

1.1 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

1.1.1 Γενικά

Η εξυπηρέτηση της Ε.Κ. στην Ελλάδα παρέχεται από την ΥΠΑ, με εξαίρεση τις στρατιωτικές τερματικές περιοχές ελέγχου και τα στρατιωτικά α/δ.

1.1.1.1 Ο όρος "Εξυπηρέτηση Ε.Κ." (Air Traffic Service – ATS) είναι γενικός όρος που, κατά περίπτωση, σημαίνει:

- εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. (ATC)
- εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης (FIS)
- εξυπηρέτηση συνέγερσης (ALERTING SERVICE)

1.1.1.2 Αντικειμενικοί σκοποί των εξυπηρετήσεων Ε.Κ. είναι:

- I. η πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ α/φ
- II. η πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ α/φ στην περιοχή ελιγμών και μεταξύ α/φ και εμποδίων στην περιοχή αυτή
- III. η επιτάχυνση και διατήρηση της κανονικής ροής της Ε.Κ.
- IV. η παροχή συμβουλών και πληροφοριών χρήσιμων για την ασφαλή και αποτελεσματική διεξαγωγή των πτήσεων
- V. η ειδοποίηση των αρμόδιων οργανισμών αναφορικά με α/φ το οποίο έχει ανάγκη βοήθειας, έρευνας και διάσωσης και η παροχή συνδρομής στους οργανισμούς αυτούς, όπως απαιτείται.

1.1.2 Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. (Air Traffic Control Service – ATC)

1.1.2.1 Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχεται από τις Μονάδες Ελέγχου Ε.Κ., με σκοπό να προληφθούν συγκρούσεις μεταξύ α/φ γενικά και μεταξύ α/φ και εμποδίων στην περιοχή ελιγμών, καθώς και να επιτευχθεί κανονική και ταχεία ροή της Ε.Κ.

1.1.2.2 Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχεται σε ελεγχόμενες πτήσεις εντός ελεγχόμενου εναερίου χώρου, δηλαδή εντός:

- εναερίων διαδρόμων (airways) ή διαδρομών (routes)
- τερματικών περιοχών ελέγχου (TMAs, MTMAs)
- ζωνών ελέγχου (CTRs, MCTRs)
- ζωνών κυκλοφορίας αεροδρομίου (ATZs) σε ελεγχόμενα α/δ.

1.1.2.2.1 Ελεγχόμενη πτήση είναι οποιαδήποτε πτήση υπόκειται σε εξουσιοδότηση ελέγχου εναερίας κυκλοφορίας.

1.1.2.2.2 Μία ελεγχόμενη πτήση θα είναι υπό τον έλεγχο μίας μόνο μονάδας ελέγχου κάθε φορά.

1.1.2.2.3 Σύμφωνα με την παρ. 3.1 του Annex 11, εξυπηρέτηση ελέγχου E.K. παρέχεται σε όλες τις:

- I. IFR πτήσεις σε εναέριο χώρο κατηγορίας A, B, C, D και E
- II. VFR πτήσεις σε εναέριο χώρο κατηγορίας B, C και D
- III. special VFR πτήσεις
- IV. πτήσεις που διακινούνται στην κυκλοφορία του αεροδρομίου (aerodrome traffic) σε ελεγχόμενα α/δ.

1.1.2.2.4 Σύμφωνα με την παρ. 3.3.4 του Annex 11, στις εξουσιοδοτήσεις που εκδίδονται από τις μονάδες ελέγχου E.K. παρέχεται διαχωρισμός:

- I. μεταξύ όλων των πτήσεων στις κατηγορίες εναέριου χώρου A και B
- II. μεταξύ όλων των IFR πτήσεων σε εναέριο χώρο κατηγορίας C, D και E
- III. μεταξύ των IFR και VFR πτήσεων σε εναέριο χώρο κατηγορίας C
- IV. μεταξύ IFR και SVFR πτήσεων
- V. μεταξύ των SVFR πτήσεων, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από την αρμόδια Αρχή·

Όταν ζητηθεί από το χειριστή ενός αεροσκάφους και συμφωνηθεί και από το χειριστή του άλλου αεροσκάφους και αν έτσι ορίζεται από την αρμόδια Αρχή για τις κατηγορίες εναέριου χώρου D και E, τότε μπορεί να δοθεί εξουσιοδότηση σε μια πτήση, για άνοδο ή κάθοδο, σε ένα συγκεκριμένο τμήμα της πτήσης της, κάτω των 3 050 m (10 000 ft), κατά τη διάρκεια της ημέρας, σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως. Η υπογραμμισμένη αυτή διαφοροποίηση ορίζεται στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΚ) 923/2012 (SERA 8005β).

1.1.2.3 Εξυπηρέτηση ελέγχου E.K. είναι γενικός όρος που, κατά περίπτωση, σημαίνει:

- Εξυπηρέτηση ελέγχου Περιοχής
- Εξυπηρέτηση ελέγχου Προσέγγισης
- Εξυπηρέτηση ελέγχου Αεροδρομίου

1.1.3 **Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Πτήσης (Flight Information Service – FIS)**

1.1.3.1 Σκοπός της Εξυπηρέτησης Πληροφοριών Πτήσης είναι η παροχή συμβουλών και πληροφοριών χρήσιμων για την ασφαλή και αποτελεσματική διεξαγωγή των πτήσεων.

Εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης θα παρέχεται σε όλα τα α/φ που πιθανόν να επηρεάζονται από τις πληροφορίες αυτές και στα οποία:

- παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου E.K.
- είναι άλλως γνωστά στις αντίστοιχες υπηρεσίες εξυπηρέτησης E.K.

Σημείωση.-Όπου οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης E.K. παρέχουν εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης αλλά και ελέγχου E.K., η παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου E.K. θα έχει προτεραιότητα έναντι της παροχής εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης, όταν αυτό απαιτείται.

1.2 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

1.2.1 Καθορισμός των τμημάτων του εναερίου χώρου και των ελεγχόμενων αεροδρομίων στα οποία θα παρέχονται εξυπηρετήσεις Ε.Κ.

Καθόσον έχει αποφασισθεί ότι θα παρέχεται εξυπηρέτηση Ε.Κ. σε συγκεκριμένα τμήματα του εναερίου χώρου ή σε συγκεκριμένα α/δ, τότε αυτά τα τμήματα του εναερίου χώρου ή αυτά τα α/δ θα πρέπει να ορίζονται σε σχέση με τις εξυπηρετήσεις Ε.Κ. που θα παρέχονται.

1.2.1.1 Ο ορισμός των συγκεκριμένων τμημάτων του εναερίου χώρου ή των συγκεκριμένων α/δ θα γίνεται ως ακολούθως:

1.2.1.1.1 Περιοχές Πληροφοριών Πτήσης (Flight Information Regions – FIR)

Τα τμήματα εκείνα του εναερίου χώρου όπου έχει αποφασισθεί ότι θα παρέχεται εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και εξυπηρέτηση συνέγερσης θα πρέπει να καθορίζονται σαν Περιοχές Πληροφοριών Πτήσης.

1.2.1.1.2 Ελεγχόμενος εναέριος χώρος είναι ο εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση του εναερίου χώρου (Α, Β, C, D και E) όπως ορίζεται στην παράγραφο 1.2.2.

