

**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΦΟΡΕΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΕΝΤΡΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ & ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ (ΚΕΠΑΘΜ/Α1)
ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ (Γ)**



**ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**OPERATIONS MANUAL
OF ATHINAI & MAKEDONIA
ACCs**

ΕΚΔΟΤΗΣ:	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:	ΦΟΡΕΑΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:	ΚΕΠΑΘΜ/Α1
ΤΜΗΜΑ:	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΣΥΝΤΑΚΤΕΣ:	ΜΑΡΙΑ ΚΑΠΑΡΟΥΝΑΚΗ (Π/ΚΕΠΑΘΜ/Α1/Γ- ΠΕ2/Β)
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:	Τ.Θ. 70360, ΓΛΥΦΑΔΑ, Τ.Κ. 16610, ΕΛΛΑΔΑ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ:	+30-210-9972836
FAX:	+30-210-9930573
e-mail:	accdocuments@hcaa.gr

ΕΚΔΟΣΗ:	7^η
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ:	26/01/2016
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ:	ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΗ ΕΚΔΟΣΗ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ:	ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΟ ΚΟΙΝΟ

(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)

ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΝΤΥΠΟΥ

ΤΙΤΛΟΣ

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΕΝΤΡΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Αναγνωριστικά Εντύπου:	Εκδότης:	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
	Αριθμός Έκδοσης:	7.0
	Ημερομηνία Έκδοσης:	26/01/2016

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το παρόν Εγχειρίδιο ανήκει στην κυριότητα των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας της Ελλάδας και περιγράφει τις επιχειρησιακές διαδικασίες, συνεργασίες, αρμοδιότητες και καθήκοντα των ελεγκτών Ε.Κ.των Κέντρων Ελέγχου Περιοχής Αθηνών-Μακεδονίας, καθώς επίσης και κάθε άλλη πληροφορία που εκρίθη ουσιώδης για την εξυπηρέτηση της εναέριας κυκλοφορίας η οποία διακινείται στο χώρο αρμοδιότητας των Κέντρων Ελέγχου Περιοχής Αθηνών-Μακεδονίας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών Ελλάδας.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

Εναέρια Κυκλοφορία	Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας	Ολοκληρωμένο Σύστημα ΕΕΚ
Επιχειρησιακή Διαδικασία	Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας	Μονάδα Παροχής Υπηρεσιών ΕΚ
Παροχή Υπηρεσιών	Κατάσταση Έκτακτης Ανάγκης	Έλεγχος Περιοχής
Ασφάλεια	Κέντρο Ελέγχου Περιοχής	Διαδικασιακός Έλεγχος
Ποιότητα	Έλεγχος Radar	Τομέας ελέγχου

ΟΝΟΜΑΤΑ ΕΠΑΦΩΝ

ΑΡΙΘΜΟΙ ΤΗΛΕΦΩΝΩΝ

ΗΛΕΚΤΡΟΝ. ΤΑΧ/ΜΕΙΟ

Καπαρουνάκη Μαρία	+30-210-9972836	accdocuments@hcaa.gr
-------------------	-----------------	----------------------

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ & ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Κατάσταση	Κοινό που Απευθύνεται	Προσβασιμότητα
<input type="checkbox"/> Επεξ/ζόμενο Πρόχειρο	<input type="checkbox"/> Γενικό Κοινό	<input type="checkbox"/> Intranet
<input type="checkbox"/> Πρόχειρο	<input type="checkbox"/> Εσωτερική Χρήση	<input type="checkbox"/> Extranet
<input type="checkbox"/> Προτεινόμενη Έκδοση	<input checked="" type="checkbox"/> Περιορισμένο Κοινό	<input type="checkbox"/> Internet
<input checked="" type="checkbox"/> Δημοσιευμένη Έκδοση		<input checked="" type="checkbox"/> Άλλο

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Λειτουργικό Σύστημα	Λογισμικό	Μέγεθος Αρχείου
Windows 7	Microsoft Word 2003	28.00 MB

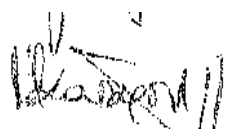
ΑΝΤΙΓΡΑΦΑ

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ	ΚΕΠΑΘΜ/Α1/Γ	ΚΕΠΑΘΜ/Α1	Δ16/Α
ΕΝΤΥΠΑ	ΚΕΠΑΘΜ/Α1/Γ	ΚΕΠΑΘΜ/Α1	

(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)

ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ

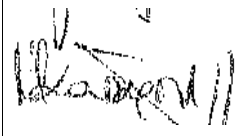
Στον παρακάτω πίνακα αναφέρονται όλες οι Διοικητικές Αρχές που έχουν προβεί διαδοχικά και με βάση την ισχύουσα οργανωτική ιεραρχία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) στην έγκριση της τρέχουσας έκδοσης του παρόντος Εγχειριδίου.

