Οργανισμού συνίσταται στη χρήση δυναμικής αναφοράς στις τεχνικές οδηγίες του ΔΟΠΑ, όπως παρουσιάστηκε στην ΕΠΤ. Η αναφορά καθορίζεται στον εκτελεστικό κανόνα. Σε γενικές γραμμές, σε αυτούς τους κανόνες δεν περιλαμβάνονται αποσπάσματα των τεχνικών οδηγιών. Μόνο οι απαιτήσεις που καθορίζουν συγκεκριμένες ευθύνες των αερομεταφορέων επαναλήφθηκαν από τις τεχνικές οδηγίες.
56. Ο όρος «τεχνικές οδηγίες» ορίζεται στο παράρτημα I (όπως δημοσιεύτηκε στη γνώμη 04/2011).

VI. NCC.OP: Τμήμα Β – Επιχειρησιακές διαδικασίες

57. Αυτό το τμήμα περιλαμβάνει απαιτήσεις για επιχειρησιακές διαδικασίες που αφορούν τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.

Γενικά

58. Οι απαιτήσεις για τις απογειώσεις χαμηλής ορατότητας ευθυγραμμίζονται με την πρόταση του μέρους CAT και του μέρους SPA όπου απαιτείται έγκριση σύμφωνα με το μέρος SPA για κάθε απογείωση κάτω των 400 m.
59. Πολλοί ενδιαφερόμενοι εξέφρασαν τις ανησυχίες τους για την παράγραφο NCC.OP.155 και την παράγραφο NCC.OP.156 σχετικά με την επιλογή αεροδρομίων εναλλαγής προορισμού για αεροπλάνα και ελικόπτερα. Όπως επίσης εκφράστηκε στις παρατηρήσεις, σκοπός του κανόνα δεν είναι να απαιτείται το αεροδρόμιο προορισμού και το αεροδρόμιο εναλλαγής να είναι παράλληλα αεροδρόμιο επιτρεπών καιρικών συνθηκών. Όπως αναφέρεται σε αυτούς τους κανόνες, πρέπει να επιλεγεί αεροδρόμιο εναλλαγής που πληροί τις ισχύουσες απαιτήσεις για τις καιρικές συνθήκες εάν αυτές είναι κάτω από το ελάχιστο στον προορισμό.
60. Κατόπιν των παρατηρήσεων που ελήφθησαν για τη χρήση απόλυτου (σχετικού) ύψους καθόδου σε προσεγγίσεις μη ακριβείας όπου χρησιμοποιούνται τεχνικές τελικής προσέγγισης με συνεχή κάθοδο που μπορεί να οδηγήσουν σε πτήση κάτω από το ελάχιστο απόλυτο (σχετικό) ύψους καθόδου σε περίπτωση αποτυχημένης προσέγγισης, στην παράγραφο NCC.OP.111 θα προστεθεί αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης για περαιτέρω αποσαφήνιση της ευθύνης του αερομεταφορέα για την κατάρτιση διαδικασιών με στόχο την πρόληψη της πτήσης κάτω από το ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου κατά τη διάρκεια προσεγγίσεων επανακύκλωσης/αποτυχημένων προσεγγίσεων.

NCC.OP.105 Προσδιορισμός απομονωμένων αεροδρομίων – αεροπλάνα

61. Ο κανόνας απλουστεύθηκε και αναφέρεται μόνο στο χρόνο πτήσης προς το εγγύτερο κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής.
62. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο όρος δεν ορίζεται για πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερα και εννοείται ότι ο αερομεταφορέας θα ορίζει τα κριτήρια επιλογής στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Ο Οργανισμός εξετάζει το ενδεχόμενο να οριστεί περαιτέρω το απομονωμένο αεροδρόμιο σε μελλοντική διαδικασία θέσπισης κανόνων.

NCC.OP.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου – γενικά**NCC.OP.111 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου – δραστηριότητες NPA, APV, CAT I****NCC.OP.112 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου – προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου με αεροπλάνα****NCC.OP.113 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου – επάκτιες προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου με ελικόπτερα**

63. Η παράγραφος NCC.OP.110 είναι αυστηρότερη από την παράγραφο 3.4.2.7 του παραρτήματος 6 μέρος II του ΔΟΠΑ. Το μέρος NCC απαιτεί από τον αερομεταφορέα να καθορίζει επιχειρησιακά ελάχιστα ενώ το παράρτημα 6 μέρος II απαιτεί μόνο από τον αερομεταφορέα να διασφαλίζει ότι ο κυβερνήτης συμμορφώνεται με τα επιχειρησιακά ελάχιστα που καθορίζει το κράτος όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο.
64. Το κείμενο του κανόνα και η δομή του κανόνα ευθυγραμμίζονται πλέον καλύτερα με την αντίστοιχη απαίτηση στο μέρος CAT παράγραφος CAT.OP.MPA.110.

NCC.OP.120 Διαδικασίες μείωσης θορύβου

65. Ο κανόνας απευθύνεται στον αερομεταφορέα και περιλαμβάνει το στόχο σύμφωνα με τον οποίον η ασφάλεια πρέπει να προέχει έναντι της μείωσης του θορύβου. Βασίζεται στις συστάσεις του παραρτήματος 6 μέρη II και III του ΔΟΠΑ.

NCC.OP.125 Ελάχιστα απόλυτα ύψη αποφυγής εμποδίων – πτήσεις με όργανα

66. Αυτός ο κανόνας είναι ευθυγραμμισμένος με το παράρτημα 6 μέρος II παράγραφος 3.4.2.6. Στόχος του συγκεκριμένου κανόνα είναι να προσδιορίζει ο αερομεταφορέας τη μέθοδο καθορισμού των ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης· βάσει αυτής της μεθόδου ο κυβερνήτης καθορίζει τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης για κάθε πτήση.

NCC.OP.135 Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίων

67. Αυτός ο κανόνας βασίζεται στην απαίτηση του παραρτήματος 6 μέρη II και III του ΔΟΠΑ. Το κείμενο του κανόνα είναι ευθυγραμμισμένο με το μέρος CAT παράγραφος CAT.OP.MPA.160.

NCC.OP.140 Ενημέρωση επιβατών

68. Το κείμενο του κανόνα περιέχει έναν κατάλογο θεμάτων που πρέπει να καλύπτονται κατά την ενημέρωση των επιβατών.

NCC.OP.145 Προετοιμασία πτήσης

69. Κατόπιν των παρατηρήσεων που ελήφθησαν, πρόκειται να προστεθεί υλικό καθοδήγησης που θα παρέχει κάποια καθοδήγηση σχετικά με την πιθανή χρήση επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης για την ικανοποίηση της απαίτησης για την προετοιμασία πτήσης. Ούτε ο ΔΟΠΑ απαιτεί επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης για τις μη εμπορικές δραστηριότητες.

NCC.OP.150 Αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης - αεροπλάνα**NCC.OP.151 Αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού – αεροπλάνα****NCC.OP.152 Αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού – ελικόπτερα**

70. Η απαίτηση για αεροδρόμιο εναλλαγής χωρίζεται σε τρεις ειδικές απαιτήσεις. Σύμφωνα με το παράρτημα 6 μέρος II ενότητα 3 και μέρος III ενότητα III του ΔΟΠΑ, αεροδρόμια εναλλαγής απογείωσης ορίζονται μόνο για τα αεροπλάνα. Επιπλέον, ορίζεται ότι οι αυτές οι απαιτήσεις ισχύουν μόνο για πτήσεις με όργανα (IFR).
71. Το κείμενο για το αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού χωρίζεται σε απαιτήσεις που αφορούν τα διάφορα αεροσκάφη. Το κείμενο προσδιορίζει την περίοδο ισχύος των μετεωρολογικών συνθηκών για τις πτητικές λειτουργίες αεροπλάνων. Ενώ στο παράρτημα 6 του ΔΟΠΑ και στο κείμενο της ΕΠΤ γίνεται αναφορά μόνο σε εύλογη χρονική περίοδο πριν και μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, το κείμενο προσδιορίζει αυτήν την περίοδο ως μία ώρα πριν και μία ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης όπως ορίζεται στο μέρος CAT.
72. Για λόγους αποσαφήνισης και συνεκτικότητας, η παράγραφος NCC.OP.152 στοιχείο α) τροποποιήθηκε ώστε να συμπεριλάβει μια απαίτηση για διαδικασία ενόργανης προσέγγισης στο αεροδρόμιο προορισμού, καθώς ο κανόνας αναφερόταν στο ελάχιστο που σχετίζεται με την ενόργανη διαδικασία.
73. Σε περίπτωση απομονωμένου αεροδρομίου για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων, εισήχθη μια περίοδος ισχύος και ευθυγραμμίστηκε με την απαίτηση του στοιχείου α), 2 ώρες πριν έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης.

NCC.OP.155 Ανεφοδιασμός ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι ή αποβιβάζονται

74. Το κείμενο του κανόνα είναι ευθυγραμμισμένο με το μέρος CAT παράγραφος CAT.OP.MPA.195. Το κείμενο διαφοροποιεί κατ' αρχάς μεταξύ του αεροπορικού καυσίμου (AVGAS) και των καυσίμων ευρέως κλάσματος, καθώς και άλλων τύπων καυσίμου. Ο κανόνας είναι σκοπίμως αυστηρότερος από το παράρτημα 6 μέρος II του ΔΟΠΑ και, προς όφελος της ασφάλειας, δεν επιτρέπει τον ανεφοδιασμό ενός αεροσκάφους με Avgas (αεροπορικό καύσιμο) ή καύσιμα ευρέως κλάσματος ή με μείγμα αυτών των τύπων καυσίμου ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται.

NCC.OP.160 Χρήση ακουστικών

75. Αυτός ο κανόνας βασίζεται στο παράρτημα 6 μέρη II και III του ΔΟΠΑ. Ο κανόνας καθορίζει τις συνθήκες υπό τις οποίες θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ακουστικά ως πρωταρχικό μέσο επικοινωνίας με τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Το κείμενο είναι ευθυγραμμισμένο με την αντίστοιχη απαίτηση στο μέρος CAT παράγραφος CAT.OP.MPA.215.

NCC.OP.165 Μεταφορά επιβατών

76. Για λόγους σαφήνειας και συνεκτικότητας, ο όρος «επιβάτες» χρησιμοποιείται αντί του όρου «πρόσωπα» και ο όρος «μηχανισμός πρόσδεσης» χρησιμοποιείται αντί του όρου «ιμάντας πρόσδεσης». Επιπλέον, το κείμενο εξετάζει την πολλαπλή κατοχή θέσεων του αεροσκάφους ώστε να μπορεί ένας ενήλικας να κάτσει μαζί με ένα βρέφος/νήπιο. Αυτό το μέρος του κειμένου είναι ευθυγραμμισμένο με την παράγραφο CAT.OP.MPA.225.

NCC.OP.185 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης – διαδικασίες στο έδαφος**NCC.OP.190 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης – διαδικασίες κατά την πτήση**

77. Οι διαδικασίες για την παγοποίηση εξετάζονται σε δύο απαιτήσεις, η πρώτη αφορά τις διαδικασίες στο έδαφος και η δεύτερη τις διαδικασίες κατά την πτήση. Είναι ευθυγραμμισμένες με τις αντίστοιχες απαιτήσεις του μέρους CAT, παράγραφοι CAT.OP.MPA.250 και 255.

NCC.OP.200 Εικονικές μη φυσιολογικές καταστάσεις στην πτήση

78. Διατυπώθηκαν πολλές παρατηρήσεις που ζητούσαν την άρση της συγκεκριμένης απαίτησης για τη μη εξομοίωση των συνθηκών πτήσης με όργανα με τη χρήση τεχνητών μέσων ενώ υπάρχουν επιβιβασμένοι επιβάτες. Ο Οργανισμός εξακολουθεί να θεωρεί ότι η εξομοίωση αυτών των καταστάσεων ενώ υπάρχουν επιβιβασμένοι επιβάτες αποτελεί κίνδυνο για την ασφάλεια και συνεπώς η απαίτηση διατηρήθηκε.

79. Καθώς το μέρος NCC ισχύει για εγκεκριμένους φορείς εκπαίδευσης που πραγματοποιούν εκπαιδευτικές πτήσεις με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη και λόγω των παρατηρήσεων που ελήφθησαν, εισήχθη στον κανόνα μια ελάφρυνση ώστε μη φυσιολογικές καταστάσεις και συνθήκες πτήσης με όργανα με τη χρήση τεχνητών μέσων να μπορούν να εξομοιώνονται κατά τη διάρκεια εκπαιδευτικών πτήσεων όπου μεταφέρονται μαθητευόμενοι χειριστές.

NCC.OP.205 Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση

80. Μετά από μια σειρά παρατηρήσεων και για λόγους συνεκτικότητας διαγράφηκε ο όρος τελικά εφεδρικά καύσιμα, για τον οποίον δεν υπάρχει ορισμός στο κείμενο του κανόνα NCC. Το κείμενο του κανόνα αναφέρεται πλέον στην ελάχιστη απαίτηση όσον αφορά τα καύσιμα για αεροπλάνα και ελικόπτερα. Σκοπός του κανόνα είναι να διασφαλίσει ότι μετά την προσγείωση η ποσότητα των καυσίμων που θα εναπομείνουν δεν είναι μικρότερη από την ποσότητα των καυσίμων που απαιτείται στις παραγράφους NCC.OP.130 και NCC.OP.131.

NCC.OP.220 Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)

81. Οι απαιτήσεις για τη χρήση εναέριου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης είναι ευθυγραμμισμένες με τον κανονισμό 1332/2011.

NCC.OP.230 Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης

82. Στόχος αυτού του κανόνα είναι να μην εκτελεί ένας αερομεταφορέας πτήσεις κάτω από τα 1 000 ft αν τα αναφερόμενα ελάχιστα είναι κατώτερα των καθορισμένων επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου.