1.2.1.1.3 Περιοχές Ελέγχου και Ζώνες Ελέγχου (Control Areas – Control Zones)

Τα τμήματα εκείνα του εναερίου χώρου στα οποία έχει αποφασισθεί ότι θα παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στις IFR πτήσεις, θα ορίζονται ως Περιοχές Ελέγχου (CTAs) και Ζώνες Ελέγχου (CTRs).

Η διάκριση μεταξύ περιοχών ελέγχου και ζωνών ελέγχου γίνεται κατωτέρω στις παρ. 1.2.3.2 και 1.2.3.3.

Τα τμήματα εκείνα του ελεγχόμενου εναερίου χώρου στα οποία έχει αποφασισθεί ότι θα παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. και στις VFR πτήσεις, θα πρέπει να καθορίζονται σαν εναέριοι χώροι κατηγορίας Β, C, D (βλ. παρ. 1.2.2).

Οι περιοχές ελέγχου και οι ζώνες ελέγχου, που καθορίζονται μέσα σε μια Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης, θα πρέπει να αποτελούν μέρος αυτής της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσης.

1.2.1.1.4 Ελεγχόμενα Αεροδρόμια (Controlled Aerodromes)

Τα α/δ εκείνα στα οποία έχει αποφασισθεί ότι θα παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην κυκλοφορία αεροδρομίου, θα πρέπει να καθορίζονται σαν ελεγχόμενα αεροδρόμια.

1.2.2 Ταξινόμηση εναερίων χώρων (Annex 11, παρ. 2.6,)

1.2.2.1 Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό κανονισμό ΕΚ 923/2012 τροποποιημένου από τον ΕΚ 1185/2016, (βλ. και σχετ. Πίνακα στο Προσάρτημα 4), τα κράτη μέλη καθορίζουν ανάλογα με τις ανάγκες τους, εναέριο χώρο σύμφωνα με την ακόλουθη κατηγοριοποίηση, εξαιρουμένου του εναερίου χώρου άνωθεν του FL195, ο οποίος χαρακτηρίζεται ως εναέριος χώρος κατηγορίας C:

Κατηγορία Α: Επιτρέπονται μόνο IFR πτήσεις που τους παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. και διαχωρισμός μεταξύ αυτών.

Κατηγορία Β: Επιτρέπονται IFR και VFR πτήσεις που τους παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. και διαχωρισμός μεταξύ αυτών.

Κατηγορία C: Επιτρέπονται IFR και VFR πτήσεις. Σε όλες τις πτήσεις παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. και οι IFR πτήσεις διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις IFR και από τις VFR πτήσεις. Οι VFR πτήσεις διαχωρίζονται από τις IFR πτήσεις ενώ λαμβάνουν "traffic information" και "traffic avoidance advice on request" σχετικά με άλλες πτήσεις VFR. Για τις VFR πτήσεις ισχύει όριο ταχύτητας 250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) κάτω από τα 10000 ft (3050 m) επάνω από τη μέση στάθμη της θάλασσας (ΜΣΘ).

Κατηγορία D: Επιτρέπονται IFR και VFR πτήσεις. Σε όλες τις πτήσεις παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. Οι IFR πτήσεις διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις IFR ενώ λαμβάνουν "traffic information" και "traffic avoidance advice on request" σχετικά με VFR πτήσεις. Οι πτήσεις VFR λαμβάνουν "traffic information" και "traffic avoidance advice on request" σχετικά με όλες τις άλλες πτήσεις. Για όλες τις πτήσεις και ισχύει όριο ταχύτητας 250 kts (IAS) κάτω από τα 10000 ft από τη ΜΣΘ.

Κατηγορία E: Επιτρέπονται IFR και VFR πτήσεις. Στις IFR πτήσεις παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. και διαχωρισμός μεταξύ αυτών. Όλες οι πτήσεις λαμβάνουν "traffic information" όταν αυτό είναι εφικτό. Η κατηγορία E δεν χρησιμοποιείται για ζώνες ελέγχου. Όριο ταχύτητας 250 kts (IAS) ισχύει για όλες τις πτήσεις κάτω από τα 10000 ft από τη ΜΣΘ.

Κατηγορία F: Επιτρέπονται IFR και VFR πτήσεις. Στις IFR πτήσεις παρέχεται συμβουλευτική εξυπηρέτηση Ε.Κ. και όλες οι πτήσεις λαμβάνουν εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης,

εάν ζητηθεί. Όριο ταχύτητας 250 kts (IAS) ισχύει για όλες τις πτήσεις κάτω από τα 10000 ft από τη ΜΣΘ.

Κατηγορία G: Επιτρέπονται IFR και VFR πτήσεις που τους παρέχεται εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί. Όριο ταχύτητας 250 kts (IAS) ισχύει για όλες τις πτήσεις κάτω από τα 10000 ft από τη ΜΣΘ.

Σημείωση 1.- Όταν η τιμή του μεταβατικού απόλυτου ύψους (transition altitude) είναι μικρότερη από 10000FT (3050m) από τη ΜΣΘ, τότε θα χρησιμοποιείται το FL100 αντί 10000FT (AIP, ENR 1.4.1.1).

Σημείωση 2.- Η εφαρμογή της κατηγορίας F θεωρείται προσωρινό μέτρο έως ότου καταστεί δυνατή η αντικατάστασή της από εναλλακτική κατηγοριοποίηση.

1.2.2.2 Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΚ) 923/2012 (SERA.6001), η εφαρμογή του οποίου είναι υποχρεωτική, στο ΑΘΗΝΑΙ FIR/HELLAS UIR ισχύουν τα ακόλουθα:

- I. Η αρμόδια Αρχή είναι δυνατόν να εξαιρέσει όσους τύπους α/φών, οι οποίοι για τεχνικούς λόγους ή λόγους ασφαλείας δεν μπορούν να διατηρήσουν τα ενδεικνυόμενα όρια ταχύτητας
- II. Σε εναέριους χώρους κατηγορίας Α, Β, C και D, οι κυβερνήτες όλων των πτήσεων απαιτούνται να ακροώνται συνεχώς τη συχνότητα του σταθμού εδάφους και θα αποκαθιστούν αμφίδρομη επικοινωνία στην κατάλληλη συχνότητα
- III. Σε εναέριους χώρους κατηγορίας Ε και F, οι κυβερνήτες των IFR πτήσεων απαιτείται να ακροώνται συνεχώς τη συχνότητα του σταθμού εδάφους και θα αποκαθιστούν αμφίδρομη επικοινωνία στη κατάλληλη συχνότητα
- IV. Σε εναέριο χώρο κατηγορίας G, οι κυβερνήτες των IFR πτήσεων θα είναι σε θέση να αποκαθιστούν αμφίδρομη επικοινωνία στην κατάλληλη συχνότητα του σταθμού εδάφους .

Σημείωση.- Το I. συνιστά και διαφοροποίηση του (ΕΚ) 923/2012 από το Annex 11 (κεφάλαιο 2, παρ. 2.6.1).

1.2.2.3 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΟ ΑΘΗΝΑΙ FIR/HELLAS UIR (ENR 1.4.-2, παρ. 1.4.2)

1.2.2.3.1 Στο ΑΘΗΝΑΙ FIR/HELLAS UIR ο εναέριος χώρος άνωθεν του FL195, ταξινομείται, ως ελεγχόμενος εναέριος χώρος κατηγορίας C.