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ	ΗΜ/ΝΙΑ
ΑΝΑΠΛ. Π/ ΚΕΠΑΘΜ/Α1	ΚΑΠΑΡΟΥΝΑΚΗ ΜΑΡΙΑ		24-01-2016

(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)

ΣΥΝΤΑΚΤΕΣ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ

Στον κατωτέρω πίνακα αναφέρονται τα ονοματεπώνυμα, οι οργανικές μονάδες και οι ειδικότητες των υπαλλήλων του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, οι οποίοι έχουν συντάξει το παρόν Εγχειρίδιο.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ	ΚΛΑΔΟΣ/ ΒΑΘΜΟΣ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ	ΗΜ/ΝΙΑ
ΜΑΡΙΑ ΚΑΠΑΡΟΥΝΑΚΗ	Π/ΚΕΠΑΘΜ/Α1/Γ	ΠΕ2/Β		23-01-2016

(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)

ΕΓΓΡΑΦΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Τα κατωτέρω βασικά εγχειρίδια και εξωτερικά έγγραφα αναφοράς έχουν χρησιμοποιηθεί ως ρυθμιστικές αναφορές για τη σύνταξη του παρόντος Εγχειριδίου Λειτουργίας του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

- ICAO Annex 1:** Πτυχία/άδειες προσωπικού, 11^η έκδοση, Ιούλιος 2011, Τροπ. μέχρι 13/11/2014
- ICAO Annex 2:** Κανόνες Αέρος, 10^η έκδοση Ιούλιος 2005, Τροπ. μέχρι 13/11/2014
- ICAO Annex 3:** Μετεωρολογικές υπηρεσίες, 17^η έκδοση, Ιούλιος 2010, Τροπ. 13/11/2014
- ICAO Annex 10 (VOL II):** Αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες, 6^η έκδοση Οκτώβριος 2001, Τροπ. μέχρι 13/11/2014
- ICAO Annex 11:** Εξυπηρετήσεις Εναέριας Κυκλοφορίας, 13^η έκδοση Ιούλιος 2001, Τροπ. μέχρι 14/11/2013
- ICAO Annex 14:** Αεροδρόμια, Τόμος 1^{ος} 5^η έκδοση 2009, Τροπο. Μέχρι 13/11/2014
- ICAO Doc 4444:** Εγχειρίδιο Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας, 15^η έκδοση Ιούλιος 2007, Τροπ. μέχρι 15/11/2012
- ICAO Doc 7030:** Εγχειρίδιο Περιφερειακών Συμπληρωματικών Διαδικασιών, 5^η έκδοση Ιούλιος 2008, Τροπ. μέχρι 25/4/2014
- ICAO Doc 8168:** Λειτουργία Αεροσκαφών, Τόμος I, 5^η έκδοση, 2006, Τροπ. 13/11/2014
- ICAO Doc 8400:** Συντομεύσεις και κώδικες, 8^η έκδοση 2010, Τροπ. μέχρι 18/11/2010
- ICAO Doc 8643:** Ενδείκτες τύπων α/φ Τροπ. μέχρι 14/4/2014
- ICAO Doc 9426:** Εγχειρίδιο Σχεδιασμού Εξυπηρετήσεων Εναέριας Κυκλοφορίας, 1^η έκδοση, 1984, Τροπ. μέχρι 30/12/1992
- ICAO Doc 9859:** Εγχειρίδιο Διαχείρισης της Ασφάλειας, 3^η έκδοση 2013
- ICAO Doc 9882:** Εγχειρίδιο Απαιτήσεων Συστήματος Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας, 1^η έκδοση 2008.

- Ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ) 1035/2011 [(ΕΚ) 923/2012- (ΕΚ) 448/2014]:**Περί Καθορισμού Κοινών Απαιτήσεων για την Παροχή Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας
- Ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ) 549/2004:** Καθορισμός πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού
- Ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ) 550/2004:** Παροχή Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό
- Ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ) 923/2012:** Περί Καθορισμού Κοινών Κανόνων Αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες Αεροναυτιλίας
- Ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ) 805/2011:** Σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων για άδειες και ορισμένα πιστοποιητικά ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- Eurocontrol ESARRs**
- N.3913/2011 (ΦΕΚ Α18, 17/02/2011):** Αναβάθμιση και Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας».
- Απόφαση υπ' αριθμ. Δ10/Α/14966/946 (ΦΕΚ Β, 1587/10-05-2012)** "Τροποποίηση αποφάσεων περί «Μεταβίβασης αρμοδιοτήτων και δικαιώματος υπογραφής «Με εντολή Υπουργού» στους Διοικητή, Υποδιοικητές, Γενικούς Διευθυντές και λοιπούς Προϊσταμένους των Οργανικών Μονάδων της ΥΠΑ"
- ΕΑΠ Ελλάδος:** Έκδοση 1^η 28/6/2012, Τροπ. μέχρι 5/3/2015
- Εγχειρίδιο Διαχείρισης Συστήματος Ασφάλειας ΦΠΥΑΝ:** Έκδοση 2.1, 16/5/2014
- Εγχειρίδιο Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας ΦΠΥΑΝ:** 1^η Έκδοση, 02/10/2011
- Εγχειρίδιο EUROCONTROL σχετικά με AFIS:** 1^η έκδοση, 17/6/2010
- Φάκελος Υπηρεσιακών Σημειωμάτων ομάδων**
- Φάκελος Συμφωνιών με πολιτικές/στρατιωτικές μονάδες**
- Μόνιμες Εσωτερικές Διαδικασίες– ΜΕΔ**
- Μόνιμες Οδηγίες Διαδικασιών – ΜΟΔ**
- SYSTEM DESCRIPTION – THOMSON/CSF**

- SYSTEM SEGMENT SPECIFICATIONS – THOMSON/CSF**
- OPERATOR HANDBOOK – THOMSON/CSF**
- Φάκελος PALLAS/VAR**
- Φάκελος επισκόπησης μηνυμάτων και σφαλμάτων της Flight Data**

(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)

ΑΝΤΙ ΠΡΟΛΟΓΟΥ

Το Εγχειρίδιο αυτό αντικαθιστά την προηγούμενη έκδοση του Εγχειριδίου Λειτουργίας των Κέντρων Ελέγχου Περιοχής Αθηνών-Μακεδονίας (10/4/2013) και έχει σκοπό να επικαιροποιήσει ή/και να ενσωματώσει νέες διατάξεις, οι οποίες αφορούν σε αλλαγές οι οποίες έχουν επέλθει στο τρόπο διαχείρισης της Ε.Κ. στα Κέντρα Ελέγχου Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας (ΚΕΠΑΘΜ/Α1) από την προηγούμενη έκδοση μέχρι σήμερα και οι οποίες έχουν γίνει εντωμεταξύ γνωστές στους ελεγκτές Ε.Κ., μέσω των σχετικών αναθεωρήσεων και Υπηρεσιακών Σημειωμάτων τα οποία έχει εκδώσει η Διεύθυνση του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

Για τη σύνταξη του Εγχειριδίου αυτού κατεβλήθη κάθε δυνατή προσπάθεια, προκειμένου να συμπεριληφθεί το σύνολο των θεμάτων, τα οποία σχετίζονται με διαταγές, οδηγίες, επιχειρησιακές διαδικασίες, συνεργασίες, αρμοδιότητες, ευθύνες και καθήκοντα των ελεγκτών Ε.Κ., καθώς επίσης και κάθε άλλη πληροφορία που εκρίθη ουσιώδης για την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. από τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας με ειδικότητες/καταχωρήσεις διαδικασιακού ελέγχου περιοχής (ACP) και ελέγχου περιοχής με μέσα επιτήρησης (ACS), οι οποίοι εργάζονται στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1. Σύμφωνα με το Ν. 3913/2011 (ΦΕΚ Α 18/17-02-2011) το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 υπάγεται οργανικά στη Διεύθυνση των Κέντρων Ελέγχου Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας, η οποία με τη σειρά της υπάγεται στη Γενική Διεύθυνση του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, η οποία αποτελεί μια εκ των τριών Γενικών Διευθύνσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Σκοπός και αντικείμενο του Εγχειριδίου αυτού είναι η παροχή προς τους ελεγκτές Ε.Κ. του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 τεκμηριωμένης πληροφόρησης σχετικά με την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (Ε.Κ.) στο σύνολο των ελεγχόμενων περιοχών, οι οποίες εμπίπτουν στη αρμοδιότητα του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, σύμφωνα με τις κατεχόμενες από αυτούς ειδικότητες (ratings) και καταχωρήσεις (endorsements). Με βάση το στόχο αυτό το παρόν Εγχειρίδιο πραγματεύεται μία σειρά θεμάτων, η γνώση των οποίων αποτελεί προϋπόθεση για την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ., προκειμένου να διασφαλίζεται, σε κάθε περίπτωση, η ασφαλής, η ομαλή και αποτελεσματική διαχείριση της Ε.Κ.