VII. NCC.POL: Τμήμα Γ — Επιδόσεις του αεροσκάφους και περιορισμοί πτητικής λειτουργίας**Γενικά**

83. Αυτό το τμήμα περιέχει κανόνες για τις επιδόσεις του αεροσκάφους και τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας για μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα αεροπλάνα και ελικόπτερα.
84. Οι κανόνες αφορούν τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας, τη μάζα και τη ζυγοστάθμιση, τις γενικές απαιτήσεις για τις επιδόσεις και τις ειδικές απαιτήσεις για τις επιδόσεις για συγκεκριμένες φάσεις πτήσης κ.λπ.
85. Κάποιοι σχολιαστές απαίτησαν τη διαγραφή των απαιτήσεων που επαναλαμβάνουν κάποιες από τις απαιτήσεις των SERA μέρος A. Αυτό δεν οφείλεται στο γεγονός ότι οι SERA μέρος A έχουν εφαρμογή στον εναέριο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης μόνο, και ότι είναι αναγκαία η αναφορά στις απαιτήσεις των κανόνων αέρα για την κάλυψη επίσης των πτητικών λειτουργιών που εκτελούνται εκτός του εναέριου χώρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
86. Σε άλλες παρατηρήσεις απαιτήθηκε, ιδίως για τα αεροπλάνα, να καθοριστούν με μεγαλύτερη ακρίβεια κριτήρια και καθοδήγηση για τις επιδόσεις κατά την προσγείωση. Κάτι τέτοιο σε επίπεδο κανόνα, όπως συμβαίνει στο μέρος CAT, θα ήταν δυσανάλογο για τις μη εμπορικές δραστηριότητες και συνεπώς ο Οργανισμός εξετάζει την προσθήκη κριτηρίων και καθοδήγησης σε επίπεδο αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης/υλικού καθοδήγησης.
87. Σε πολλές παρατηρήσεις απαιτήθηκε η διαγραφή της αναφοράς που γίνεται στο μέρος NCC σε ελικόπτερα που πετούν σε κατηγορίες επιδόσεων 1, 2 ή 3, καθώς οι κατηγορίες επιδόσεων ορίζονται στο μέρος CAT και αφορούν τις εμπορικές αερομεταφορές μόνο, δεδομένου ότι δεν διατυπώνονται τέτοιες απαιτήσεις για τις επιδόσεις για το μέρος NCC ή ακόμη για το μέρος NCO. Οι κανόνες τροποποιήθηκαν αναλόγως ορίζοντας εναλλακτικά κριτήρια για τις επιδόσεις των ελικοπτέρων.

NCC.POL.100 Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας – όλα τα αεροσκάφη

88. Το κείμενο του κανόνα διατηρήθηκε με μικρές συντακτικές βελτιώσεις σε σχέση με το κείμενο της ΕΠΤ και του ΕΑΠ.

NCC.POL.105 Μάζα και ζυγοστάθμιση, φόρτωση

89. Οι απαιτήσεις μάζας και ζυγοστάθμισης για αεροπλάνα και ελικόπτερα διατηρήθηκαν μαζί καθώς εντοπίστηκαν μόνο ελάχιστες διαφορές μεταξύ αυτών των τάξεων αεροσκαφών. Το κείμενο που προέκυψε έχει ευθυγραμμιστεί όσο το δυνατόν περισσότερο με το μέρος CAT. Ωστόσο, δεν εισήχθησαν κάποιες απαιτήσεις για τις εμπορικές αερομεταφορές και βελτιώθηκε η ισορροπία μεταξύ του επιπέδου των εκτελεστικών κανόνων και του επιπέδου αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης/υλικού καθοδήγησης, ώστε να υπάρξει επαρκής ευελιξία και να λαμβάνονται υπόψη οι διαφορετικές επιχειρησιακές περιστάσεις.
90. Διατηρήθηκαν οι απαιτήσεις για τη ζύγιση των αεροσκαφών. Ο Οργανισμός ενδέχεται να εξετάσει στο πλαίσιο μελλοντικής διαδικασίας θέσπισης κανόνων αν υπάρχει σύμπτωση με τις απαιτήσεις αξιοπλοΐας και να θεσπίσει μια ειδική διαδικασία θέσπισης κανόνων με στόχο την εναρμόνιση.
91. Διαγράφηκε η πρόβλεψη για την περιοδική εκ νέου ζύγιση των αεροσκαφών, καθώς οι προϋποθέσεις για την εκ νέου ζύγιση ήδη περιγράφονται επαρκώς στο νέο στοιχείο α).
92. Οι τιμές για τις σταθερές μάζες έχουν αναβαθμιστεί σε επίπεδο κανόνα κατόπιν παρατηρήσεων για την παροχή μεγαλύτερης βεβαιότητας. Οι μελλοντικές διαδικασίες θέσπισης κανόνων RMT.0312 και 0313 θα εξετάσουν επίσης τις τιμές σταθερής μάζας.
93. Σε επίπεδο αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης προστέθηκε ένας πίνακας για την ακρίβεια του εξοπλισμού ζύγισης.

**NCC.POL.110 Στοιχεία και έγγραφα τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης
NCC.POL.111 Στοιχεία και έγγραφα τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης –
ελαφρύνσεις**

94. Τα βασικά στοιχεία του συστήματος μάζας και ζυγοστάθμισης και τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης διατηρήθηκαν σε επίπεδο εκτελεστικών κανόνων.
95. Το κείμενο ανασυντάχθηκε ώστε να προκύπτει σαφέστερα ο σκοπός και εισήχθη ξεχωριστός κανόνας με ειδικές ελαφρύνσεις για τα ελικόπτερα.
96. Σε ένα υλικό καθοδήγησης θα περιγραφούν λεπτομερέστερα τα διαφορετικά ηλεκτρονικά υπολογιστικά συστήματα μάζας και ζυγοστάθμισης που μπορεί να χρησιμοποιηθούν.

NCC.POL.120 Περιορισμοί μάζας απογείωσης – αεροπλάνα

97. Αυτός ο κανόνας προστέθηκε για την καλύτερη αποσαφήνιση του στόχου ασφαλείας όσον αφορά τον περιορισμό μάζας και την ευθυγράμμιση με το παράρτημα 6 μέρος II παράγραφος 3.5.2.6.

NCC.POL.125 Απογείωση – αεροπλάνα

98. Το τροποποιημένο κείμενο λαμβάνει υπόψη ότι δεν καθορίζεται ταχύτητα V1 στο εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους για όλα τα αεροπλάνα και επίσης διαχωρίζει καλύτερα μεταξύ πολυκινητήριων αεροπλάνων όπου το εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους καθορίζει καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση και πολυκινητήριων αεροπλάνων χωρίς καθορισμένο καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση.

NCC.POL.130 Κατά τη διαδρομή - Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας - αεροπλάνα

99. Το τροποποιημένο κείμενο καθορίζει ότι, όσον αφορά τις επιδόσεις, πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο πτήσης προς «κατάλληλο αεροδρόμιο» και περιλαμβάνει τη δυνατότητα πτήσης προς χώρο λειτουργίας, όπως επιτρέπεται σύμφωνα με την παράγραφο NCC.OP.100.

NCC.POL.135 Προσγείωση - αεροπλάνα

100. Το τροποποιημένο κείμενο περιλαμβάνει τη δυνατότητα προσγείωσης σε χώρο λειτουργίας, όπως επιτρέπεται σύμφωνα με την παράγραφο NCC.OP.100.

VIII.NCC.IDE: Τμήμα Δ – Όργανα, στοιχεία και εξοπλισμός**Γενικά**

101. Αυτό το τμήμα περιέχει απαιτήσεις που αφορούν τα όργανα, τα στοιχεία και τον εξοπλισμό για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη. Αποτελείται από δύο ενότητες:
- Ενότητα 1 — Αεροπλάνα·
 - Ενότητα 2 — Ελικόπτερα·
102. Σε γενικές γραμμές, το κείμενο συντάχθηκε ώστε να διατηρεί, στο βαθμό του δυνατού, τους στόχους που βασίζονται στις επιδόσεις σε επίπεδο κανόνων και να παρέχει προδιαγραφές συστημάτων/εξοπλισμού και μέσα συμμόρφωσης σε επίπεδο αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης.
103. Οι απαιτήσεις που αφορούν τον εξοπλισμό διαχωρίστηκαν από τις αμιγώς επιχειρησιακές απαιτήσεις, π.χ. σχετικά με τη χρήση εξοπλισμού, οι οποίες καλύπτονται δεόντως στο NCC.OP.
104. Η αρίθμηση των κανόνων διατηρήθηκε διαδοχική σε κάθε ενότητα δίνοντας τον ίδιο αριθμό και τον ίδιο τίτλο στους κανόνες που αναφέρονται στο ίδιο θέμα για αεροπλάνα και ελικόπτερα. Σε κάθε περίπτωση που ένας κανόνας αφορούσε συγκεκριμένα τα αεροπλάνα, ο συγκεκριμένος αριθμός δεν υπήρχε για τα ελικόπτερα και το αντίστροφο.
105. Εισήχθη μια νέα απαίτηση (NCC.IDE.A/H.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση) η οποία αφορά τις πτητικές λειτουργίες με στοιχεία εξοπλισμού που παρουσιάζουν αστοχία ή δεν υπάρχουν.

106. Το πρώτο μέρος της αρχικής απαίτησης για τον εξοπλισμό για πτήση σε συνθήκες παγετού διαγράφηκε καθώς καλύπτεται ήδη από τη βασική απαίτηση 2.α.5.
107. Οι απαιτήσεις σχετικά με την έγκριση αποσαφηνίστηκαν σύμφωνα με τις απαιτήσεις του μέρους 21. Προστέθηκαν επιπλέον διατάξεις ώστε να διασφαλιστεί ότι τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται από το μέρος NCC και δεν απαιτούν έγκριση σύμφωνα με το μέρος 21 δεν χρησιμοποιούνται για λειτουργίες ασφάλειας και δεν επηρεάζουν την αξιοπιστία. Επιπλέον, αποσαφηνίστηκε η εφαρμοσιμότητα των απαιτήσεων αξιοπιστίας για την έγκριση εξοπλισμού σε αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτες χώρες και προστέθηκε υλικό καθοδήγησης. Κατόπιν παρατηρήσεων που ελήφθησαν, αποσαφηνίστηκαν περαιτέρω οι διατάξεις για εγκεκριμένο και μη εξοπλισμό.

NCC.IDE.A/H.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση

108. Αυτή η παράγραφος προσφέρει τη δυνατότητα πτήσης ενός αεροσκάφους καθ' υπέρβαση των περιορισμών του ΚΕΕ αλλά με τήρηση των περιορισμών του ΒΚΕΕ κατόπιν ειδικής κατά περίπτωση έγκρισης της αρμόδιας αρχής. Αυτή η παράγραφος συνάδει με τις κατάλληλες διατάξεις του μέρους CAT.

NCC.IDE.A.110 Εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες

109. Εισήχθη ειδική απαίτηση για τις εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες για τα αεροπλάνα από την πρώην διάταξη ΕΠΤ στην παράγραφο OPS.CAT.407. Αυτή η παράγραφος είναι ευθυγραμμισμένη με το παράρτημα 6 μέρος II παράγραφος 2.4.2.2. του ΔΟΠΑ. Όπως ισχύει και με το CAT.IDE, δεν έχει προταθεί ισοδύναμη απαίτησης για τα ελικόπτερα.

NCC.IDE.A/H.120&125 Πτήσεις εξ όψεως/με όργανα – όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

110. Οι προτεινόμενοι κανόνες καταρτίστηκαν με γνώμονα τη βασική υπόθεση ότι οι κανόνες πτήσης για πτήσεις εξ όψεως (VFR) θα επιβάλλουν μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) και ότι οι πτήσεις υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης (IMC) θα πρέπει να πραγματοποιούνται με όργανα.
111. Τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης θα καθορίσουν περαιτέρω μέσα συμμόρφωσης για τοπικές πτήσεις και συγκεκριμένα όργανα.

NCC.IDE.A/H.130 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα

112. Ακολουθώντας τις συμβουλές εμπειρογνομόνων, ελήφθη υπόψη ο φόρτος εργασίας του πληρώματος πτήσης και προστέθηκε μια απαίτηση απαιτητικότερη από το παράρτημα 6 του ΔΟΠΑ για αυτόματο πιλότο που έχει τουλάχιστον τρόπο κράτησης του απόλυτου ύψους και της πορείας.

NCC.IDE.A.135 Σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους (TAWS)

113. Το προτεινόμενο κείμενο είναι ευθυγραμμισμένο με το σχέδιο των συμπερασμάτων της ΕΠΤ-OPS 39B. Οι προδιαγραφές για τις λειτουργίες του συστήματος προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους συμπεριλήφθηκαν στους ορισμούς των κατηγοριών Α και Β. Προστέθηκε υλικό καθοδήγησης για να παρέχει αναφορά στο πρότυπο TAWS.

NCC.IDE.A/H.140 Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)

114. Η απαίτηση για εξοπλισμό ACAS απλουστεύτηκε και ευθυγραμμίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011.

NCC.IDE.A/H.160 Καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης**NCC.IDE.A/H.165 Καταγραφέας στοιχείων πτήσης**

115. Παρότι σύμφωνα με το παράρτημα 6 μέρος II του ΔΟΠΑ ο εν λόγω εξοπλισμός ήταν απαιτούμενος για κάποιο χρονικό διάστημα, προτάθηκαν ημερομηνίες εφαρμογής για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη ώστε να δοθεί έγκαιρη κοινοποίηση στον κλάδο για συμμόρφωση. Συνεπώς, προτάθηκε να απαιτείται η καταγραφή για αεροσκάφη με πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδόθηκε την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016.