1.2.2.3.2 Στο ΑΘΗΝΑΙ FIR ο εναέριος χώρος από το FL195 συμπεριλαμβανομένου και κάτω, ταξινομείται σύμφωνα με τον πίνακα του ICAO (βλ. παρ. 1.2.2.1), ως ακολούθως:

- I. Ο εναέριος χώρος εκτός εναερίων διαδρόμων, ΤΜΑs, ΜΤΜΑs, CTRs, ΜCΤRs και ελεγχόμενων ΑΤΖs ταξινομείται, ως μη ελεγχόμενος εναέριος χώρος κατηγορίας G.
- II. Ο εναέριος χώρος ο οποίος συμπεριλαμβάνεται εντός των CTRs και ΑΤΖs των μη ελεγχόμενων αεροδρομίων, ταξινομείται ως μη ελεγχόμενος εναέριος χώρος κατηγορίας G, με την πρόσθετη υποχρέωση όλες οι πτήσεις να διατηρούν συνεχή και αμφίδρομη επικοινωνία.
- III. Ο εναέριος χώρος των CTRs και των ΑΤΖs των ελεγχόμενων αεροδρομίων, ταξινομούνται ως ελεγχόμενος εναέριος χώρος κατηγορίας D.
- IV. Ο εναέριος χώρος εντός των εναερίων διαδρόμων ταξινομείται ως ελεγχόμενος εναέριος χώρος κατηγορίας E.
- V. Ο εναέριος χώρος των ΤΜΑs ταξινομείται ως ελεγχόμενος εναέριος χώρος κατηγορίας E με την πρόσθετη υποχρέωση όλες οι πτήσεις να διατηρούν συνεχή και αμφίδρομη επικοινωνία.

1.2.3 **Προδιαγραφές Περιοχών Πληροφοριών Πτήσης, Περιοχών Ελέγχου και Ζωνών Ελέγχου**

1.2.3.1 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

1.2.3.1.1 Οι περιοχές πληροφοριών πτήσης θα περιγράφονται έτσι ώστε να καλύπτουν ολόκληρο το δίκτυο των εναερίων διαδρόμων που θα εξυπηρετείται από τέτοιες περιοχές.

1.2.3.1.2 Το ΑΘΗΝΑΙ FIR/HELLAS UIR αποτελείται από εθνικό και διεθνή εναέριο χώρο, η οριοθέτηση του οποίου έγινε από το Συμβούλιο του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) το 1952, στην Περιοχική Συνδιάσκεψη Αεροναυτιλίας.

1.2.3.2 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ

1.2.3.2.1 Περιοχή Ελέγχου είναι ελεγχόμενος εναέριος χώρος, που εκτείνεται προς τα επάνω από ένα καθορισμένο ύψος πάνω από το έδαφος.

1.2.3.2.2 Σε μια Περιοχή Ελέγχου θα καθιερώνεται:

- ένα κατώτερο όριο σε σχετικό ύψος πάνω από το έδαφος ή τα ύδατα, που δεν θα είναι λιγότερο από 700 FT (200 μέτρα)
Σημείωση.- Αυτό δε σημαίνει ότι το κατώτερο όριο πρέπει να καθορίζεται ομοιόμορφα σε μία δεδομένη περιοχή ελέγχου (Doc 9426, μέρος I, κεφάλαιο 3).
- το ανώτερο όριο πάνω από το οποίο δεν θα παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ.

Στο ΑΘΗΝΑΙ FIR/HELLAS UIR το ανώτερο όριο μέχρι το οποίο παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. είναι το FL460.

1.2.3.2.3 Οι περιοχές ελέγχου περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων:

- τερματικές περιοχές ελέγχου και
- εναερίους διαδρόμους

Οι περιοχές ελέγχου θα πρέπει να σχεδιάζονται έτσι ώστε να περικλείουν επαρκή εναέριο χώρο, που να περιέχει τις διαδρομές των πτήσεων, στις οποίες επιθυμείται η παροχή του εφαρμόσιμου είδους εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ., λαμβάνοντας υπόψη τις δυνατότητες των ναυτιλιακών βοηθημάτων που χρησιμοποιούνται κανονικά σε αυτή την περιοχή.

1.2.3.2.4 Σε μια περιοχή ελέγχου, εκτός από ένα σύστημα εναερίων διαδρόμων (AWYs), μπορεί να καθιερωθεί ένα σύστημα διαδρομών (ATS routes) για τη διευκόλυνση της παροχής ελέγχου Ε.Κ. (όπως π.χ. SIDs, STARs, holding patterns κ.λπ.).

Σημείωση.-Διευκρινίζεται ότι ATS route είναι μία καθορισμένη διαδρομή σχεδιασμένη για τη διοχέτευση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, όπως απαιτείται για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Επίσης το ATS route είναι ένας γενικότερος όρος και μπορεί να σημαίνει διάδρομος, συμβουλευτική διαδρομή, ελεγχόμενη ή μη ελεγχόμενη διαδρομή.

Τα ATS routes καθορίζονται με κωδική ονομασία. Μια διαδρομή ATS καθορίζεται από τις προδιαγραφές της διαδρομής που περιλαμβάνουν: ονομασία της διαδρομής ATS, το ίχνος προς ή από σημαντικά σημεία (σημεία διαδρομής), απόσταση μεταξύ σημαντικών σημείων, απαιτήσεις αναφοράς και, όπως καθορίζεται από την αρμόδια αρχή ATS, το χαμηλότερο απόλυτο ύψος ασφαλείας.

1.2.3.3 Ζώνη Ελέγχου (Control Zone) είναι ένας ελεγχόμενος εναέριος χώρος που εκτείνεται προς τα επάνω, από την επιφάνεια της γης μέχρι ενός καθορισμένου ανώτατου ορίου.

1.2.3.3.1 Η ζώνη ελέγχου δημιουργείται περίξ ενός ή περισσοτέρων α/δ, είτε εντός είτε εκτός των πλευρικών ορίων μιας υπερκείμενης περιοχής ελέγχου.

Αν μία ζώνη ελέγχου ευρίσκεται μέσα στα πλευρικά όρια μιας περιοχής ελέγχου, αυτή θα εκτείνεται προς τα επάνω, από την επιφάνεια της γης μέχρι τουλάχιστον το κατώτερο όριο της περιοχής ελέγχου. Αν μια ζώνη

ελέγχου ευρίσκεται έξω από τα πλευρικά όρια μιας περιοχής ελέγχου, θα πρέπει να καθορίζεται το ανώτατο όριο αυτής.

Εκτείνεται κατακόρυφα, από την επιφάνεια της γης μέχρι ενός καθορισμένου ανώτατου ορίου, πλευρικά δε σε μία ακτίνα τουλάχιστον 5 ναυτικών μιλίων από το κέντρο του α/δ ή των α/δ προς την κατεύθυνση που γίνονται οι προσεγγίσεις των α/φ.

Μία περιοχή ελέγχου μπορεί να συμπεριλαμβάνει δύο ή περισσότερα αεροδρόμια τα οποία βρίσκονται κοντά το ένα στο άλλο.

- 1.2.3.3.2 Η ζώνη ελέγχου δημιουργείται για να καλύψει τουλάχιστον εκείνα τα τμήματα του εναερίου χώρου που περιλαμβάνουν τα ίχνη των ενόργανων διαδικασιών των IFR πτήσεων, των αφικνούμενων ή αναχωρούντων α/φ, σε συνθήκες IMC (Instrument Meteorological Conditions) και τα οποία ίχνη μπορεί να μην ευρίσκονται εντός περιοχών ελέγχου.