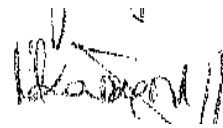
Σημειώνεται ότι η ανάλυση και η πληροφόρηση, η οποία εμπεριέχεται στο παρόν Εγχειρίδιο δεν είναι εξανθητική και κυρίως δεν υποκαθιστά τους εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς, όπως αυτοί περιγράφονται στο ΕΑΠ Ελλάδος και σε όλα τα επίσημα αναγνωρισμένα εγχειρίδια της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), καθώς επίσης και σε αυτά του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization – ICAO) και Eurocontrol στα οποία ο αναγνώστης του Εγχειριδίου παραπέμπεται για περαιτέρω πληροφόρηση και μελέτη.

Για την εξυπηρέτηση του στόχου του, το Εγχειρίδιο χωρίζεται σε δέκα κεφάλαια στα οποία παρουσιάζονται και αναλύονται: α) η οργάνωση της ΥΠΑ και των Κέντρων Ελέγχου περιοχής Αθηνών-Μακεδονίας, β) επιχειρησιακά θέματα, γ) το ολοκληρωμένο σύστημα ελέγχου Ε.Κ., δ) οι Συμφωνίες Συνεργασίας με γειτονικά κέντρα ελέγχου και με άλλες μονάδες ελέγχου Ε.Κ., ε) οι τομείς ελέγχου, οι συνεργασίες και τα ειδικά καθήκοντα ελεγκτών ανά τομέα ελέγχου στ) τα γενικά καθήκοντα ελεγκτών ανά θέση εργασίας ζ) τα θέματα τα οποία σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών συνέγερσης και συντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης η) περιορισμοί εναερίου χώρου στο ΑΘΗΝΑΙ FIR/HELLAS UIR θ) μετεωρολογικά θέματα και τέλος στο κεφάλαιο (ι) διαδικασίες επικοινωνιών και φρασεολογίες. Το Εγχειρίδιο, προκειμένου να είναι πάντοτε επίκαιρο συνοδεύεται από το ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α το οποίο είναι ανεξάρτητο αλλά ταυτόχρονα αποτελεί και αναπόσπαστο μέρος αυτού. Είναι σε μορφή "word" και εμπεριέχει πίνακα στον οποίο θα καταχωρούνται τα Υπηρεσιακά Σημειώματα (υπό μορφήν τροποίσεων) μέσω των οποίων κοινοποιούνται στους ελεγκτές, από τη Διεύθυνση ΚΕΠΑΘΜ/Α1, οι επικείμενες αλλαγές στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1. Το ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α θα συνοδεύει εφεξής το Εγχειρίδιο μέχρι την επανέκδοσή του.

Η αξιολόγηση, η ταξινόμηση και η παρουσίαση της ύλης έγινε κατά τέτοιο τρόπο, ώστε αυτό το Εγχειρίδιο να είναι εύχρηστο και κατανοητό. Ταυτόχρονα, να είναι πάντα επίκαιρο, έχοντας τη δυνατότητα προσθηκών ή αλλαγών, χωρίς να αλλοιώνεται η δομή του.

Ως υπεύθυνη Εγχειριδίου Λειτουργίας (Υ-ΕΛ) θέλω να ευχαριστήσω τους συναδέλφους οι οποίοι βοήθησαν και βοηθούν στην εκάστοτε επικαιροποίηση αυτού του πονήματος, καθώς επίσης και αυτούς οι οποίοι, μελετώντας το Εγχειρίδιο αυτό, θα βοηθήσουν με τις προτάσεις τους για την περαιτέρω βελτίωσή του.