NCC.IDE.A/H.180 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά

116. Εισήχθη ειδική απαίτηση για τα καθίσματα, τις ζώνες ασφαλείας και τα συστήματα πρόσδεσης. Δόθηκε επίσης ένας ορισμός της «πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού» ώστε να δοθεί ευελιξία για τις υφιστάμενες λύσεις σχεδιασμού. Από την εξέταση των παρατηρήσεων κατέστη σαφές ότι δεν γινόταν συνεκτική χρήση του όρου «ιμάντας πρόσδεσης». Παρότι φαίνεται να υπάρχει η κοινή αντίληψη ότι ο ιμάντας πρόσδεσης περιλαμβάνει μια ζώνη ασφάλειας και δύο ιμάντες ώμου, υπάρχουν πολλά αεροπλάνα τα οποία πιθανώς να μην πληρούν τις ισχύουσες απαιτήσεις. Ελήφθησαν πολλές παρατηρήσεις επί της ΕΠΤ που ζητούσαν να επιτραπεί η χρήση ζωνών ασφάλειας με διαγώνιο ιμάντα ώμου στο κάθισμα παρατηρητή στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης σε αεροπλάνα όπου δεν είναι εφικτή η τοποθέτηση ιμάντα πρόσδεσης τεσσάρων σημείων. Λαμβάνοντας υπόψη τις πρόσφατες εξελίξεις στο σχεδιασμό του εσωτερικού των αεροσκαφών, διαφορετικές λύσεις σχεδιασμού για το σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού μπορούν να προσφέρουν το ίδιο βελτιωμένο επίπεδο ασφάλειας για τα καθίσματα παρατηρητή.

117. Σε λίγες περιπτώσεις οι παρατηρήσεις επί της ΕΠΤ απαιτούσαν ημερομηνίες έναρξης της εφαρμογής της απαίτησης για συστήματα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού στα καθίσματα των μελών του πληρώματος πτήσης. Δεν εγκρίθηκε κάτι τέτοιο καθώς ο σκοπός του κανόνα μετά τις συστάσεις ασφαλείας είναι η βελτίωση των προτύπων ασφαλείας επίσης για τον υφιστάμενο στόλο.

NCC.IDE.A.195 Συμπληρωματικό οξυγόνο – αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης

118. Αυτή η παράγραφος καθορίζει πλέον το ποσοστό των επιβατών στους οποίους θα παρέχεται οξυγόνο καθώς δεν ήταν εφαρμόσιμα τα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές του ΔΟΠΑ για την παροχή οξυγόνου γενικά σε ένα ποσοστό των επιβατών.

NCC.IDE.A/H.200 Συμπληρωματικό οξυγόνο – αεροπλάνα/ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

119. Αυτές οι απαιτήσεις συντάχθηκαν εκ νέου σύμφωνα με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ΔΟΠΑ. Αποσύρθηκαν οι διατάξεις για τα ελικόπτερα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης (όπως συνέβη με το CAT.IDE). Οι ελαφρύνσεις για παρεισφρήσεις μικρού μήκους μεταξύ 13 000 ft και 16 000ft θα πρέπει να διέπονται από το άρθρο 14 του βασικού κανονισμού. Αυτές οι περαιτέρω εξαιρέσεις δεν ευθυγραμμίζονται με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ΔΟΠΑ και προκειμένου να εγκριθούν πρέπει να βασίζονται σε ειδικά μέτρα μετριασμού (π.χ. πείρα του αερομεταφορέα, φυσιολογική προσαρμογή του χειριστή σε συγκεκριμένα απόλυτα ύψη). Επιπλέον, συνήθως επιτυγχάνονται μόνο σε συγκεκριμένες περιοχές (λ.χ. ορεινές περιοχές).

NCC.IDE.A/H.205 Πυροσβεστήρες χειρός

120. Συντάχθηκε ειδικός κανόνας για τους πυροσβεστήρες χειρός. Οι διατάξεις βάσει των οποίων απαιτείται η χρήση του μέσου κατάσβεσης Halon διαγράφηκαν για λόγους συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1005/2009⁶, ο οποίος απαγορεύει τη χρήση του. Ο κανόνας περιλαμβάνει έναν γενικό στόχο ασφάλειας σχετικά με την αποτελεσματικότητα του μέσου κατάσβεσης. Βάσει αυτού επιτρέπεται η συνεχιζόμενη χρήση του Halon κατά τη μεταβατική περίοδο.

Απαιτήσεις εξοπλισμού για ελικόπτερα που πετούν πάνω από τη θάλασσα και σε απόσταση από την ακτή

121. Οι ακόλουθες απαιτήσεις αναθεωρήθηκαν και ανασυντάχθηκαν ώστε να συνάδουν με τους ισοδύναμους κανόνες του CAT.IDE, λόγω των παρόμοιων ανησυχιών για την ασφάλεια που υφίστανται για αυτές τις πτήσεις για τις εμπορικές αερομεταφορές και τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη:

- NCC.IDE.H.225 Σωσίβια γιλέκα
- NCC.IDE.H.226 Στολές επιβίωσης πληρώματος
- NCC.IDE.H.227 Σωσίβιες λέμβοι, σωστικοί πομποί εντοπισμού έκτακτης ανάγκης και σωσίβιος εξοπλισμός για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από τη θάλασσα
- NCC.IDE.H.230 Σωσίβιος εξοπλισμός

⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1005/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Σεπτεμβρίου 2009 για τις ουσίες που καταστρέφουν τη στιβάδα του όζοντος. *EE L 286 της 31.10.2009, σ. 1.*

- NCC.IDE.H.231 Πρόσθετες απαιτήσεις για ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις σε απόσταση από την ακτή σε εχθρική θαλάσσια περιοχή
- NCC.IDE.H.232 Ελικόπτερα πιστοποιημένα για λειτουργία στο νερό — διάφορα στοιχεία εξοπλισμού
- NCC.IDE.H.235 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα — προσθαλάσωση.

122. Ειδικότερα, πρέπει να σημειωθούν τα ακόλουθα:

- Οι περισσότερες από αυτές τις απαιτήσεις συνάδουν με το παράρτημα 6 μέρος II του ΔΟΠΑ.
- Οι απαιτήσεις που είναι αυστηρότερες από εκείνες του ΔΟΠΑ είναι εκείνες των παραγράφων NCC.IDE.H.226 και NCC.IDE.H.231 όπου, σύμφωνα με το CAT.IDE, ελήφθησαν υπόψη τα αποτελέσματα των υφιστάμενων μελετών και πρώην ΕΠΤ του JAA για το χρόνο επιβίωσης σε κρύο νερό.

123. Ελήφθησαν παρατηρήσεις που θεωρούν τις παραπάνω απαιτήσεις δυσανάλογες για τις μη εμπορικές δραστηριότητες. Αυτό ελήφθη υπόψη για τις απαιτήσεις που σχετίζονται με την εκτεταμένη πτήση πάνω από τη θάλασσα και την προσθαλάσωση για ελικόπτερα. Ωστόσο, διατηρήθηκε υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας όσον αφορά τον εξοπλισμό για τις απαιτήσεις που αφορούν τις πτήσεις σε απόσταση από την ακτή.

124. Επιπλέον, κατόπιν παρατηρήσεων που ελήφθησαν, αποσαφηνίστηκε ότι τα σωσίβια γιλέκα δεν είναι υποχρεωτικό να εναποθηκεύονται σε συγκεκριμένες θέσεις ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμα προς χρήση, αλλά μπορούν επίσης να τα φορούν απευθείας τα πρόσωπα προς τα οποία παρέχονται προς χρήση.

NCC.IDE.A/H.240 Ακουστικά

125. Εισήχθη ειδική απαίτηση για τα ακουστικά πέραν των αμιγών απαιτήσεων του ΔΟΠΑ σε ευθυγράμμιση με την επιχειρησιακή απαίτηση της παραγράφου NCC.OP.165 σχετικά με τη χρήση των ακουστικών.

NCC.IDE.A/H.250 Εξοπλισμός πλοήγησης

126. Οι ακόλουθες πρόσθετες απαιτήσεις εισήχθησαν σύμφωνα με το παράρτημα 6 μέρος II παράγραφος 3.7.1 του ΔΟΠΑ:

- ικανότητα αμφίδρομης επικοινωνίας για τον έλεγχο αεροδρομίου· και
- ικανότητα λήψης μετεωρολογικών στοιχείων ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης.

NCC.IDE.A.260 Διαχείριση ηλεκτρονικών δεδομένων πλοήγησης

127. Στο στοιχείο α) αυτού του κανόνα παρουσιάζεται ο γενικός σκοπός και στα αντίστοιχα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης ορίζεται ότι όταν χρησιμοποιούνται ηλεκτρονικά δεδομένα για την υποστήριξη μιας εφαρμογής ως πρωτεύον μέσο πλοήγησης, απαιτείται επιστολή αποδοχής. Για κάθε άλλη εφαρμογή που είναι αναγκαία για τη στήριξη πτητικών λειτουργιών SPA απαιτείται έγκριση. Αυτό αποσαφηνίστηκε στο στοιχείο β).

Παράρτημα VI – μέρος NCO (A,H,S,B)**I. Πεδίο εφαρμογής**

128. Το μέρος NCO πρέπει να αναγνωσθεί μαζί με:

- τον κανονισμό για τις αεροπορικές δραστηριότητες, ιδίως όσον αφορά τις ημερομηνίες εφαρμογής και τις μεταβατικές περιόδους·
- το παράρτημα I - ορισμοί για όρους που χρησιμοποιούνται στα παραρτήματα II έως VIII·
- το παράρτημα II - μέρος ARO που περιέχει, μεταξύ άλλων, απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές για αερομεταφορείς που εκτελούν μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη. Οι εν λόγω απαιτήσεις άπτονται των ευθυνών επιτήρησης, της διαχείρισης δηλώσεων και της έκδοσης του καταλόγου ειδικών εγκρίσεων·
- το παράρτημα V - μέρος SPA που περιέχει τις απαιτήσεις για αεροπορικές δραστηριότητες για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

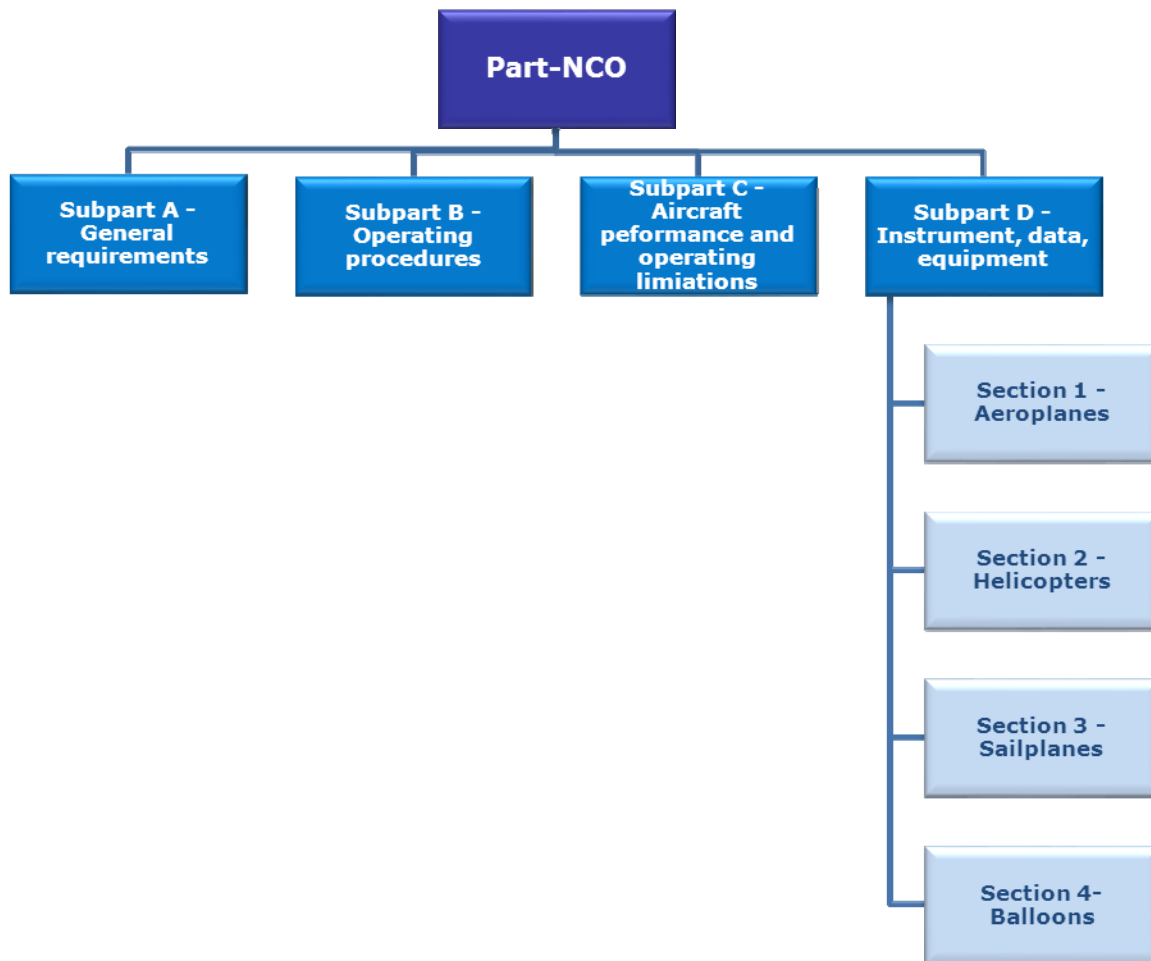
129. Το μέρος NCO περιέχει τις τεχνικές απαιτήσεις για μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα, ελικόπτερα, ανεμοπλάνα και αερόστατα. Αποτελείται από τέσσερα τμήματα, εκ των οποίων τα σχετικά με τα όργανα, τα δεδομένα και τον εξοπλισμό υποδιαιρούνται περαιτέρω σε ενότητες που περιέχουν κανόνες που αφορούν κατηγορίες αεροσκαφών.