1.2.4 **Τερματικές Περιοχές Ελέγχου και Εναέριοι Διάδρομοι**

1.2.4.1 ΤΕΡΜΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΥ (TERMINAL CONTROL AREA – TMA)

- 1.2.4.1.1 Τερματική περιοχή ελέγχου είναι περιοχή ελέγχου που δημιουργείται συνήθως στη συμβολή διαδρομών εξυπηρέτησης E.K., στη γειτνίαση ενός ή περισσότερων μεγάλων α/δ.

1.2.4.2 ΕΝΑΕΡΙΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ (Airway – AWY)

Εναέριος Διάδρομος είναι ελεγχόμενη περιοχή ή τμήμα αυτής καθιερωμένη με τη μορφή διαδρόμου.

Κάθε εναέριος διάδρομος έχει ένα ελάχιστο επιπεδο πτήσης (minimum flight altitude).

- 1.2.4.2.1 Στο FIR Αθηνών οι εναέριοι διάδρομοι έχουν εύρος 10 NM και διακρίνονται σε:

- συμβατικούς
- περιοχικής ναυτιλίας
- υπό όρους

Στο ΕΑΠ Ελλάδας (ENR 3.1 - 3.3) αναφέρεται το ελάχιστο και ανώτατο επιτρεπόμενο *επίπεδο πλεύσης κάθε εναερίου διαδρόμου.

**Σημείωση.- Επίπεδο πλεύσης (cruising level) είναι το επίπεδο που διατηρείται κατά τη διάρκεια σημαντικού μέρους της πτήσης.*

- 1.2.4.2.1.1 Οι συμβατικοί εναέριοι διάδρομοι είναι εξοπλισμένοι με ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα.

1.2.4.2.1.2 Περιοχική ναυτιλία (Area Navigation – RNAV)

RNAV είναι μέθοδος ναυτιλίας, που επιτρέπει την εκτέλεση μιας πτήσης ενός α/φ, σε οποιοδήποτε επιθυμητό ίχνος πτήσης, μέσα σε περιοχή που καλύπτεται από ναυτιλιακό βοήθημα ενός σταθμού αναφοράς ή

βασίζεται τούτη σε αυτοδύναμα βοηθήματα (επί του α/φ) ή σε ένα συνδυασμό και των δύο.

Διαδρομή Περιοχικής Ναυτιλίας (Area Navigation Route) είναι μια διαδρομή εξυπηρέτησης ΕΚ που καθιερώνεται για χρήση από α/φ που έχουν δυνατότητα εφαρμογής περιοχικής ναυτιλίας (RNAV).

Μία έννοια που σχετίζεται με το RNAV είναι το RNP (Required Navigation Performance – Απαιτούμενη Ναυτιλιακή Επίδοση).

Με τον όρο αυτό χαρακτηρίζουμε το επίπεδο ακρίβειας στην εκτέλεση μιας πτήσης. Τούτο καθορίζει και τον αναγκαίο εξοπλισμό του α/φ και τη δομή του εναερίου χώρου, ικανών αμφοτέρων να εξυπηρετήσουν το εν λόγω επίπεδο ακριβείας στην εκτέλεση της πτήσης. Η μη συμμόρφωση με τις παραπάνω απαιτήσεις μπορεί να οδηγήσει είτε σε αύξηση των ελαχίστων διαχωρισμού είτε, ακόμη, και στον αποκλεισμό μιας πτήσης από τον συγκεκριμένο εναέριο χώρο.

Δηλαδή, RNP είναι δήλωση των απαραίτητων επιδόσεων ναυτιλιακής ακρίβειας, η οποία είναι αναγκαία για εκτέλεση πτήσης μέσα σε έναν καθορισμένο εναέριο χώρο.

Οι τύποι RNP που εφαρμόζονται στις πτήσεις επί διαδρομής διακρίνονται σε πέντε, ήτοι:

- RNP1
- RNP4
- RNP10
- RNP12,6
- RNP20

Σε κάθε περίπτωση, ο αριθμός δεικνύει τη συμμόρφωση, κατά το 95% του χρόνου πτήσης, με το απαιτούμενο όριο απόκλισης, πλευρικά και γεωγραφικά, ή άλλως ότι το Total (Navigation) System Error (TSE) πρέπει να είναι ίσο ή μικρότερο από την καθορισθείσα τιμή του RNP για το 95% του χρόνου πτήσης, σε οποιοδήποτε τμήμα αυτής.

1.2.4.2.1.3 Εναέριοι διάδρομοι υπό όρους (Conditional routes – CDRs)

Το υπάρχον μόνιμο δίκτυο εναέριων διαδρόμων αποτελείται από μόνιμα καθορισμένους διαδρόμους, οι οποίοι δεν επιδέχονται ημερήσια διαχείριση και είναι δυνατόν να κλείσουν μόνο κάτω από ειδικές συνθήκες, που είναι γνωστές εκ των προτέρων (π.χ. με NOTAM για μεγάλης κλίμακας στρατιωτικές ασκήσεις κ.λπ.).

Πέραν του μόνιμου δικτύου εναέριων διαδρόμων υπάρχει ένα επιπλέον συμπληρωματικό δίκτυο μη μονίμων εναέριων διαδρόμων οι οποίοι ονομάζονται CDRs.

Οι CDRs διαιρούνται σε τρεις διαφορετικές κατηγορίες ανάλογα, με την προβλεπόμενη διαθεσιμότητά τους, το χειρισμό τους στο σχεδιασμό των πτήσεων και το αναμενόμενο επίπεδο δραστηριότητας της αντίστοιχης περιοχής.

Ένας διάδρομος CDR είναι δυνατόν να ενταχθεί σε μία ή περισσότερες από τις τρεις κατωτέρω κατηγορίες:

- **Πρώτη κατηγορία – CDR1**
Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν εναέριοι διάδρομοι που είναι μόνιμα διαθέσιμοι, μέσα στις χρονικές περιόδους που δημοσιεύονται στα AIPs. Κατ’ αυτό το χρονικό διάστημα, δύνανται να επιλέγονται και να αναφέρονται στα σχέδια πτήσεων, όπως και οι μόνιμοι εναέριοι διάδρομοι. Όταν, λόγω στρατιωτικών δραστηριοτήτων, δεν είναι διαθέσιμος ένας CDR1, τότε τούτο κοινοποιείται από την προηγούμενη μέρα στο CFMU, προκειμένου να συμπεριληφθεί στο AUP (Airspace Use Plan) που εκδίδει το Eurocontrol και να ενημερωθούν οι χρήστες.
- **Δεύτερη κατηγορία – CDR2**
Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν εναέριοι διάδρομοι που δεν είναι μόνιμα διαθέσιμοι, αλλά αποτελούν μέρος προκαθορισμένων σεναρίων διαδρομών, τα οποία ανταποκρίνονται σε ειδικές απαιτήσεις, λόγω έλλειψης χωρητικότητας του εναερίου χώρου. Όταν είναι διαθέσιμοι, τούτο κοινοποιείται από την προηγούμενη μέρα στο CFMU (Central Flow Management Unit), προκειμένου να ενημερωθούν οι χρήστες, μέσω AUP, για τις μέρες και ώρες που είναι διαθέσιμοι για να τους συμπεριλάβουν, αν εξυπηρετούνται, στα σχέδια πτήσης.