Η Υ- ΕΛ ΚΕΠΑΘΜ/Α1



Μαρία Καπαρουνάκη
Π/ΚΕΠΑΘΜ/Α1/Γ
ΠΕ2/Β

(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)



ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ

Οι κατωτέρω συντμήσεις, που χρησιμοποιούνται στο παρόν εγχειρίδιο, έχουν ληφθεί από τον ICAO DOC 8400/5, το ΕΑΠ Ελλάδας και από το DOC "PALLAS SYSTEM SSS".

ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΕΙΣ
A	
ABI	Advanced Boundary Information (Message Type Designator)
ABM	AbeaM
A/C	AirCraFt
AC	Alto-Cumulus
ACAS	Airborne Collision Avoidance System
ACC	Area Control Center <i>or</i> Area Control
ACK	ACKnowledge
ACP	Accept Message
ACS	Area Control Service
ACT	Aerodrome Control Tower
ACT	ACTive <i>or</i> Activated
ACT	ACTivation (message type designator)
AD	Aerodromes
ADEP	Airport of Departure
ADES	Airport of Destination
ADNC	Air Defense Notification Center
AE	Act Estimated
AFIL	Flight plan filed in the air
AFIS	Aerodrome Flight Information Service
AFISO	Aerodrome Flight Information Service Officer
AFL	Actual Flight Level
AFTN	Aeronautical Fixed Telecommunications Network
AIC	Aeronautical Information Circular
AIP	Aeronautical Information Publication
AIRAC	Aeronautical Information Regulation And Control
AIREP	Air REPort
AIRMET	Information concerning en-route weather phenomena which may affect the safety of low level aircraft operations

AIS	Aeronautical Information Services
ALERFA	Alert Phase
ALR	ALeRting (message type designator)
ALT	ALTitude
ALTN	ALTerNate (aerodrome)
AMSL	Above Mean Sea Level
APP	APProach control office <i>or</i> approach control <i>or</i> approach control service
APR	Automatic Position Report
ARR	ARRival (message type designator)
ASSR	Assigned SSR code
ATA	Actual Time of Arrival
ATAS	Air Traffic Advisory Service
ATC	Air Traffic Control (in general)
ATD	Actual Time of Departure
ATFCM	Air Traffic Flow and Capacity Management
ATIS	Automatic Terminal Information Service
ATM	Air Traffic Management
ATO	Actual Time Overflight
ATS	Air Traffic Services
ATZ	AerodromeTraffic Zone
AV	Act Validated
AVN	Act Validated Not sent
AVS	Act Validated Sent
AVSR	Act Validated Sent Received
AWY	AirWaY
B	
BASE	Cloud BASE
BCN	BeaCoN (aeronautical ground light)
BCST	BroadCaST
BDRY	BounDaRY
BKN	BroKeN
BPN	Boundary PoiNt of entry
BR	Mist
BRG	BeaRinG
B-RNAV	Basic RNAV
C	
CA	Conflict Alert
CAA	Civil Aviation Authority
CADF	
CAVOK	Visibility, Cloud and present weather better than prescribed values or conditions
CB	Cumulo-Nimbus
CC	Cirro-Cumulus



CDN	CoorDiNation (message type designator)
CDR	ConDitional Route
CFL	Coordinated Flight Level
CFMU	Central Flow Management Unit
CH	Channel
CHG	CHanGe modification (message type designator)
CI	Cirrus
CIA	Command Input Area
CIV	CIVil
CLAM	CLeared Level Adherence Monitoring
CLD	CLouD
CLR	CLeaR or CLeaRed to ... <i>or</i> CLeaRance
CMB	CLiMB to <i>or</i> CLiMBing to
CNL	CaNceL (message type designator)
COM	COMmunications
COORD	CO-ORDinated
COP	Co-ordination Point
CP	Combat Profile
CPL	Current flight Plan
CPM	Combat Profile
C/S	Call Sign
CS	Cirro-Stratus
CSU	Control Sector Unit
CTA	ConTrol Area
CTL	ConTroL
CTOT	Calculated Take-Off Time
CTR	ConTRol zone
CU	Cumulus
D	
D	Danger area (followed by identification)
DAIW	Danger Area Infringement Warning
DBMS	Data Base Maintenance System
DCT	DireCT (in relation to flight plan clearances)
DEG	DEGrees
DEL	DElete
DEP	DEParture (message type designator)
DEP	DEParture
DETRESFA	Distress phase
DH	Decision Height
DLA	DeLAy <i>or</i> Delayed
DLA	DeLAyed (message type designator)
DME	Distance Measurement Equipment
DOM	DOMestic
DP	Dew Point temperature
DPL	Displayed flight PLan
DS	Dust Storm