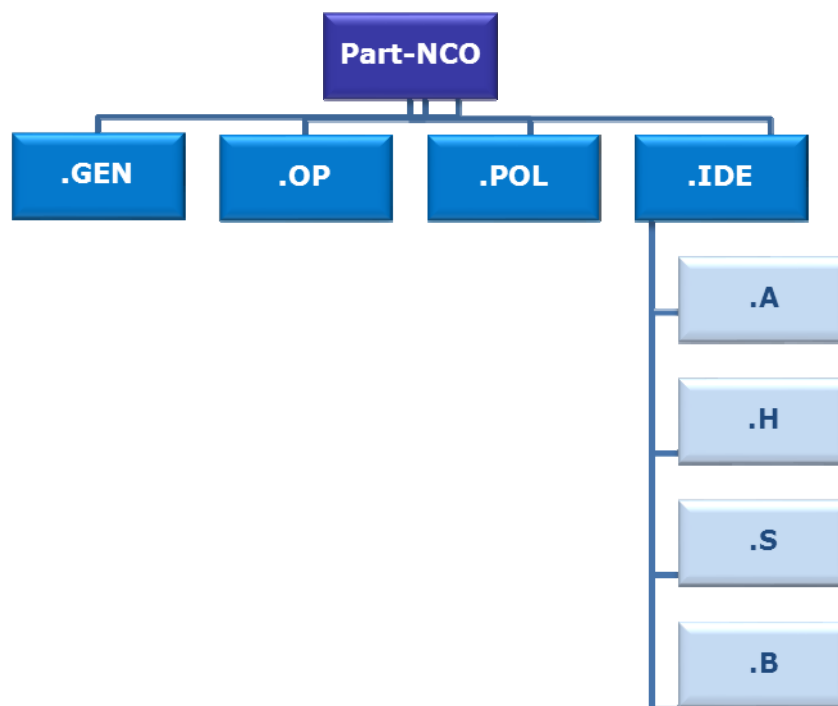
130. Η δομή των τμημάτων είναι συγκρίσιμη με τη δομή των βασικών απαιτήσεων στο παράρτημα IV του βασικού κανονισμού και του παραρτήματος 6 του ΔΟΠΑ.

131. Η δομή των κανόνων, και ιδιαιτέρως οι ενότητες, έχει σχεδιαστεί κατά τρόπο ώστε να είναι δυνατή η μελλοντική προσθήκη απαιτήσεων για επιπλέον κατηγορίες αεροσκαφών ή για ειδικές πτητικές λειτουργίες χωρίς να είναι αναγκαίες αλλαγές στο υφιστάμενο κείμενο των κανόνων ή στην υφιστάμενη δομή. Πρέπει να σημειωθεί ότι στο πλαίσιο των μελλοντικών διαδικασιών θέσπισης κανόνων θα καταρτίζονται οι απαιτήσεις για αερόπλοια, προσδεδεμένα αερόστατα και μη επανδρωμένα εναέρια συστήματα.

132. Στις εικόνες 7 και 8 παρουσιάζεται ανασκόπηση της δομής του μέρους NCO.

Εικόνα 7: Δομή του μέρους NCO – επικεφαλίδες



Εικόνα 8: Δομή του μέρους NCO – αναγνωριστικά κανόνων**II. Ανασκόπηση των αντιδράσεων**

133. Για το μέρος NCO ελήφθησαν 450 παρατηρήσεις από 50 σχολιαστές.
134. Σε γενικές γραμμές, οι σχολιαστές απαιτήσαν κατά πολύ λιγότερο αυστηρές απαιτήσεις για το μέρος NCO συγκριτικά με το μέρος NCC, προτείνοντας συχνά περαιτέρω ελαφρύνσεις για τα ελαφρά και τα πολύ ελαφρά αεροσκάφη, ιδίως όσον αφορά τον εξοπλισμό.
135. Η ομάδα αναθεώρησης RG04 υπέβαλε κοινή αντίδραση για να τονίσει αμφιλεγόμενα ζητήματα για τα οποία δεν επιτεύχθηκε συναίνεση κατά τη διάρκεια των συναντήσεων καθώς επίσης για να τονίσει περαιτέρω διαφορές μεταξύ του κειμένου που συζητήθηκε στη συνάντηση και της τελικής έκδοσης που προέκυψε από τον έλεγχο συνεκτικότητας που πραγματοποίησε ο Οργανισμός στα διαφορετικά του OPS. Παρότι ο Οργανισμός αναγνωρίζει το σκεπτικό στο οποίο βασίζεται κάθε αίτημα, πρέπει να σημειωθεί ότι πρέπει να διατηρηθεί ισορροπία μεταξύ της ασφάλειας, της αναλογικότητας για τη γενική αεροπορία και της συμμόρφωσης με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ΔΟΠΑ. Συγκεκριμένα στοιχεία παρουσιάζονται στα ακόλουθα.
136. Διατυπώθηκαν πολλές παρατηρήσεις για την επαναφορά συγκεκριμένων ελαφρύνσεων που αρχικά περιείχε η ΕΠΤ 2009-2b, όπως εκείνες που αφορούν τις ακροβατικές πτήσεις. Οι περισσότερες από αυτές τις ελαφρύνσεις έχουν διαγραφεί από το μέρος NCO καθώς θα εξεταστούν στο μέρος SPO.
137. Ένα κράτος μέλος επεσήμανε ότι σε διάφορα σημεία του μέρους NCO έχει χρησιμοποιηθεί ο όρος «MOPSC» (μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών) ενώ δεν είναι κατάλληλος καθώς δεν απαιτείται οι μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη να εκτελούνται σύμφωνα με εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας όπου θα οριζόταν η μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών. Ο εν λόγω όρος αντικαταστάθηκε από τον όρο «πιστοποιημένη μέγιστη διαμόρφωση θέσεων επιβατών».

III. Ανασκόπηση των διαφορών

Διαφορές με το παράρτημα 6 του ΔΟΠΑ

138. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση των προτύπων του παραρτήματος 6 μέρος II ενότητα 2 και μέρος III ενότητα 3 του ΔΟΠΑ τα οποία θεωρείται ότι είτε δεν έχουν μεταφερθεί είτε ότι έχουν μεταφερθεί κατά τρόπο που δεν προσφέρει τουλάχιστον ένα ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας, όπως καθορίζεται στο παράρτημα 6 του ΔΟΠΑ.

Πίνακας 7: Διαφορές με το παράρτημα 6 του ΔΟΠΑ

Αναφορά παραρτήματος 6 μέρος I/III	Αναφορά EASA-EE	Περιγραφή διαφοράς
Παράρτημα 6 μέρος III ενότητα III παράγραφος 4.3.2.1 στοιχείο β)	Παράγραφος NCO.IDE.H.175 στοιχείο γ) σημείο 2	Τη μεταφορά σωσίβιων λέμβων αποφασίζει ο κυβερνήτης βάσει εκτίμησης των κινδύνων για τη σκοπούμενη πτήση.

V. NCO.GEN: Τμήμα A — Γενικές απαιτήσεις

139. Αυτό το τμήμα περιέχει γενικές απαιτήσεις για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.

Γενικά

140. Εκφράστηκαν κάποιες ανησυχίες για την οικεία αρμόδια αρχή για αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 έχει εφαρμογή σε αεροσκάφη που είναι νηολογημένα σε τρίτη χώρα και λειτουργούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η αρμόδια αρχή προσδιορίζεται με βάση το κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους. Για αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα, το χρησιμοποιούμενο κριτήριο είναι το κράτος εγκατάστασης ή διαμονής του αερομεταφορέα. Πράγματι, καθώς ο αερομεταφορέας μπορεί να είναι είτε νομικό πρόσωπο (αερολέσχη) είτε φυσικό πρόσωπο, κατά τον προσδιορισμό της αρμόδιας αρχής πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο τόπος εγκατάστασης του νομικού προσώπου ή ο τόπος διαμονής του χειριστή. Η παράγραφος NCO.GEN.100 συντάχθηκε σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

141. Ελήφθησαν πολλές παρατηρήσεις που ανέφεραν ότι λόγω του περιορισμένου χώρου που είναι διαθέσιμος στο θάλαμο διακυβέρνησης κάποιων αεροσκαφών NCO, πρέπει να δοθεί περαιτέρω ελάφρυνση σχετικά με τις απαιτήσεις της παραγράφου NCO.GEN.135 σχετικά με τα έγγραφα τεκμηρίωσης, τα εγχειρίδια και τα στοιχεία που θα μεταφέρονται. Πρέπει να σημειωθεί ότι στην παράγραφο NCO.GEN.135 προβλέπεται ήδη ότι για τις πτήσεις με αναχώρηση από και άφιξη στον ίδιο τόπο τα περισσότερα από τα απαιτούμενα έγγραφα τεκμηρίωσης θα τηρούνται στο αεροδρόμιο ή το χώρο λειτουργίας.

142. Σε ορισμένες παρατηρήσεις ζητήθηκε η αποσαφήνιση του περιεχομένου της παραγράφου NCO.GEN.125 για τις φορητές ηλεκτρονικές συσκευές (PED). Πρόκειται να καταρτιστούν νέα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης/υλικό καθοδήγησης που θα παρέχουν περαιτέρω καθοδήγηση για τις φορητές ηλεκτρονικές συσκευές.
143. Πολλοί ενδιαφερόμενοι σχολίασαν την ανάγκη έγκρισης του ΚΕΕ ενώ ο ΚΕΕ δεν είναι υποχρεωτικός σύμφωνα με την παράγραφο NCO.GEN.155. Ο Οργανισμός φρονεί ότι ο ΚΕΕ, εάν ορίζεται, πρέπει να ελέγχεται από την αρμόδια αρχή ή, στην περίπτωση αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα, από το κράτος νηολόγησης. Ο ΚΕΕ προβλέπει εξαιρέσεις από τους κανόνες που απαιτούν δέουσα επιτήρηση.
144. Λόγω των παρατηρήσεων που ελήφθησαν για την παράγραφο NCO.GEN.135 στοιχείο α) σημείο 1, θα προβλεφθεί αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης μέσω του οποίου θα παρέχεται μέσο συμμόρφωσης προς την απαίτηση για τη μεταφορά εγχειριδίου πτήσης αεροσκάφους στις πτήσεις με αερόστατο.
145. Καθώς το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας αεροσκάφους θεωρείται έγκυρο μόνο κατά την προσάρτηση έγκυρου πιστοποιητικού επιθεώρησης αξιοπλοΐας και λαμβάνοντας υπόψη ότι σε μια ειδική μνεία στο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας αναφέρεται ήδη ότι σε αυτό θα προσαρτηθεί ισχύον πιστοποιητικό επιθεώρησης αξιοπλοΐας, το τελευταίο δεν έχει συμπεριληφθεί στο απαιτούμενο έγγραφο που θα μεταφέρεται σύμφωνα με την παράγραφο NCO.GEN.135 ώστε να μην επαναλαμβάνεται η απαίτηση.
146. Ελήφθησαν πολλές παρατηρήσεις που ζητούσαν περισσότερες εξαιρέσεις στην παράγραφο NCO.GEN.140 ώστε να είναι δυνατή η μεταφορά επί του αεροσκάφους στοιχείων που συνήθως θεωρούνται επικίνδυνα εμπορεύματα. Ο Οργανισμός εκφράζει κάποιες ανησυχίες σχετικά με τις επιπρόσθετες αυτές εξαιρέσεις και θεωρεί ότι δεν θα πρέπει να επεκταθούν οι εξαιρέσεις που ήδη προβλέπονται από τις τεχνικές οδηγίες του ΔΟΠΑ.

NCO.GEN.101 Μέσα συμμόρφωσης

147. Καθώς το μέρος ORO δεν έχει εφαρμογή στις μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, προστέθηκε νέο κείμενο κανόνα σύμφωνα με το οποίο οι αερομεταφορείς μπορούν να χρησιμοποιούν μέσα συμμόρφωσης εναλλακτικά εκείνων που έχει θεσπίσει ο Οργανισμός. Για τα εν λόγω εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης δεν απαιτείται προηγούμενη έγκριση από την αρμόδια αρχή.

NCO.GEN.102 Μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης και ανεμοπλάνα με κινητήρα

148. Σκοπός αυτής της απαίτησης είναι η αποσαφήνιση των κανόνων που ισχύουν για τα μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης καθώς κάποιες φορές πετούν ως ανεμοπλάνα και άλλες ως αεροπλάνα.

NCO.GEN.105 Ευθύνες και εξουσίες του κυβερνήτη

NCO.GEN.106 Ευθύνες και εξουσίες του κυβερνήτη – αερόστατα

149. Σύμφωνα με τις νέες αρχές σύνταξης, στον εκτελεστικό κανόνα γίνεται αναφορά στις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος IV του βασικού κανονισμού, όπου αυτές οι απαιτήσεις εξετάζονται λεπτομερέστερα στον εκτελεστικό κανόνα.

150. Σε ξεχωριστή απαίτηση ορίστηκαν επιπρόσθετες ευθύνες για τους κυβερνήτες αερόστατων.
151. Προστέθηκε νέα απαίτηση, η οποία εισάγει την έννοια των κρίσιμων σταδίων πτήσης, ώστε να διασφαλιστεί ότι κατά τη διάρκεια αυτών των σταδίων πτήσης διεξάγονται μόνο δραστηριότητες σχετικές με την ασφάλεια.

NCO.GEN.115 Τροχοδρόμηση αεροπλάνων

152. Ο ορισμός ατόμων που διαθέτουν δικαίωμα εκτέλεσης τροχοδρόμησης αεροπλάνου αποτελεί πλέον ευθύνη του αερομεταφορέα.
153. Λόγω των παρατηρήσεων που ελήφθησαν ιδίως σχετικά με την απαίτηση για την εκπαίδευση στη χρήση ραδιοτηλεφώνου, παρέχεται ελάφρυνση για τα αεροδρόμια όπου δεν απαιτούνται ραδιοεπικοινωνίες. Αυτή η τροποποίηση ευθυγραμμίζει επίσης αυτήν την απαίτηση με το παράρτημα 6 μέρος II του ΔΟΠΑ.
154. Κατόπιν κάποιων παρατηρήσεων, θα προστεθεί υλικό καθοδήγησης το οποίο θα παρέχει κάποια καθοδήγηση σχετικά με τις επιδεξιότητες και τις γνώσεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς τα πρότυπα λειτουργίας που απαιτούνται για την ασφαλή κίνηση των αεροπλάνων στο αεροδρόμιο.