Σημείωση.-Το Σχέδιο Χρήσης του Εναερίου Χώρου (AUP – Airspace Use Plan) είναι η επίσημη ανακοίνωση ενός Κράτους Μέλους για την καθημερινή κατανομή του Εναερίου Χώρου, για την επόμενη ημέρα.

- **Τρίτη κατηγορία – CDR3**
Οι εναέριοι διάδρομοι που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία δεν είναι διαθέσιμοι και δεν δύνανται να συμπεριληφθούν σε σχέδιο πτήσης. Χρησιμοποιούνται αποκλειστικά κατόπιν οδηγιών του ελέγχου Ε.Κ. σαν προτάσεις όδευσης την τελευταία στιγμή.

Οι εναέριοι διάδρομοι υπό όρους αναφέρονται λεπτομερώς στο ΕΑΠ Ελλάδος (ENR 3).

1.2.5 **Ονομασία και κατακόρυφα όρια Περιοχής Πληροφοριών Πτήσης, Περιοχών Ελέγχου και Ζωνών Ελέγχου στο FIR Αθηνών (βλ. ΕΑΠ Ελλάδος (ENR 2.1))**

1.2.5.1 ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

Ονομασία	Κατακόρυφα όρια	Μονάδα Ε.Ε.Κ.
HELLAS UIR	<u>UNL</u> FL245	Μακεδονία ACC Αθήναι ACC
ATHINAI FIR	<u>FL 245</u> GND/MSL	Μακεδονία ACC Αθήναι ACC

1.2.5.2 TMAς

Όνομασία	Κατακόρυφα όρια	Μονάδα Ε.Ε.Κ.
Αλεξανδρούπολη	<u>FL245</u> FL155	Μακεδονία ACC
	<u>FL155</u> 1000FT	Αλεξανδρούπολη APP μέχρι και το FL155
Αθήναι	<u>FL460</u> FL245	Αθήναι ACC
	<u>FL245</u> 1000FT	Αθήναι APP μέχρι και το FL245

MTMAς

Όνομασία	Κατακόρυφα όρια	Μονάδα Εξυπηρέτησης Ε.Ε.Κ.
Ανδραβίδα	I. Βόρειος Τομέας <u>UNL</u> FL155	Αθήναι ACC
	<u>FL155</u> 1000FT	Ανδραβίδα APP
	II. Νότιος Τομέας <u>UNL</u> 1000FT	Ανδραβίδα APP
Καλαμάτα	I. Δυτικός Τομέας <u>UNL</u> FL245	Ανδραβίδα APP
	<u>FL245</u> 1000FT	Καλαμάτα APP μέχρι και το FL245
	II. Ανατολικός Τομέας <u>8500FT</u> 1000FT	Καλαμάτα APP

1.2.6 Σταθερές Ενόργανες Διαδικασίες αναχώρησης (SID) και άφιξης (STAR)

1.2.6.1 ΣΤΑΘΕΡΗ ΕΝΟΡΓΑΝΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ (Standard Instrument Departure – SID)

Σταθερή ενόργανη διαδικασία αναχώρησης (SID) είναι εκείνη η καθορισμένη διαδρομή που συνδέει το α/δ ή έναν καθορισμένο διάδρομο του α/δ με ένα συγκεκριμένο σημαντικό σημείο, που κατά κανόνα βρίσκεται σε μία καθορισμένη διαδρομή εξυπηρέτησης Ε.Κ. (ATS route), από το οποίο ξεκινάει η φάση της πτήσης επί διαδρομής.

1.2.6.2 ΣΤΑΘΕΡΗ ΕΝΟΡΓΑΝΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΦΙΞΗΣ (Standard Instrument Arrival – STAR)

Σταθερή ενόργανη διαδικασία άφιξης είναι η καθορισμένη διαδρομή που συνδέει ένα συγκεκριμένο σημαντικό σημείο, που κατά κανόνα βρίσκεται σε μία διαδρομή εξυπηρέτησης Ε.Κ. (ATS route), με ένα σημείο από το οποίο μπορεί να αρχίσει μία δημοσιευμένη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης (Instrument Approach Procedure – IAP).

1.2.6.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΝΟΡΓΑΝΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ (Instrument Approach Procedure – IAP)

Διαδικασία ενόργανης προσέγγισης είναι μία σειρά προκαθορισμένων ελιγμών με χρήση των οργάνων ναυτιλίας του α/φ και εξασφάλιση συγκεκριμένης προστασίας από τα εμπόδια, η οποία ξεκινά από το σημείο αρχικής προσέγγισης ή από την αρχή μιας καθορισμένης διαδρομής άφιξης και καταλήγει σε ένα σημείο από το οποίο η προσγείωση μπορεί να ολοκληρωθεί. Επιπλέον, αν η προσγείωση δεν πραγματοποιηθεί, η διαδικασία οδηγεί σε εκείνο το σημείο όπου η "κράτηση" (holding) ή η πορεία επί διαδρομής (en route) του α/φ είναι εξασφαλισμένη από τα εμπόδια.

1.2.6.4 Οι Σταθερές Ενόργανες Διαδικασίες αναχώρησης (SIDs) και άφιξης (STARs), καθώς επίσης και οι διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης (IAPs) για κάθε α/δ, αποτυπώνονται σε χάρτη και δημοσιεύονται στο ΕΑΠ Ελλάδος (AD 2).

1.2.6.4.1 Οι Σταθερές Ενόργανες Διαδικασίες αναχώρησης (SIDs), οι Σταθερές Ενόργανες Διαδικασίες άφιξης (STARs) καθώς και οι διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης (IAPs) που έχουν δημοσιευθεί για τα ελληνικά α/δ αναφέρονται στο ΕΑΠ Ελλάδος, ως ακολούθως:

Αεροδρόμιο	SID	STAR	IAP
Αθηνών / Ελ. Βενιζέλος	SID	STAR	
Αλεξανδρούπολης/ Δημόκριτος	SID	STAR	
Ανδραβίδας	SID		IAP
Αράξου	SID	STAR	

Ελευσίνας	SID		IAP
Ζακύνθου / Σολωμός	SID	STAR	
Ηρακλείου / Ν. Καζαντζάκης	SID	STAR	
Θεσσαλονίκης	SID	STAR	
Ιωαννίνων	SID		IAP
Σάμου	SID	STAR	
Σαντορίνης	SID	STAR	
Σκιάθου	SID		IAP

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

1.1 ΓΕΝΙΚΑ

1.1.1 Οι περιοχές που επηρεάζουν, μόνιμα ή προσωρινά, τη διέλευση των πολιτικών α/φ μέσα από αυτές διακρίνονται, ανάλογα με τον κίνδυνο που ελλοχεύουν, στις ακόλουθες κατηγορίες:

Επικίνδυνη περιοχή: Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, εντός του οποίου ενδεχομένως να διεξάγονται επικίνδυνες δραστηριότητες που επηρεάζουν την πτήση των α/φ σε ορισμένες χρονικές περιόδους.

Απαγορευμένη περιοχή: Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, πάνω από το έδαφος ή τα χωρικά ύδατα ενός κράτους, εντός του οποίου απαγορεύεται η πτήση ενός α/φ.

Περιορισμένη περιοχή: Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, πάνω από το έδαφος ή τα χωρικά ύδατα ενός κράτους, εντός του οποίου η πτήση των α/φ περιορίζεται σύμφωνα με ορισμένες ειδικά καθορισμένες προϋποθέσεις.

1.1.1.1 Η κωδική ονομασία των περιοχών αυτών προσδιορίζεται από τα γράμματα "LG", που χαρακτηρίζουν την περιοχή της Ελλάδος (Nationality Letters) και από το πρώτο γράμμα κάθε περιοχής.

Οι κωδικές ονομασίες των περιοχών αυτών έχουν ως ακολούθως:

Γράμμα	Κωδική ονομασία	Περιοχή
D (Danger)	LGD	για τις επικίνδυνες περιοχές
P (Prohibited)	LGP	για τις απαγορευμένες περιοχές
R (Restricted)	LGR	για τις περιορισμένες περιοχές

Προς αποφυγή σύγχυσης, η κωδική ονομασία των ανωτέρω περιοχών είναι μοναδική και δεν θα ξαναχρησιμοποιείται για ένα έτος τουλάχιστον μετά την κατάργηση της περιοχής στην οποία αναφέρεται.

Σημείωση 1.- Όταν μία απαγορευμένη, περιορισμένη ή επικίνδυνη περιοχή καθιερώνεται, τότε η περιοχή αυτή πρέπει να είναι όσο το δυνατόν μικρότερη και να εμπεριέχεται εντός απλών γεωμετρικών σχημάτων, έτσι ώστε να καθίσταται εύκολη η χρήση της από τους ενδιαφερόμενους.

Σημείωση 2.- Στην **επικίνδυνη περιοχή** εναπόκειται στην κρίση του πιλότου να εκτιμήσει κατά πόσο μπορεί ή όχι να αντιμετωπίσει τον κίνδυνο, με ένα λογικό βαθμό βεβαιότητας ότι δεν θα δημιουργήσει σοβαρές συνέπειες στην πτήση του. Προς τούτο δημοσιεύονται πλήρεις λεπτομέρειες σχετικά με τις προβλεπόμενες δραστηριότητες μέσα σε αυτήν την περιοχή.

Η καθιέρωση μιας **απαγορευμένης περιοχής** πρέπει να υπόκειται σε ιδιαίτερα αυστηρές προδιαγραφές, διότι η χρήση του συγκεκριμένου τμήματος του εναερίου χώρου απαγορεύεται αυστηρά από τα αεροσκάφη. Ως εκ τούτου, είναι γενική πρακτική, να καθιερώνονται τέτοιες περιοχές μόνο για την προστασία σημαντικών εγκαταστάσεων του κράτους, κρίσιμα βιομηχανικά συγκροτήματα (ατομικούς σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας κ.λπ.), ή ιδιαίτερα ευαίσθητες εγκαταστάσεις που είναι απαραίτητες στην εθνική ασφάλεια. Αυτός ο όρος χρησιμοποιείται μόνον όταν η πτήση αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας, εντός καθορισμένου εναερίου χώρου, δεν επιτρέπεται ανά πάσα στιγμή και κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες.

Η **περιορισμένης** (πρόσβασης) **περιοχή** καθιερώνεται, όταν το επίπεδο κινδύνου που συνδέεται με τις δραστηριότητες που διεξάγονται στην περιοχή είναι τέτοιος που δεν μπορεί πλέον να αφεθεί στην διακριτική ευχέρεια του πιλότου να εκθέσει ή όχι το αεροσκάφος σε τέτοιο κίνδυνο. Και τούτο διότι σε πολλές περιπτώσεις δεν διεξάγονται δραστηριότητες σε μόνιμη βάση, συνεπώς είναι ιδιαίτερα σημαντικό, όταν αυτές οι περιοχές απαιτούνται στην πραγματικότητα, να παρακολουθούνται εκ του σύνεγγυς. Ο όρος "περιορισμένη περιοχή" χρησιμοποιείται κάθε φορά που η πτήση αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας, εντός καθορισμένου εναερίου χώρου, δεν απαγορεύεται απολύτως, αλλά μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνον, αν πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Απαγόρευση των πτήσεων, εκτός από ορισμένες συγκεκριμένες ώρες, οδηγεί στο χαρακτηρισμό του εναερίου χώρου ως "περιορισμένη περιοχή", όπως θα μπορούσε να τον δηλώσει και ο όρος "απαγορευμένη", με εξαίρεση ορισμένες μετεωρολογικές συνθήκες. Ομοίως, η απαγόρευση της πτήσης, εκτός εάν έχει αποκτηθεί ειδική άδεια, παραπέμπει στην ονομασία μιας περιοχής ως "περιορισμένης". Ωστόσο, ο όρος δεν θα πρέπει να συγχέεται και να αποτελεί αιτία εκκλήσης για χαρακτηρισμό μιας περιοχής ως "περιορισμένης", λόγω των συνθηκών πτήσης που επιβάλλονται στην εναέρια κυκλοφορία και οι οποίες απορρέουν από την εφαρμογή των κανόνων αέρος (όπως π.χ. καθιέρωση ελάχιστου ύψους ασφαλείας ή στο πλαίσιο εφαρμογής κανόνων πτήσης που απορρέουν από την καθιέρωση ελεγχόμενου εναερίου χώρου κ.λπ.). (AIP, ENR 1.1.7.2.3 και DOC9426 Part I, Section 2, Chapter 3, par.3.3.2).

1.1.2

Πέραν των ορισμών της επικίνδυνης, απαγορευμένης και περιορισμένης περιοχής, η Ελλάδα έχει εισαγάγει και τον ορισμό της ελεγχόμενης περιοχής βολών (AIP, ENR 1.1.7.2.4).

Ελεγχόμενη περιοχή βολών: Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, εντός του οποίου διενεργούνται βολές με πραγματικά πυρά. Απαιτείται συντονισμός μεταξύ των μονάδων, ούτως ώστε τα α/φ που ίπτανται μέσα στην περιοχή να μη διακινδυνεύουν. Το γράμμα "C" του αγγλικού αλφαβήτου χαρακτηρίζει τις ελεγχόμενες περιοχές βολών.

1.2

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Danger Area: "An airspace of defined dimensions within which activities dangerous to the flight of aircraft may exist at specified times". (Annex 2)

Οι επικίνδυνες περιοχές αναφέρονται στο ENR 5.1.3., ως κατωτέρω:

Κωδικός περιοχής	Ονομασία περιοχής	Παρατηρήσεις
LGD61	ZAKINTHOS	MSL-FL400-by NOTAM AWY UA145 between TRL VOR/DME and position LORNO is affected.
LGD63	AMBELON	GRD-FL120-daily SR to 2200 except Fri/Sat/Sun/Hol – AWY W58 between LSA NDB and KOZ VOR/DME is affected.
LGD64	KASSANDRA	MSL-FL250-by NOTAM
LGD65	PSATHOURA	MSL-FL250 – daily 0500-1500 except Fri/Sat/Sun/Hol
LGD67	NEA PERAMOS NEA PERAMOS1 NEA PERAMOS2	MSL-4000 FT – by NOTAM
LGD68	ANDROS	MSL-FL250 – daily SR to SS –AWY R20 is affected.
LGD69	MESSARA-KRITI	MSL-FL250 – by NOTAM – AWYs R78, , M978 between PLH VOR/DME and position OTREX is affected.
LGD71	NEA ANGHIALOS	GND/MSL-FL90 permission from from ALMIROS APP.
LGD72	WEST PELOPONISSOS	8000 FT/ MSL-UNL – daily 0500- 1300 except Fri/Sat/Sun/Hol Andravidia APP issues clearances for LGD61 and LGD72 which will never be activated simultaneously
LGD73	PALEOKHORION	GND/SL-FL250 – by NOTAM –AWY UM601between KFN and TRL VOR/DME is affected.
LGD74	LITOKHORON	GND-5000 FT – daily 0400-2300 except Sat/Sun/Hol
LGD75	MEGARA	GND/MSL-3700 FT – by NOTAM
LGD76	KARAVIA ISLANDS	MSL-FL150 – by NOTAM Segment of AWY L612/UL612 (IXIMA-MANOK) is affected.