NCO.GEN.120 Ενεργοποίηση στροφείου

155. Το κείμενο περιγράφει τις προϋποθέσεις για την ενεργοποίηση του στροφείου για λόγους πτήσης και συντήρησης και είναι ευθυγραμμισμένο με το μέρος CAT παράγραφος CAT.GEN.MPA.130.

NCO.GEN.125 Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

156. Το κείμενο απαιτεί να μην γίνεται χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών που μπορεί να επηρεάσουν δυσμενώς το αεροσκάφος και είναι ευθυγραμμισμένο με το μέρος CAT παράγραφος CAT.GEN.MPA.135.

NCO.GEN.130 Πληροφορίες σχετικά με τον φερόμενο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και διάσωσης

157. Λόγω των παρατηρήσεων που ελήφθησαν, χορηγήθηκε ελάφρυνση για την απαίτηση βάσει της οποίας πρέπει να υπάρχει ανά πάσα στιγμή διαθέσιμος κατάλογος του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης. Δεν απαιτείται η συμμόρφωση προς αυτήν την απαίτηση των αεροσκαφών που απογειώνονται και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας.

NCO.GEN.140 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

158. Αυτή η απαίτηση εξετάζει τις περιστάσεις υπό τις οποίες μπορεί να είναι δυνατή η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων χωρίς την κατοχή έγκρισης σύμφωνα με το SPA.DG. Αυτό αφορά, για παράδειγμα, αντικείμενα που μεταφέρονται στις αποσκευές των επιβατών τα οποία συνήθως θεωρούνται επικίνδυνα εμπορεύματα.

159. Η απαίτηση για την αναφορά αδήλωτων ή μη ορθώς δηλωθέντων επικίνδυνων εμπορευμάτων έχει αρθεί καθώς δεν θεωρείται συναφής για τις μη εμπορικές δραστηριότητες.
160. Η προσέγγιση του Οργανισμού συνίσταται στη χρήση δυναμικής αναφοράς στις τεχνικές οδηγίες του ΔΟΠΑ, όπως παρουσιάστηκε στην ΕΠΤ. Η αναφορά καθορίζεται στον εκτελεστικό κανόνα. Σε γενικές γραμμές, σε αυτούς τους κανόνες δεν περιλαμβάνονται αποσπάσματα των τεχνικών οδηγιών. Μόνο οι απαιτήσεις που καθορίζουν συγκεκριμένες ευθύνες των αερομεταφορέων επαναλήφθηκαν από τις τεχνικές οδηγίες.
161. Ο όρος «τεχνικές οδηγίες» ορίζεται στο παράρτημα I (όπως δημοσιεύτηκε στη γνώμη 04/2011).

NCO.GEN.145 Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφαλείας

162. Ο Οργανισμός θεωρεί αναγκαία την εισαγωγή της υποχρέωσης για τους αερομεταφορείς που εκτελούν μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη να εφαρμόζουν τα μέτρα ασφαλείας που εκδίδει η αρμόδια αρχή και τις υποχρεωτικές πληροφορίες ασφαλείας που εκδίδει ο Οργανισμός, όπως είναι οι οδηγίες αξιοπλοΐας.

NCO.GEN.155 Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού

163. Κατ' αρχάς δεν απαιτείται ΚΕΕ για μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη. Ωστόσο, μπορεί να επιλεγεί επί εθελούσιας βάσης να υπάρχει ΚΕΕ. Σε αυτήν την περίπτωση, απαιτείται έγκριση του ΚΕΕ από την αρμόδια αρχή. Ο ΚΕΕ αεροσκάφους νηολογημένου σε τρίτη χώρα πρέπει να εγκριθεί από το κράτος νηολόγησης.

VI. NCO.OP: Τμήμα Β – Επιχειρησιακές διαδικασίες

164. Αυτό το τμήμα περιλαμβάνει απαιτήσεις για επιχειρησιακές διαδικασίες που αφορούν τις μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.

Γενικά

165. Οι απαιτήσεις για τις απογειώσεις χαμηλής ορατότητας ευθυγραμμίζονται με την πρόταση του μέρους CAT και του μέρους SPA όπου απαιτείται έγκριση σύμφωνα με το μέρος SPA για κάθε απογείωση κάτω των 400 m.
166. Ελήφθησαν πολλές παρατηρήσεις που ζητούσαν την τροποποίηση της μεθόδου υπολογισμού των επιχειρησιακών ελάχιστων και την προσαρμογή της περισσότερο στις μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη. Πρέπει να σημειωθεί ότι αυτή η μέθοδος, η οποία είναι ευθυγραμμισμένη με τη μέθοδο του CAT και NCC, συμπεριλήφθηκε σε υλικό καθοδήγησης (GM3-NCO.OP.110) και συνεπώς είναι απλώς ενημερωτική. Ο κυβερνήτης μπορεί να εφαρμόζει άλλες μεθόδους.

167. Κάποιοι ενδιαφερόμενοι απαιτήσαν από τον Οργανισμό να αφαιρέσει από τις παραγράφους NCO.OP.125/126 την ανάγκη να προβλέπονται συμπληρωματικά καύσιμα για περιπτώσεις απώλειας πίεσης ή βλάβης ενός κινητήρα κατά τη διαδρομή. Στηριζόμενος στη βασική απαίτηση 2.a.7 σύμφωνα με την οποία οι αερομεταφορείς πρέπει να μεταφέρουν απόθεμα καυσίμων για την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών, ο Οργανισμός θεωρεί ότι αυτές οι συνθήκες αποτελούν μέρος των εν λόγω έκτακτων αναγκών και είναι ουσιαστικής σημασίας για την ασφάλεια της πτήσης. Συνεπώς η εν λόγω απαίτηση του μέρους NCO διατηρήθηκε ευθυγραμμισμένη με την απαίτηση του μέρους NCC.
168. Ελήφθησαν πολλές παρατηρήσεις που ζητούσαν την τροποποίηση της παραγράφου NCO.OP.165 ώστε να επιτρέπεται η έναρξη πτήσης εξ όψεως ακόμη και στην περίπτωση που οι καιρικές συνθήκες στη διαδρομή προς τον προορισμό δεν είναι συμβατές με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως, με την προϋπόθεση ότι μια εναλλακτική διαδρομή προς ένα ή περισσότερα αεροδρόμια εναλλαγής πληροί τις απαιτούμενες προϋποθέσεις πτήσης εξ όψεως. Εάν εφαρμοστεί, η προκύπτουσα απαίτηση θα βρίσκεται κάτω από το επίπεδο ασφάλειας που έχει καθορίσει ο ΔΟΠΑ. Ο Οργανισμός δεν προτίθεται να θεσπίσει απαιτήσεις κατώτερες εκείνων του ΔΟΠΑ και δεν ήταν δυνατή η επίκληση επιτακτικών επιχειρημάτων για την ασφάλεια ώστε να επιτρέπονται αυτές οι πτήσεις.
169. Πολλοί ενδιαφερόμενοι εξέφρασαν τις ανησυχίες τους για την παράγραφο NCC.OP.155 και την παράγραφο NCC.OP.156 σχετικά με την επιλογή αεροδρομίων εναλλαγής προορισμού για αεροπλάνα και ελικόπτερα. Όπως επίσης εκφράστηκε στις παρατηρήσεις, σκοπός του κανόνα δεν είναι να απαιτείται το αεροδρόμιο προορισμού και το αεροδρόμιο εναλλαγής να είναι παράλληλα αεροδρόμιο επιτρεπτών καιρικών συνθηκών. Όπως αναφέρεται σε αυτούς τους κανόνες, πρέπει να επιλεγεί αεροδρόμιο εναλλαγής που πληροί τις ισχύουσες απαιτήσεις για τις καιρικές συνθήκες εάν αυτές είναι κάτω από το ελάχιστο στον προορισμό.
170. Ελήφθησαν μια σειρά παρατηρήσεων που ζητούσαν την τροποποίηση της παραγράφου NCO.OP.135 στοιχείο α) σημείο 11 σχετικά με τις μετεωρολογικές πληροφορίες που θα χρησιμοποιεί ο κυβερνήτης, αφαιρώντας τη λέξη αεροναυτικές. Η απαίτηση του παραρτήματος 6 μέρος II του ΔΟΠΑ βασίζεται σε ενημερωμένους και κατάλληλους αεροναυτικούς χάρτες και ουσιαστικά αναφέρεται στον ορισμό των αεροναυτικών χαρτών όπως αυτός περιέχεται στο παράρτημα 4 του ΔΟΠΑ. Ωστόσο, αυτή η απαίτηση δεν εμποδίζει τους αερομεταφορείς να χρησιμοποιούν άλλους διαθέσιμους αεροναυτικούς χάρτες αλλά μόνο επιπροσθέτως των ενημερωμένων αεροναυτικών χαρτών που είναι οι μόνοι όπου παρέχονται όλες οι αναγκαίες αεροναυτικές πληροφορίες.
171. Κατόπιν των παρατηρήσεων που ελήφθησαν για τη χρήση απόλυτου (σχετικού) ύψους καθόδου σε προσεγγίσεις μη ακριβείας όπου χρησιμοποιούνται τεχνικές τελικής προσέγγισης με συνεχή κάθοδο που μπορεί να οδηγήσουν σε πτήση κάτω από το ελάχιστο απόλυτο (σχετικό) ύψους καθόδου σε περίπτωση αποτυχημένης προσέγγισης, στην παράγραφο NCC.OP.111 θα προστεθεί αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης για περαιτέρω αποσαφήνιση της ευθύνης του αερομεταφορέα για την κατάρτιση διαδικασιών με στόχο την πρόληψη της πτήσης κάτω από το ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου κατά τη διάρκεια προσεγγίσεων επανακύκλωσης/αποτυχημένων προσεγγίσεων.

NCO.OP.105 Προσδιορισμός απομονωμένων αεροδρομίων – αεροπλάνα

172. Ο κανόνας απλουστεύθηκε και αναφέρεται μόνο στο χρόνο πτήσης προς το εγγύτερο κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής.
173. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο όρος δεν ορίζεται για πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερα και εννοείται ότι ο αερομεταφορέας θα ορίζει τα κριτήρια επιλογής στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Θεωρείται ότι λόγω του χαρακτηριστικού των ελικοπτέρων δεν υφίσταται ανάγκη για την προσθήκη ειδικού ορισμού για το απομονωμένο αεροδρόμιο.

NCO.OP.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου – αεροπλάνα και ελικόπτερα

174. Αυτή η απαίτηση έχει σχεδιαστεί ώστε να αντανakλά τις μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη και να διασφαλίζει την αρχή της αναλογικότητας.
175. Δεν απαιτείται από τον αερομεταφορέα να καθιερώσει ελάχιστα αεροδρομίου αλλά μπορεί να χρησιμοποιεί εμπορικά διαθέσιμα επιχειρησιακά ελάχιστα. Αυτή η παράγραφος είναι ευθυγραμμισμένη με το παράρτημα 6 μέρος II ενότητα 2 του ΔΟΠΑ.

NCO.OP.111 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου – δραστηριότητες NPA, APV, CAT I**NCO.OP.112 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου – προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου με αεροπλάνα****NCO.OP.113 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου – επάκτιες προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου με ελικόπτερα**

176. Αυτές οι απαιτήσεις είναι ευθυγραμμισμένες με τον κανόνα NCC.

NCO.OP.120 Διαδικασίες μείωσης θορύβου – αεροπλάνα, ελικόπτερα και ανεμοπλάνα με κινητήρα

177. Το κείμενο χωρίζεται σε κανόνες που αφορούν τα διάφορα αεροσκάφη. Οι κανόνες για τις διαδικασίες μείωσης θορύβου για αεροπλάνα/ελικόπτερα/ανεμοπλάνα με κινητήρα και αερόστατα απευθύνονται στον κυβερνήτη και περιλαμβάνουν το στόχο βάσει του οποίου η ασφάλεια πρέπει να προέχει έναντι της μείωσης του θορύβου. Βασίζεται στις συστάσεις του παραρτήματος 6 μέρη II και III του ΔΟΠΑ.

NCO.OP.125 Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά - αεροπλάνα**NCO.OP.126 Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά - ελικόπτερα**

178. Το κείμενο χωρίζεται σε κανόνες για τα διάφορα αεροσκάφη και είναι ευθυγραμμισμένο με το παράρτημα 6 μέρη II και III του ΔΟΠΑ.
179. Κατόπιν παρατηρήσεων που ελήφθησαν, εισήχθη ελάφρυνση για τα αεροπλάνα που απογειώνονται από και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο και διατηρούν οπτική επαφή με το αεροδρόμιο. Σε αυτήν την περίπτωση τα απαιτούμενα καύσιμα έχουν μειωθεί στην ποσότητα που απαιτείται για 10 λεπτά πτήσης επιπροσθέτως της ποσότητας καυσίμων που είναι αναγκαία για την επιστροφή στο αεροδρόμιο.

NCO.OP.130 Ενημέρωση επιβατών

180. Το κείμενο προσαρμόστηκε στις μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη προβλέποντας ότι η ενημέρωση θα παρέχεται πριν από την πτήση ή κατά τη διάρκεια της πτήσης.

NCO.OP.135 Προετοιμασία πτήσης

181. Κατόπιν των παρατηρήσεων που ελήφθησαν, πρόκειται να προστεθεί υλικό καθοδήγησης που θα παρέχει κάποια καθοδήγηση σχετικά με την πιθανή χρήση επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης για την ικανοποίηση της απαίτησης για την προετοιμασία πτήσης. Ούτε ο ΔΟΠΑ απαιτεί επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης για τις μη εμπορικές δραστηριότητες.

NCO.OP.140 Αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού – αεροπλάνα**NCO.OP.141 Αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού – ελικόπτερα**

182. Το κείμενο για το αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού χωρίζεται σε απαιτήσεις που αφορούν τα διάφορα αεροσκάφη.

183. Για λόγους αποσαφήνισης και συνεκτικότητας, η παράγραφος NCO.OP.141 στοιχείο α) τροποποιήθηκε ώστε να συμπεριλάβει μια απαίτηση για διαδικασία ενόργανης προσέγγισης στο αεροδρόμιο προορισμού, καθώς ο κανόνας αναφερόταν στο ελάχιστο που σχετίζεται με την ενόργανη διαδικασία.

184. Στην περίπτωση απομονωμένου αεροδρομίου για πτήσεις ελικοπτέρων, εισήχθη περίοδος ισχύος για τις μετεωρολογικές συνθήκες που απαιτούνται στον προορισμό. Η εν λόγω απαίτηση είναι ευθυγραμμισμένη με την απαίτηση του στοιχείου α), όπου καθορίζεται περίοδος που αρχίζει 2 ώρες πριν και τελειώνει 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης.

NCO.OP.145 Ανεφοδιασμός ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι ή αποβιβάζονται

185. Κατόπιν μιας σειράς παρατηρήσεων, εισήχθη ξανά η δυνατότητα ανεφοδιασμού ενός αεροσκάφους ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι ή αποβιβάζονται με τους ίδιους περιορισμούς του μέρους NCC.

NCO.OP.170 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης – διαδικασίες στο έδαφος**NCO.OP.175 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης – διαδικασίες κατά την πτήση**

186. Οι διαδικασίες για την παγοποίηση εξετάζονται σε δύο απαιτήσεις, η πρώτη αφορά τις διαδικασίες στο έδαφος και η δεύτερη τις διαδικασίες κατά την πτήση. Η απαίτηση συμμορφώνεται με τις βασικές απαιτήσεις (2.α.5 του παραρτήματος IV) και δημιουργεί την υποχρέωση για τον κυβερνήτη.

NCO.OP.185 Εικονικές μη φυσιολογικές καταστάσεις στην πτήση

187. Διατυπώθηκαν πολλές παρατηρήσεις που ζητούσαν την άρση της συγκεκριμένης απαίτησης για τη μη εξομοίωση των συνθηκών πτήσης με όργανα με τη χρήση τεχνητών μέσων ενώ υπάρχουν επιβιβασμένοι επιβάτες. Ο Οργανισμός εξακολουθεί να θεωρεί ότι η εξομοίωση αυτών των καταστάσεων ενώ υπάρχουν επιβιβασμένοι επιβάτες αποτελεί ζήτημα για την ασφάλεια και συνεπώς η απαίτηση διατηρήθηκε.
188. Ωστόσο, καθώς το μέρος NCO ισχύει για εγκεκριμένους φορείς εκπαίδευσης που πραγματοποιούν εκπαιδευτικές πτήσεις με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη και λόγω των παρατηρήσεων που ελήφθησαν, εισήχθη ελάφρυνση ώστε μη φυσιολογικές καταστάσεις και συνθήκες πτήσης με όργανα με τη χρήση τεχνητών μέσων να μπορούν να εξομοιώνονται κατά τη διάρκεια εκπαιδευτικών πτήσεων όπου μεταφέρονται μαθητευόμενοι χειριστές.

NCO.OP.190 Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση

189. Κατόπιν μιας σειράς παρατηρήσεων, και για λόγους συνεκτικότητας, ο όρος τελικά εφεδρικά καύσιμα, για τον οποίον δεν δίνεται ορισμός στο κείμενο του κανόνα NCO, αφαιρέθηκε και προστέθηκε, για την αποσαφήνιση της απαίτησης, αναφορά στην απαίτηση όσον αφορά τα καύσιμα για αεροπλάνα και ελικόπτερα. Σκοπός του κανόνα είναι να διασφαλίσει ότι μετά την προσγείωση η ποσότητα των καυσίμων που θα εναπομείνουν δεν είναι μικρότερη από την ποσότητα των καυσίμων που απαιτείται στις παραγράφους NCO.OP.125 και NCO.OP.126.

NCO.OP.200 Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους

190. Βάσει του παραρτήματος 6 μέρος II του ΔΟΠΑ, μόνο κάποια αεροπλάνα NCO απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους. Συνεπώς, αυτή η απαίτηση αφορά την απαίτηση πτητικής λειτουργίας αναφορικά με τη χρήση συστήματος προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους. Αυτό το κείμενο είναι ευθυγραμμισμένο με το μέρος NCC.

NCO.OP.205 Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)

191. Αυτή η απαίτηση προστέθηκε προκειμένου να διασφαλίζεται ότι όταν υπάρχει εγκατεστημένο εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης, αυτό χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011.

VII. NCO.POL: Τμήμα Γ — Επιδόσεις του αεροσκάφους και περιορισμοί πτητικής λειτουργίας**Γενικά**

192. Αυτό το τμήμα περιέχει κανόνες για τις επιδόσεις του αεροσκάφους και τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας για μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.

NCO.POL.100 Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας

193. Το κείμενο της ΕΠΤ αναπαράγεται στο κείμενο του νέου κανόνα με μια επιπρόσθετη παράγραφο σχετικά με την τοποθέτηση πινακίδων, καταλόγων και σημάνσεων οργάνων που περιέχουν αυτούς τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας.

NCO.POL.105 Ζύγιση – αεροπλάνα και ελικόπτερα

194. Σε πολλές παρατηρήσεις υπογραμμίστηκε ότι αυτή η απαίτηση δεν θα πρέπει να περιλαμβάνεται στους κανόνες OPS αλλά να καλύπτεται από τους κανόνες του μέρους Μ. Οι απαιτήσεις για τη ζύγιση των αεροσκαφών διατηρήθηκε στον παρόντα κανονισμό προκειμένου να αποφευχθούν νομοθετικά κενά, καθώς επί τους παρόντος το συγκεκριμένο θέμα δεν καλύπτεται στο μέρος Μ. Ενδεχομένως να αποτελέσει αντικείμενο μελλοντικών διαδικασιών θέσπισης κανόνων.

195. Διαγράφηκε η πρόβλεψη για την περιοδική εκ νέου ζύγιση των αεροσκαφών, καθώς οι προϋποθέσεις για την εκ νέου ζύγιση ήδη περιγράφονται επαρκώς στο νέο στοιχείο α).

VIII.NCO.IDE: Τμήμα Δ – Όργανα, στοιχεία και εξοπλισμός

196. Αυτό το τμήμα περιέχει απαιτήσεις που αφορούν τα όργανα, τα στοιχεία και τον εξοπλισμό για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη. Αποτελείται από τέσσερις ενότητες:

- Ενότητα 1 – Αεροπλάνα·
- Ενότητα 2 – Ελικόπτερα·
- Ενότητα 3 – Ανεμοπλάνα·
- Ενότητα 4 – Αερόστατα.

197. Σε γενικές γραμμές το κείμενο συντάχθηκε ώστε να διατηρεί τους στόχους που βασίζονται στις επιδόσεις στο βαθμό του δυνατού, λ.χ. σε επίπεδο κανόνων, και να παρέχει προδιαγραφές συστημάτων/εξοπλισμού και μέσα συμμόρφωσης σε επίπεδο αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης.

198. Οι απαιτήσεις που αφορούν τον εξοπλισμό διαχωρίστηκαν από τις αμιγώς επιχειρησιακές απαιτήσεις, π.χ. σχετικά με τη χρήση εξοπλισμού, οι οποίες καλύπτονται δεόντως στο NCO.OP.

199. Η αρίθμηση των κανόνων διατηρήθηκε διαδοχική σε κάθε ενότητα δίνοντας τον ίδιο αριθμό και τον ίδιο τίτλο στους κανόνες που αναφέρονται στο ίδιο θέμα για αεροπλάνα και ελικόπτερα. Σε κάθε περίπτωση που ένας κανόνας αφορούσε συγκεκριμένα τα αεροπλάνα, ο συγκεκριμένος αριθμός δεν υπήρχε για τα ελικόπτερα και το αντίστροφο.

200. Εισήχθη μια νέα απαίτηση (NCO.IDE.A/H.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση) η οποία αφορά τις πτητικές λειτουργίες με στοιχεία εξοπλισμού που παρουσιάζουν αστοχία ή δεν υπάρχουν.

201. Καθώς δεν υπήρχε διαθέσιμη αναφορά του ΔΟΠΑ για ανεμοπλάνα και αερόστατα, καταρτίστηκαν, με τη συνδρομή εμπειρογνομώνων, απαιτήσεις για τον εξοπλισμό και τα όργανα αυτών των δύο κατηγοριών αεροσκαφών και βασίστηκαν σε υπάρχοντα εθνικά πρότυπα και κανονισμούς.

NCO.IDE.A/H/S/B.100 Όργανα και εξοπλισμός - γενικά

202. Οι απαιτήσεις σχετικά με την έγκριση αποσαφηνίστηκαν σύμφωνα με τις απαιτήσεις του μέρους 21. Προστέθηκαν επιπλέον διατάξεις ώστε να διασφαλιστεί ότι τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται από το μέρος NCO και δεν απαιτούν έγκριση σύμφωνα με το μέρος 21 δεν χρησιμοποιούνται για λειτουργίες ασφάλειας και δεν επηρεάζουν την αξιοπιστία. Επιπλέον, αποσαφηνίστηκε η εφαρμοσιμότητα των απαιτήσεων αξιοπιστίας για την έγκριση εξοπλισμού σε αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτες χώρες. Προστέθηκε υλικό καθοδήγησης με αυτό το σκοπό. Κατόπιν παρατηρήσεων που ελήφθησαν, αποσαφηνίστηκαν περαιτέρω οι διατάξεις για εγκεκριμένο και μη εξοπλισμό.

NCO.IDE.A.110 Εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες

203. Εισήχθη ειδική απαίτηση για τις εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες για τα αεροπλάνα από την πρώτη διάταξη ΕΠΤ στην παράγραφο OPS.CAT.407. Αυτή η παράγραφος είναι ευθυγραμμισμένη με το παράρτημα 6 μέρος II παράγραφος 2.4.2.2. του ΔΟΠΑ. Όπως ισχύει και με το CAT.IDE και το NCC.IDE, δεν έχει προταθεί ισοδύναμη απαίτησης για τα ελικόπτερα.

NCO.IDE.A/H.120&125 Πτήσεις εξ όψεως/με όργανα – όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

204. Οι προτεινόμενοι κανόνες καταρτίστηκαν με γνώμονα τη βασική υπόθεση ότι οι κανόνες πτήσης για πτήσεις εξ όψεως θα επιβάλλουν μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως και ότι οι πτήσεις υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης θα πρέπει να πραγματοποιούνται με όργανα.

205. Προστέθηκε αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης για τοπικές πτήσεις, σύμφωνα με το CAT.IDE, που παρέχει επιπρόσθετα μέσα συμμόρφωσης για κάποια όργανα σε αεροπλάνα.

206. Για τα ελικόπτερα, η προϋπόθεση ορατότητας κάτω των 1500 m προστίθεται σε εκείνες που απαιτούν επιπλέον εξοπλισμό για πτήσεις εξ όψεως.

207. Προστέθηκε ένα αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης για τα μέσα μέτρησης και οπτικής παρουσίασης της μαγνητικής διεύθυνσης.

208. Προστέθηκε μια απαίτηση για μέσο αποφυγής δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης ταχύτητας αέρα για κάποιες πτήσεις εξ όψεως σύμφωνα με το παράρτημα 6 του ΔΟΠΑ. Κατόπιν παρατηρήσεων, αποσαφηνίζεται ότι αυτή η απαίτηση δεν ισχύει για πτήσεις εξ όψεως τη νύκτα αλλά μόνο υπό συνθήκες στις οποίες το αεροσκάφος δεν μπορεί να διατηρηθεί στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς επιπρόσθετα όργανα και όταν η ορατότητα είναι κάτω των 1500 m.

209. Προστέθηκε ένα αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης σχετικά με το μέσο αποφυγής δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης ταχύτητας αέρα λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.

NCO.IDE.H.126 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα

210. Προτείνεται η προσθήκη απαίτησης για αυτόματο πιλότο που έχει τουλάχιστον τρόπο κράτησης του ύψους και της πορείας για ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις με όργανα, βάσει υφιστάμενων απαιτήσεων πιστοποίησης για επαύξηση ευστάθειας, και βάσει της σύστασης ασφάλειας του Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων (AAIB) του Ηνωμένου Βασιλείου, η οποία περιλαμβάνεται στην Έκθεση ατυχημάτων αεροσκαφών 4/97 του AAIB.

NCO.IDE.A/H.140 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά

NCO.IDE.S.125 Καθίσματα και συστήματα πρόσδεσης

211. Εισήχθη ειδική απαίτηση για τα καθίσματα, τις ζώνες ασφαλείας και τα συστήματα πρόσδεσης. Δόθηκε επίσης ένας ορισμός της «πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού» ώστε να δοθεί ευελιξία για τις υφιστάμενες λύσεις σχεδιασμού. Από την εξέταση των παρατηρήσεων κατέστη σαφές ότι δεν γινόταν συνεκτική χρήση του όρου «ιμάντας πρόσδεσης». Παρότι φαίνεται να υπάρχει η κοινή αντίληψη ότι ο ιμάντας πρόσδεσης περιλαμβάνει μια ζώνη ασφαλείας και δύο ιμάντες ώμου, υπάρχουν πολλά αεροπλάνα τα οποία πιθανώς να μην πληρούν τις ισχύουσες απαιτήσεις. Ελήφθησαν πολλές παρατηρήσεις που ζητούσαν να επιτραπεί η χρήση ζωνών ασφαλείας με διαγώνιο ιμάντα ώμου σε αεροπλάνα όπου δεν είναι εφικτή η τοποθέτηση ιμάντα πρόσδεσης τεσσάρων σημείων. Ιδίως για μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, το σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με έναν ιμάντα ώμου (π.χ. ζώνη ασφαλείας με διαγώνιο ιμάντα ώμου) θεωρείται ότι συμμορφώνεται προς την απαίτηση για τα καθίσματα του πληρώματος πτήσης.