1.2.1

ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Prohibited Area: "An airspace of defined dimensions above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is prohibited". (Annex 2).

Οι απαγορευμένες περιοχές αναφέρονται στο ENR 5.1.1., ως κατωτέρω:

Κωδικός περιοχής	Ονομασία περιοχής	Παρατηρήσεις
LGP1*	ACROPOLIS	*Below MNM of AWY
LGP4*	LAKI – ΛΕΡΟΣ	
LGP5*	PARTHENI – ΛΕΡΟΣ	
LGP6*	MOTOR OIL – ΚΟΡΙΝΘΟΣ	
LGP8*	VIKOS	
LGP9*	PAPAGOS	
LGP10*	MILITSA – ΚΑΣΤΟΡΙΑ	
LGP12*	KORIDALLOS – ΠΕΙΡΑΙΑΣ	
LGP13*	ΜΕΤΕΟΡΑ – ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ	

1.2.2

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Restricted Area: "An airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is restricted in accordance with certain specified conditions". (Annex 2).

Οι περιορισμένες περιοχές αναφέρονται στο ENR 5.1.2., ως κατωτέρω:

Κωδικός περιοχής	Ονομασία περιοχής	Παρατηρήσεις
LGR14	NEA KARVALI – ΚΑΒΑΛΑ	Below MNM of AWY
LGR15	PLATFORM ALFA – ΠΡΙΝΟΣ	Below MNM of AWY
LGR16	PLATFORM BETA	Below MNM of AWY
LGR17	PLATFORM DELTA	Below MNM of AWY
LGR18	SOUTH KAVALA	Below MNM of AWY
LGR19	MOORING AND LOADING FACILITIES	Below MNM of AWY

1.2.3 **ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΒΟΛΩΝ (CONTROLLED FIRING AREA)**

1.2.4 Πεδίο Βολής Κρήτης (ENR 5.1.4)

Το Πεδίο Βολής Κρήτης, εφεξής (ΠΒΚ), είναι ελεγχόμενη περιοχή βολών που λειτουργεί ως χώρος εκπαίδευσης, ασκήσεων και αξιολογήσεων βολών, με ή χωρίς πραγματικά πυρά (βλημάτων – πυραύλων), καθώς και συναφών δραστηριοτήτων, με την ονομασία LGC 101/CRETAN SEA).

Τα όρια των περιοχών του ΠΒΚ απεικονίζονται στο ΕΑΠ Ελλάδος (ENR 5.1.4.6).

Το Πεδίο Βολής Κρήτης χωρίζεται στους ακόλουθους τομείς:

Sector A	<u>UNL</u> GND/MSL	
Sector A1	<u>FL 220</u> MSL	
Sector A2	<u>FL 250</u> MSL	
Sector B (including sector A)	<u>UNL</u> GND/MSL	
Sector C (including sectors A and B)	<u>UNL</u> GND/MSL	

1.3 **ΤΟΠΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΤΗΣΕΩΝ**

Οι τοπικές περιοχές πτήσεων χρησιμοποιούνται κυρίως για διεξαγωγή εκπαιδευτικών πτήσεων, κατόπιν αδείας της αρμόδιας υπηρεσίας Ε.Κ. Υπάρχουν οι ακόλουθες περιοχές (ΕΑΠ, ENR 5.3.1):

1.3.1 **ΣΙΘΩΝΙΑ (SITHONIA)**

Ορίζεται κατακόρυφα από το GND/MSL-UNL.

1.3.2 **ΤΡΙΠΟΛΗ (TRIPOLIS)**

Ορίζεται κατακόρυφα από το FL120-FL170.

1.4 ΜΟΝΙΜΑ ΠΕΔΙΑ ΒΟΛΩΝ

Τα μόνιμα πεδία βολών του Στρατού χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνες περιοχές.

Η ενεργοποίηση των μόνιμων πεδίων βολών γνωστοποιείται στους αεροναυτιλομένους με έκδοση αγγελίας σειράς Α, στην οποία περιλαμβάνονται στοιχεία όπως συντονισμός μεταξύ εμπλεκόμενων μονάδων, μέγιστο ύψος βολών, επηρεαζόμενες περιοχές, συχνότητα βολών κ.λπ.

Η γνωστοποίηση των μόνιμων πεδίων βολών υπό μορφή Δελτίου Αεροναυτικών Πληροφοριών και όχι με την αναγραφή αυτών στο ΕΑΠ Ελλάδος καθιερώθηκε επειδή αυτά ενεργοποιούνται κατά αραιά χρονικά διαστήματα.

1.4.1 ΠΕΔΙΟ ΒΟΛΗΣ ΠΕΤΡΩΤΩΝ (GND-FL240)

Το πεδίο βολής Πετρωτών επηρεάζει το α/δ της Αλεξανδρούπολης.

1.4.2 ΠΕΔΙΟ ΒΟΛΗΣ ΔΕΝΔΡΟΧΩΡΙΟΝ (GND-7500FT)

Το πεδίο βολής Δενδροχώριον Καστοριάς επηρεάζει τη CTR της Καστοριάς.

1.5 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Προκειμένου να ικανοποιηθούν οι εκπαιδευτικές δραστηριότητες της Πολεμικής Αεροπορίας, καθιερώνονται συγκεκριμένες περιοχές επιχειρήσεων, όπως είναι:

- οι περιοχές Α
- οι περιοχές ΠΕΛΑΓΟΣ και Β' ΤΑΝΑΓΡΑΣ
- οι περιοχές ΣΙΘΩΝΙΑΣ, και ΤΡΙΠΟΛΗΣ (βλ. παρ. 8.6 του παρόντος κεφαλαίου).

1.5.1 ΠΕΡΙΟΧΕΣ Α

1.5.1.1 Οι πτήσεις που διεξάγονται μέσα στις περιοχές Α κατά τη διάρκεια της ημέρας εκτελούνται με κανόνες και συνθήκες πτήσεως εξ όψεως (VFR), ενώ κατά τη διάρκεια της νύκτας με κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR).

1.5.1.2 Οι πτήσεις στις περιοχές Α θεωρούνται εκπαιδευτικές, εκτός εκείνων που εκτελούνται στις περιοχές 4Α, 9Α και 10Α, που χαρακτηρίζονται επιχειρησιακές.