212. Σε λίγες περιπτώσεις οι παρατηρήσεις επί της ΕΠΤ απαιτούσαν ημερομηνίες έναρξης της εφαρμογής της απαίτησης για συστήματα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού στα καθίσματα των μελών του πληρώματος πτήσης. Δεν εγκρίθηκε κάτι τέτοιο καθώς ο σκοπός του κανόνα μετά τις συστάσεις ασφαλείας είναι η βελτίωση των προτύπων ασφαλείας επίσης για τον υφιστάμενο στόλο. Επιπλέον, η δυνατότητα χρήσης διαγώνιων ζωνών σε μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, προσφέρει επαρκή ευελιξία.

Απαιτήσεις που αφορούν τον εξοπλισμό σχετικά με το οξυγόνο

213. Οι ακόλουθοι κανόνες σχολιάστηκαν και συζητήθηκαν εκτενώς:

- NCO.IDE.A.150 Συμπληρωματικό οξυγόνο – αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης και
- NCO.IDE.A/H.155 Συμπληρωματικό οξυγόνο – αεροπλάνα/ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης.

214. Ο Οργανισμός έλαβε πολλές παρατηρήσεις που ζητούσαν την ελάφρυνση αυτών των κανόνων για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη με βάση την τρέχουσα επιχειρησιακή πρακτική σε κάποια κράτη μέλη και τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ΔΟΠΑ (κυρίως το παράρτημα 6 μέρος II παράγραφος 2.2.3.8).

215. Η ομάδα αναθεώρησης 04 παρουσίασε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι στην Ευρώπη δεν έχουν καταγραφεί ατυχήματα οφειλόμενα στην έλλειψη οξυγόνου κάτω από τα 14 000 ft, και επίσης εξέφρασε ανησυχία σχετική με την ασφάλεια όσον αφορά τον περιορισμό να διατηρούνται τα αεροσκάφη σε χαμηλά επίπεδα πτήσης όταν πετούν σε συνθήκες νεφών και παγοποίησης, εάν δεν είναι εφοδιασμένα με οξυγόνο.
216. Ο Οργανισμός εξέτασε όλες τις παρατηρήσεις και το υλικό που έλαβε σχετικώς και επεσήμανε τα ακόλουθα:
- Οι απαιτήσεις για τα ελικόπτερα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης διαγράφηκαν όπως συνέβη στο CAT.IDE και στο NCC.IDE, καθώς στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν πετούν ελικόπτερα με θάλαμο συμπίεσης.
 - Οι απαιτήσεις για τα ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης είναι ευθυγραμμισμένες με το παράρτημα 6 μέρος III ενότητα III παράγραφος 2.9 του ΔΟΠΑ, όπου απαιτείται η μεταφορά οξυγόνου σε πτήσεις άνω των 30 λεπτών μεταξύ των 10 000 ft και των 13 000 ft και για κάθε περίοδο όπου το απόλυτο ύψος είναι άνω των 13 000 ft.
 - Το τρέχον προτεινόμενο κείμενο για τα αεροπλάνα διατηρήθηκε ευθυγραμμισμένο με τις απαιτήσεις του NCC.IDE και είναι σκοπίμως επιπέδου ανώτερου των τρεχόντων προτύπων του ΔΟΠΑ. Πράγματι, τα πρότυπα του ΔΟΠΑ στηρίζονται πλήρως στην αξιολόγηση του κυβερνήτη, συνεπώς, θεωρητικά επιτρέπεται η πτήση σε κάθε απόλυτο ύψος χωρίς οξυγόνο. Κάτι τέτοιο θεωρείται πολύ ήπιο καθώς τα αεροσκάφη μοιράζονται τον εναέριο χώρο με άλλη εναέρια κυκλοφορία. Ως εκ τούτου, η ανεπαρκής πρόσληψη οξυγόνου από το χειριστή θα μπορούσε να οδηγήσει σε επικίνδυνες καταστάσεις που θα έθεταν σε απaráδεκτο κίνδυνο τρίτους.
 - Ο Οργανισμός έλαβε ιδίως υπόψη το γεγονός ότι η ανθρώπινη φυσιολογία δεν διαφοροποιείται αναλόγως της φύσης των δραστηριοτήτων που εκτελούνται (εμπορικές ή μη εμπορικές) ή των αεροσκαφών (σύνθετα ή μη σύνθετα). Συνεπώς, το προτεινόμενο κείμενο εφαρμόζει το περιεχόμενο του συνημμένου 2.A του παραρτήματος 6 μέρος II του ΔΟΠΑ και απαιτεί τη μεταφορά συμπληρωματικού οξυγόνου όπως προβλέπεται επίσης στο μέρος CAT και στο μέρος NCC.
 - Ο Οργανισμός αναγνωρίζει επίσης τις αξιολογήσεις που διεξήγαγε σχετικώς ο ΔΟΠΑ, οι οποίες είναι διαθέσιμες στο έγγραφο 8984 στην τελευταία τροποποιημένη έκδοση του 2008. Αυτό το έγγραφο περιέχει ιδίως περιγραφή των επιπτώσεων της ανεπαρκούς πρόσληψης οξυγόνου σε διαφορετικά απόλυτα ύψη και τεκμηριώνει την ανάγκη ύπαρξης της απαίτησης.
 - Αναγνωρίζεται ότι σε χειριστές που διαθέτουν μακρά πτητική πείρα σε ορισμένες ορεινές περιοχές, ενδεχομένως η φυσιολογία τους να έχει προσαρμοστεί σε αυτά τα απόλυτα ύψη. Ωστόσο, βάσει ιατρικών μελετών που αναφέρονται παραπάνω, ο Οργανισμός εκφράζει επίσης ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια όσον αφορά αυτές τις πτήσεις όπου η έλλειψη οξυγόνου μπορεί να προκαλέσει γνωστική αναπηρία ή (μερική) αδιαθεσία του χειριστή. Επιπλέον, οι επιβάτες με υποκείμενες παθήσεις μπορεί να επηρεαστούν δυσμενώς από την έλλειψη οξυγόνου.

- Οι ελαφρύσεις θα πρέπει να διέπονται από το άρθρο 14 του βασικού κανονισμού και πρέπει να βασίζονται σε ειδικά μέτρα μετριασμού (π.χ. πείρα του αερομεταφορέα, φυσιολογική προσαρμογή του χειριστή σε συγκεκριμένα απόλυτα ύψη). Επιπλέον, συνήθως επιτυγχάνονται μόνο σε συγκεκριμένες περιοχές (λ.χ. ορεινές περιοχές).

217. Επιπλέον, καθορίζεται η αναλογία των επιβατών στους οποίους θα παρέχεται οξυγόνο σε αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης.

NCO.IDE.A/H.160 & NCO.IDE.B.125 Πυροσβεστήρες χειρός

218. Οι διατάξεις σχετικά με τους πυροσβεστήρες χειρός βάσει των οποίων απαιτείται η χρήση του μέσου κατάσβεσης Halon διαγράφηκαν για λόγους συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1005/2009, ο οποίος απαγορεύει τη χρήση του. Ο κανόνας περιλαμβάνει έναν γενικό στόχο ασφάλειας σχετικά με την αποτελεσματικότητα του μέσου κατάσβεσης. Βάσει αυτού επιτρέπεται η συνεχιζόμενη χρήση του Halon κατά τη μεταβατική περίοδο.

219. Ο Οργανισμός αξιολόγησε την πρόταση της ομάδας αναθεώρησης, παράλληλα με άλλες παρατηρήσεις που έλαβε, για την εξαιρέση των ελαφρών αεροπλάνων και των ελικοπτέρων (με μέγιστη μάζα κατά την απογείωση κάτω των 2 000 kg) από την υποχρέωση να μεταφέρουν πυροσβεστήρα. Ωστόσο, αυτή η εξαιρέση θα οδηγούσε στη μη συμμόρφωση των κανόνων NCO με το παράρτημα 6 μέρος II (παράγραφος 2.4.2.2) και μέρος III ενότητα III (παράγραφος 4.1.3.1). Ο Οργανισμός έλαβε επίσης υπόψη ότι σύμφωνα με το τελευταίο διαθέσιμο συμπλήρωμα του παραρτήματος 6, μόνο δύο κράτη μέλη υπέβαλλαν αίτηση για διαφορά από το πρότυπο του ΔΟΠΑ και θεώρησε ότι, συνεπώς, τα κράτη μέλη στην πλειοψηφία τους εφαρμόζουν αυτόν τον κανόνα στους εθνικούς κανονισμούς τους. Συνεπώς, ο κανόνας διατηρήθηκε.

220. Ωστόσο, τα μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης (TMG) και τα ανεμοπλάνα εξαιρέθηκαν από αυτήν την απαίτηση για τους εξής λόγους:

- ο διαθέσιμος χώρος στο θάλαμο διακυβέρνησης είναι περιορισμένος ή για κάποιους τύπους δεν υπάρχει καθόλου διαθέσιμος χώρος· ή
- ο πυροσβεστήρας θα μπορούσε να τοποθετηθεί μόνο πίσω από το κεφάλι του χειριστή θέτοντας σε κίνδυνο την ασφάλεια του χειριστή.

NCO.IDE.A/H.170 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) NCO.IDE.S.135 & NCO.IDE.B.130 Πτήση πάνω από τη θάλασσα

221. Βάσει των παρατηρήσεων που ελήφθησαν, ο Οργανισμός αξιολόγησε το ενδεχόμενο χρήσης προσωπικού ραδιοφάρου εντοπισμού (PLB) αντί του πομπού εντοπισμού έκτακτης ανάγκης για ορισμένα μικρά αεροσκάφη και επιβεβαίωσε ότι παρέχεται ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας. Έχουν επίσης προστεθεί σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης για τους προσωπικούς ραδιοφάρους εντοπισμού. Παρότι παρέχεται ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας, αυτό θα διαφέρει από τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές για τους πομπούς εντοπισμού έκτακτης ανάγκης που περιέχονται στο παράρτημα 6 του ΔΟΠΑ. Επίσης αποσαφηνίζεται περαιτέρω ότι οι προσωπικοί ραδιοφάρου εντοπισμού αποτελούν εναλλακτική λύση των πομπών εντοπισμού έκτακτης ανάγκης, οι οποίοι μπορούν να εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται σε μικρά αεροσκάφη εάν αυτό είναι επιθυμητό.

NCO.IDE.H.175 Πτήση πάνω από τη θάλασσα

222. Επιπλέον, κατόπιν παρατηρήσεων που ελήφθησαν, αποσαφηνίστηκε ότι τα σωσίβια γιλέκα δεν είναι υποχρεωτικό να εναποθηκεύονται σε συγκεκριμένες θέσεις ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμα προς χρήση, αλλά μπορούν επίσης να τα φορούν απευθείας τα πρόσωπα προς τα οποία παρέχονται προς χρήση.

NCO.IDE.S.110 Φώτα πτητικής λειτουργίας

223. Η απαίτηση διαγράφεται για τα ανεμοπλάνα καθώς δεν υπάρχει ικανότητα νυκτερινής πτήσης στο μέρος FCL για αυτήν την κατηγορία αεροσκαφών.

**ΑΚΡΩΝΥΜΑ/ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟ ΜΕΡΟΣ ΝCC ΚΑΙ
ΣΤΟ ΜΕΡΟΣ ΝCO**

- μόνο για αναφορά -

AAC	αεροναυτική διοικητική επικοινωνία
AAD	απόκλιση από καθορισμένο απόλυτο ύψος
AAL	επίπεδο επάνω από το επίπεδο του αεροδρομίου
AC	εναλλασσόμενο ρεύμα
ACAS II	εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης II
ADF	αυτόματος ανιχνευτής κατεύθυνσης
ADG	ανεμογεννήτρια
ADS	αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση
ADS-B	αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση - εκπομπή
ADS-C	αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση - σύμφωνο
AeMC	αεροϊατρικό κέντρο
AEO	όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία
AFCS	αυτόματο σύστημα ελέγχου πτήσης
AFM	εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους
AFN	κοινοποίηση πτήσης αεροσκάφους
AFN	κοινοποίηση εγκαταστάσεων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας
AGL	επάνω από το επίπεδο του εδάφους
AHRS	σύστημα αναφοράς θέσης και πορείας αεροσκάφους
AIS	υπηρεσία αεροναυτικών πληροφοριών
ALS	σύστημα φωτισμού προσέγγισης
ALSF	σύστημα φωτισμού προσέγγισης με διαδοχικά φώτα αναλαμπής
AMC	αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης
AMSL	πάνω από το μέσο επίπεδο της θάλασσας
ANP	πραγματικές επιδόσεις ναυτιλίας
AOC	πιστοποιητικό αερομεταφορέα
APCH	προσέγγιση
APU	συγκρότημα βοηθητικής ισχύος
APV	διαδικασία προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση
AR	πορεία υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας
AR	απαιτείται εξουσιοδότηση
AR	Απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές
ARA	προσέγγιση με αερομεταφερόμενο ραντάρ

ASC	Επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών
ASDA	διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης
ATC	έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας
ATO	εγκεκριμένος φορέας εκπαίδευσης
ATPL	πτυχίο χειριστή εναέριων γραμμών
ATQP	εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων
ATS	υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας
AVGAS	αεροπορικό καύσιμο - βενζίνη
AVTAG	καύσιμο ευρέως κλάσματος
B-RNAV	αεροναυιλία βασικής περιοχής
BALS	βασικό σύστημα φωτισμού προσέγγισης
CAP	παράμετροι πρόσβασης ελεγκτή
CDFA	τελική προσέγγιση με συνεχή κάθοδο
CDL	κατάλογος παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση
CFIT	πρόσκρουση στο έδαφος υπό ελεγχόμενη πτήση
CG	κέντρο βαρύτητας
cm	εκατοστά
CM	διαχείριση διαμόρφωσης/πλαισίου
CMA	προσέγγιση διαρκούς παρακολούθησης
CMV	μεταλλασσόμενη μετεωρολογική ορατότητα
CMPA	σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος
CofA	πιστοποιητικό αξιοπλοΐας
CPA	πλησιέστερο σημείο προσέγγισης
CPDLC	επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων ελεγκτή-χειριστή
CPL	πτυχίο χειριστή αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών
CRM	ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος.
CRT	εργαλείο σχολιασμού/απαντήσεων
CVR	καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης
DA	αποφασιστικό απόλυτο ύψος
D-ATIS	ζεύξη δεδομένων - αυτόματο σύστημα πληροφοριών τερματικού
DC	συνεχές ρεύμα
DCL	άδεια αναχώρησης
DDM	διαφορά στο βάθος διαμόρφωσης
D-FIS	υπηρεσία πληροφοριών πτήσης ζεύξης δεδομένων
DGOR	αναφορά συμβάντος επικίνδυνων εμπορευμάτων
DH	αποφασιστικό σχετικό ύψος
DME	όργανα μέτρησης απόστασης