1.5.1.3 Όλες οι περιοχές Α δεν δημοσιεύονται στις αεροναυτικές εκδόσεις και, πλην των 9Α, 13Α και 14Α, ενεργοποιούνται προσωρινά χωρίς έκδοση

αγγελίας, κατόπιν τηλεφωνικού αιτήματος των Μονάδων ΣΑΕ προς τα ΚΕΠΑΘΜ.

1.5.1.4 Η ενεργοποίηση των περιοχών 9Α, 13Α και 14Α γίνεται με αγγελία διεθνούς διανομής ανά δίμηνο.

1.5.1.5 **Μονάδες Συστήματος Αεροπορικού Ελέγχου (ΣΑΕ)**

Οι μονάδες ΣΑΕ, με τις αντίστοιχες περιοχές ευθύνης των, είναι οι εξής:

1 ^ο ΑΚΕ – ΑΤΛΑΣ	το τμήμα του FIR Αθηνών βόρεια του παραλλήλου 3815N.
2 ^ο ΚΕΠ – ΠΑΡΝΗΘΑ	το τμήμα του FIR Αθηνών νότια του παραλλήλου 3815N.

Εάν αναληφθεί η περιοχή του ΑΚΕ/ΚΕΠ επ' ωφελεία του άλλου, αρμόδιο ΑΚΕ/ΚΕΠ για τον συντονισμό με τα ΚΕΠΑΘΜ είναι αυτό το οποίο αναλαμβάνει την περιοχή. Η σχετική ενημέρωση των αρμόδιων τομέων των ΚΕΠΑΘΜ θα γίνεται σε κάθε περίπτωση.

1.5.2 **Πίνακας Περιοχών**

Περιοχές Α	Επηρεαζόμενος εναέριος χώρος
1Α	TMAς ALX-LMO-KPL, ARWs G12, G/UG18, H59, M/UM603, Y/UY505, V/UV652, N/UN128, N/UN133, N/UN127, N/UN131, G/UG33
2Α	TMAς LMO- MTMA SKY-ΠΒ ΨΑΘ (LGD65)-H2-ΠΕΛΑΓΟΣ, ARWs G8, G/UG18, G/UG33, H59, W/UW58, N/UN604, L/UL618, N/UN133, N/UN130
3Α	MTMAς AGH-TNG-H1, ARWs R19, UN619, L/UL995, L/UL613, L/UL607
4Α	ΠΒ ΑΝΔΡΟΥ (LGD68)- CTR ΗΙΟΣ- TMA ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΜΚΝ, R/UR20, UN133, UN137
5Α	MTMAς SUD- KLM- ΠΒ ΚΑΡΑΒΙΑ (LGD76) -ΠΒ ΜΥΡΤΩΝ (LGD83) - ΠΒ ΑΚΡΑ ΣΠΑΘΑ (LGD88), ARWs B/UB1, UL604, P/UP32, J/UJ65, L/UL612, P/UP169, L/UL613
6Α	AWYs M978, M728, L144, UL81
7Α	MTMA ADR-ΠΒ ΖΑΚΥΝΘΟΥ (LGD61) - Η4-Περιοχή ΥΠΕΡΧ/ΚΩΝ (LGD72), AWYs A/UA145
8Α	MTMA KLM, AWYs M/UM872, P/UP32
9Α (Ν. ΧΡΥΣΗ)	TMA IRA-H6-Π. ΛΙΘΙΝΟΝ (LGR27)- Air Refuelling Area (ΚΡΗΤΗ-ΚΑΡΠΑΘΟΣ)
10Α	CTR KRC-TMA SNI-ΠΒΚ-H3, ARWs V/UV57, N/UN132, N/UN133, N/UN134, N/UN137, N/UN139, L/UL53

11A	MTMA PRV-TMA YNN- ARWs V/UV60, R19, G12, L/UL995, M/UM600, L/UL613, V/UV651, UM619, L/UL604, N/UN731, T/UT352, L/UL53	
12A	H5, ARWs W54, R78, M978, L53, N134, N129, N132, N133,N137,N139	
13A	NIL (MSL-6000FT)	
14A	NIL (MSL-5000 FT)	
15A	Π.Β. Ψαθούρας (LGD65) – H2, ARWs G/UG18, V/UV652	
ΠΕΛΑΓΟΣ	(5000 FT – FL250)– MTMA SKY-2A-H2 , ARWs W/UW58-G/UG18, N/UN130	
Β ΤΑΝΑΓΡΑΣ	(5000 FT-FL290)	MTMAs TNG- SKY-H2

Σημείωση: Οι περιοχές Α είναι σχεδιασμένες στο VIDEO MAP της οθόνης radar του executive. Ενεργοποιούνται από τη λειτουργία MAP – field A26410 και MAP – field A13579111315.

1.6 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ORBIT (H) – ΠΤΗΣΕΙΣ AWACKS

1.6.1 Τα α/φ NE-3A διατίθενται για εκπαιδευτικούς σκοπούς να επιχειρούν μέσα σε συγκεκριμένες και προκαθορισμένες περιοχές κράτησης (ORBIT AREAS).

1.6.2 Οι περιοχές αυτές είναι:

Περιοχή	ύψος πτήσης	επηρεαζόμενες περιοχές
H-1	FL290-FL330	AGH, TNG, LGLR
H-2	FL290-FL330	LGSY, ΠΕΛΑΓΟΣ, 2A
H-3*	FL270-FL330	10A-ΠΒΚ
H-4	FL270	ADR, G-5, LGD61, 8A
H-5**	FL270	NIL
H-6	FL290	NIL

Δεν εκδίδεται αγγελία δέσμευσης των περιοχών αυτών.

1.6.3 Οι πτήσεις των α/φ προς/από τις περιοχές κράτησης θα διεξάγονται σαν γενική IFR κυκλοφορία και σε επίπεδα πτήσης που θα εκχωρούνται από το ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

Μέσα στις περιοχές αυτές τα α/φ θα διατηρούν σταθερό ύψος πτήσης και θα θεωρούνται επιχειρησιακή κυκλοφορία.

1.7 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΡΑΤΗΣΗΣ ΑΣΕΠΕ

1.7.1 Τα α/φ ΑΣΕΠΕ επιχειρούν μέσα σε συγκεκριμένες και προκαθορισμένες περιοχές κράτησης (ORBIT AREAS).

Περιοχή	ύψος πτήσης
G-1	FL250-FL270
G-2	FL230-FL270
G-3	FL250-FL270
G-4	FL230 -FL270
G-5	FL230 -FL270
G-6	FL230 -FL270

Σημείωση. - Οι περιοχές G είναι σχεδιασμένες στο VIDEO MAP της οθόνης radar του executive. Ενεργοποιούνται από τη λειτουργία MAP – field A26410-G.

1.8 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΠΕΡΗΧΗΤΙΚΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ

- Περιοχή υπερηχητικών πτήσεων Τανάγρας
- Περιοχή υπερηχητικών πτήσεων Λάρισας

1.9

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΟΝ ΑΕΡΑ (AIR TO AIR REFUELLING AREAS)

Έχουν καθορισθεί από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας περιοχές ανεφοδιασμού για τις πτήσεις των α/φ των ΗΠΑ, της Γαλλίας και της Μεγάλης Βρετανίας.

Οι περιοχές αυτές είναι οι ακόλουθες:

- Κρήτη – Κάρπαθος, για τις πτήσεις των α/φ των ΗΠΑ.
- Γαύδος – Κάσος, για τις πτήσεις των α/φ της Γαλλίας.