D-OTIS	ζεύξη δεδομένων - επιχειρησιακό σύστημα πληροφοριών τερματικού
DR	κρίσιμη απόσταση
DSTRK	επιθυμητό ίχνος
ΕΠΑΑ	Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα για την Ασφάλεια της Αεροπορίας
EC	Ευρωπαϊκή Επιτροπή
EFB	ηλεκτρονική συσκευή απεικόνισης στοιχείων πτήσης
EFIS	σύστημα ηλεκτρονικών οργάνων πτήσης
EGT	θερμοκρασία καυσαερίων εξόδου
ELT(AD)	πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (αυτόματα αναπτυσσόμενος)
ELT(AF)	πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (αυτόματος σταθερός)
ELT(AP)	πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (αυτόματος φορητός)
ELT(S)	πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης επιβίωσης
EPE	σφάλμα εκτίμησης θέσης
EPR	λόγος πίεσης κινητήρα
EPU	αβεβαιότητα εκτίμησης θέσης
ERA	αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή
ESSG	Ευρωπαϊκή Συντονιστική Ομάδα Εμπειρογνομώνων SAFA
ETOPS	πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων
ETSO	ευρωπαϊκή οδηγία τεχνικών προδιαγραφών
EUROCAE	Ευρωπαϊκός Οργανισμός Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας
EVS	προηγμένο οπτικό σύστημα
FAA	Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
FAF	θέση τελικής προσέγγισης
FAK	κιβώτιο πρώτων βοηθειών
FALS	πλήρες σύστημα φωτισμού προσέγγισης
FANS	μελλοντικό σύστημα εναέριας κυκλοφορίας
FAP	σημείο τελικής προσέγγισης
FATO	περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης
FDM	παρακολούθηση στοιχείων πτήσης
FDR	καταγραφέας στοιχείων πτήσης
FFS	πλήρης εξομοιωτής πτήσης
FI	εκπαιδευτής πτήσεων
FL	επίπεδο πτήσης
FM	διαμορφωτής συχνότητας
FMS	σύστημα διαχείρισης πτήσης
FOR	πεδίο ενατένισης

FOV	οπτικό πεδίο
FSTD	προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης
ft	πόδια
FTD	συσκευή πτητικής εκπαίδευσης
g	γραμμάριο
g	βαρύτητα
GBAS	επίγειο σύστημα ενίσχυσης
GCAS	επίγειο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης
GIDS	επίγειο σύστημα ανίχνευσης πάγου
GLS	σύστημα προσγείωσης GBAS
GM	Υλικό καθοδήγησης
GNSS	παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης
GPS	παγκόσμιο σύστημα προσδιορισμού θέσης
GPWS	σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους
HEMS	ιατρική υπηρεσία έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων
HF	υψηλή συχνότητα
HI/MI	υψηλή ένταση / μέση ένταση
HIALS	σύστημα φωτισμού προσέγγισης υψηλής έντασης
HLL	κατάλογος περιορισμών καταστώματος για ελικόπτερα
HoT	χρόνος παραμονής
hPa	εκτοπασκάλ
HUD	απεικονιστής ορθής διόπτεισης
HUDLS	σύστημα καθοδήγησης προσγείωσης με ορθή διόπτειση
IAF	θέση αρχικής προσέγγισης
IALS	σύστημα φωτισμού ενδιάμεσης προσέγγισης
ΔΟΠΑ	Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας
IF	ενδιάμεση θέση
IFR	κανόνες πτήσης με όργανα
IGE	υπό την επίδραση του εδάφους
ILS	σύστημα ενόργανης προσέγγισης
IMC	μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα
inHg	ίντσες στήλης υδράργυρου
INS	σύστημα αδρανειακής πλοήγησης
IORS	εσωτερικό σύστημα αναφοράς συμβάντων
IP	ενδιάμεσο σημείο
IR	εκτελεστικός κανόνας
IRNAV/IAN	αεροναυτιλία ολοκληρωμένης περιοχής

IRS	αδρανειακό σύστημα αναφοράς
ISA	διεθνής πρότυπη ατμόσφαιρα
IV	ενδοφλέβιος
JAA	Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας
JAR	κοινές απαιτήσεις αεροπορίας
JET 1 / A / A1	κηροζίνη
JET B	καύσιμο ευρέως κλάσματος
JIP	κοινή διαδικασία εφαρμογής
JP-4	καύσιμο ευρέως κλάσματος
km	χιλιόμετρα
kN	κιλονιούτον
KSS	τύπος Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	κόμβος
LAT/LONG	γεωγραφικό πλάτος/γεωγραφικό μήκος
LED	δίοδος φωτοεκπομπής
LIFUS	πτήσεις γραμμής υπό επιτήρηση
LNAV	πλευρική πλοήγηση
LoA	έγγραφο συμφωνίας
LOC	ραδιοφάρος ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης
LOE	αξιολόγηση σε αερογραμμή
LOFT	εκπαίδευση επί γραμμής σε προσομοιωτή
LOS	περιορισμένη επιφάνεια εμποδίου
LOUT	ελάχιστη θερμοκρασία επιχειρησιακής χρήσης
LP	επιδόσεις ραδιοφάρου ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης
LPV	πλευρική ακρίβεια με προσέγγιση με κατακόρυφη καθοδήγηση
LRNS	σύστημα αεροναυτιλίας μεγάλης εμβέλειας
LVO	πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας
LVP	διαδικασίες χαμηλής ορατότητας
LVTO	απογείωση χαμηλής ορατότητας
m	μέτρα
MALS	σύστημα φωτισμού προσέγγισης μέσης έντασης
MALSF	σύστημα φωτισμού προσέγγισης μέσης έντασης με διαδοχικά φώτα αναλαμπής
MALSR	σύστημα φωτισμού προσέγγισης μέσης έντασης με φωτεινούς δείκτες ευθυγράμμισης διαδρόμου
MAPt	σημείο αποτυχημένης προσγείωσης
MCTOM	μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης
MDA	ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου

MDA/H	ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου
MDH	ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου
MEA	ελάχιστο ασφαλές απόλυτο ύψος κατά τη διαδρομή
KEE	κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού
METAR	μετεωρολογική αναφορά αεροδρομίου
MGA	ελάχιστο ασφαλές απόλυτο ύψος πλέγματος
MHz	μεγαχέρτζ
MID	μέσον του διαδρόμου
ml	χιλιοστόλιτρο
MLS	σύστημα προσέγγισης με μικροκύματα
BKEE	βασικός κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού
MNPS	ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας
MOC	ελάχιστη απόσταση αποφυγής εμποδίων
MOCA	ελάχιστο απόλυτο ύψος αποφυγής εμποδίων
MOPS	ελάχιστο πρότυπο επιχειρησιακών επιδόσεων
MORA	ελάχιστο απόλυτο ύψος εκτός διαδρομής
MPSC	μέγιστος αριθμός θέσεων επιβατών
mSv	millisievert
NADP	διαδικασία αναχώρησης μείωσης θορύβου
NALS	σύστημα φωτισμού μη προσέγγισης
NAV	πλοήγηση
NDB	μη κατευθυντικός ραδιοφάρος
N _F	ταχύτητα στροβιλοκινητήρα ισχύος σε άφορτη λειτουργία
NM	ναυτικά μίλια
NOTAM	ενημέρωση αγγελιών
NPA	προσέγγιση μη ακριβείας
NVG	κιάλια νυχτερινής όραση
OAT	θερμοκρασία εξωτερικού αέρα
OCH	απόλυτο ύψος αποφυγής εμποδίων
OCL	ωκεανική άδεια
ODALS	πανκαντευθυντικό σύστημα φωτισμού προσέγγισης
OEI	ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας
OFS	επιφάνεια ελεύθερη από εμπόδια
OGE	εκτός επίδρασης του εδάφους
OIP	σημείο έναρξης μετατόπισης
OM	εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας
ONC	χάρτης επιχειρησιακής πλοήγησης

OSD	δεδομένα λειτουργικής καταλληλότητας
otCMPA	μη σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος
PAPI	ενδείκτης ίχνους προσέγγισης ακριβείας
PAR	ραντάρ προσέγγισης ακριβείας
PBE	εξοπλισμός προστασίας της αναπνοής
PBN	ναυτιλία βασισμένη σε επιδόσεις
PCDS	σύστημα διάταξης μεταφοράς προσωπικού
PDP	προκαθορισμένο σημείο
PNR	σημείο μη επιστροφής
POH	εγχειρίδιο του χειριστή
PRM	άτομο με μειωμένη κινητικότητα
QFE	ατμοσφαιρική πίεση στο ύψος του αεροδρομίου (ή στο κατώφλι του διαδρόμου)
QNH	μηδενικό σχετικό ύψος ερώτησης, ατμοσφαιρική πίεση σε ναυτικό σχετικό ύψος
R/T	ραδιοτηλεφωνία
RA	συμβουλές επίλυσης
RAT	δυναμικός αεροστρόβιλος
RCC	κέντρο συντονισμού έρευνας και διάσωσης
RCF	μειωμένα καύσιμα έκτακτης ανάγκης
RCLL	φώτα κεντρικής γραμμής διαδρόμου
RFC	χάρτης διαδρομής
RNAV	αεροναυτιλία περιοχής
RNAV 5	B-RNAV, αεροναυτιλία βασικής περιοχής
RNP	απαιτούμενες επιδόσεις ναυτιλίας
RNPX	απαιτούμενες επιδόσεις ναυτιλίας X
ROD	ρυθμός καθόδου
RTCA	Τεχνική Επιτροπής Ασύρματης Επικοινωνίας για την Αεροναυτιλία
RTZL	φώτα ζώνης επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση
RVR	ορατότητα διαδρόμου
RVSM	ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού
SACA	αξιολόγηση της ασφάλειας των κοινοτικών αεροσκαφών
SAFA	αξιολόγηση της ασφάλειας των ξένων αεροσκαφών
SAE ARP	Συνιστώμενη αεροδιαστημική πρακτική του Συλλόγου Μηχανολόγων Αυτοκινούμενων Μέσων
SALS	απλό σύστημα φωτισμού προσέγγισης
SALSF	σύστημα φωτισμού βραχείας προσέγγισης με διαδοχικά φώτα αναλαμπής

SAP	σταθεροποιημένη προσέγγιση
SAP	παράμετροι πρόσβασης στο σύστημα
SAR	έρευνα και διάσωση
SBAS	δορυφορικό σύστημα ενίσχυσης
SCP	ειδικές κατηγορίες επιβατών
SID	τυπική ενόργανη αναχώρηση
ΣΔΑ	σύστημα διαχείρισης ασφάλειας
SPECI	επιλεγμένη ειδική αναφορά αεροπορίας
SRA	προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης
SRE	στοιχείο ραντάρ επιτήρησης
SSALF	σύστημα φωτισμού απλουστευμένης βραχείας προσέγγισης με διαδοχικά φώτα αναλαμπής
SSALR	σύστημα φωτισμού βραχείας απλουστευμένης προσέγγισης με φωτεινούς δείκτες ευθυγράμμισης διαδρόμου
SSALS	σύστημα φωτισμού απλουστευμένης βραχείας προσέγγισης
ΚΠΑ	Κρατικό Πρόγραμμα Ασφάλειας
SSR	δευτερεύον ραντάρ επιτήρησης (πίεση-απόλυτο ύψος-αναφορά)
STC	συμπληρωματικό πιστοποιητικό τύπου
SVS	σύστημα συνθετικής όρασης
TA	συμβουλές για την κυκλοφορία
TAC	χάρτης τερματικής προσέγγισης
TAFS	προβλέψεις καιρού αεροδρομίου
TAS	πραγματική ταχύτητα αέρα
TAWS	σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους
TCAS	σύστημα αποφυγής σύγκρουσης και ειδοποίησης κυκλοφορίας
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TDP	σημείο απόφασης απογείωσης
TDZ	ζώνης επαφής τροχών αεροσκάφους στο έδαφος κατά την προσγείωση
THR	κατώφλι
TODA	διαθέσιμη απόσταση απογείωσης
TORA	διαθέσιμο μήκος διαδρόμου για απογείωση
TRI	εκπαιδευτής ικανότητας τύπου
TSE	σφάλμα πλήρους συστήματος
TVE	συνολικό κατακόρυφο σφάλμα
TWIP	τερματικό μετεωρολογικό δελτίο για χειριστές
UMS	σύστημα παρακολούθησης χρήσης
UTC	συντονισμένη παγκόσμια ώρα

UTR	πρόσδεση του άνω μέρους του κορμού
V _{AT}	ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα στο κατώφλι
VDF	ανιχνευτής κατεύθυνσης VHF
VFR	κανόνες πτήσης εξ όψεως
VHF	πολύ υψηλή συχνότητα
VIS	ορατότητα
VMC	μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως
V _{MO}	μέγιστη ταχύτητα πτητικής λειτουργίας
VNAV	κατακόρυφη πλοήγηση
VOR	πανκατευθυντικός ραδιοφάρος VHF
V _{S1G}	ταχύτητα απώλειας στήριξης 1 g
V _{SO}	ταχύτητα απώλειας στήριξης
V _γ	ταχύτητα καλύτερου ρυθμού ανόδου
WAC	παγκόσμιος αεροπορικός χάρτης
WXR	ραντάρ καιρού
ZFT	μηδενικός χρόνος πτήσης
ZFTT	εκπαίδευση μηδενικού χρόνου πτήσης

Κολωνία, 1^η Φεβρουαρίου 2012

P. GOUDOU
Εκτελεστικός Διευθυντής