DU DUPE DUPF	DUST DUPLICATED code DUPLICATED Flight plan
E	
EAT EATMP E/B ECAC EET EFPS EMERG ENR ESARR EST ETA ETB ETD ETN ETO EUIR EUR	Expected Approach Time European Air Traffic Management Program EastBound European Civil Aviation Conference Estimated Elapsed Time External Front Processing System EMERGENCY En-route Eurocontrol Safety Regulatory Requirements Estimate (message type designator) Estimated Time of Arrival Estimated Time at Boundary Estimated Time of Departure Estimated Time of Entry Estimated Time Over significant point European Upper Information Region Europe Participating Area
F	
FAF FC FD FDP FDPS FDR FDRG FEW FG FIC FIR FIS FL FLAs FLD FMD FMP FMU FPASD FPL FUA FZ	Final Approach Fix Flow Control Flight Data Flight Data Processor Flight Data Processing System Flight Data Recorder Flight Data Region Few Fog Flight Information Center Flight Information Region Flight Information Service Flight Level Flight Level Allocation scheme Field Flow Management Division Flow Management Position Flow Management Unit Flight Plan Air Situation Display Filed flight Plan Flexible Use of Airspace Freezing



G	
G/A/G GCL GEN GIA GMT GNSS GPS	Ground Air to Ground Graphic Cursor Line GENeral General Information Area Greenwich Mean Time Global Navigation Satellite Systems Global Positioning System
H	
H HAF HCAA HERAS HJ HLD HND HR	Heading Hellenic Air Force Hellenic Civil Aviation Authority Hellenic Radar System Hi-Jack Holding Hand Off Hours
I	
IAF IAS IATA ICAO ICE IDENT IDS IFALPA IFATCA IFF IFL IFR ILS IMC IN INCERFA ISN ISR	Initial Approach Fix Indicated Air Speed International Air Transport Association International Civil Aviation Organisation Icing IDENTification Information Display System International Federation of Airline Pilots' Associations International Federation of Air Traffic Controllers' Associations Identification Friend <i>or</i> Foe Intermediate Flight Level Instrument Flight Rules Instrument Landing System Instrument Meteorological Conditions Το σήμα ABI δεν έχει σταλεί Uncertainty phase Το σήμα ABI έχει σταλεί αλλά δεν έχει έρθει επιβεβαίωση Το σήμα ABI έχει σταλεί και έχει έρθει επιβεβαίωση
K	
KDS KHZ KM	Keyboard Display System Kilohertz KiloMeters

KT	Knots
L	
L LAB LAM LAN LCSU LGAT	Left (runway identification) LABel line Logical Acknowledgement Message (message type designator) Local Area Network Logical Control Sector Unit Latin Greek Athinai
M	
M M MASPS MET METAR MFA MHZ MIL MIN MMI MOD MOD MSAW MSG MSL MSP MSSR MTMA	Mach number Meters Minimum Aircraft System Performance Specifications Meteorological Data Aviation routine weather report Minimum Flight Altitude MegaHertz MILitary MINutes Man Machine Interface MODerate (used to indicate the intensity of weather phenomena) MODification Minimum Safe Altitude Warning MeSsaGe Mean Sea Level Medium Speed Printer Monopulse Secondary Surveillance Radar Military TerMinal Area
N	
NAV N/B NDB NIL NM NOSIG NOTAM	NAVigation NorthBound Non-Directional radio Beacon None Nautical Mile No SIGnificant change (used in trendtype landing forecasts) NOTice to AirMen
O	
OAT OCA OJT	Operational Air Traffic Obstacle Clearance Altitude On the job Training



OLDI OPs ORCAM	On Line Data Interchange Operational Originating Region Code Assignment Method
P	
P PA PA EUR-D PATROCLOS PCSU PFL PHAROS PQ PRI PSR PSSR	Prohibited area (followed by identification) Participating Area Participating Area EUR-D Peripheral Airports Terminal Radar ODS and Centrally Linked Operation System Physical Control Sector Unit Planned Flight Level PanHeLLenic Additional Radar Optimization Scheme Personal Queue Primary Primary Surveillance System Previous SSR Code
Q	
QDM QDR QFE QL QNH	Magnetic heading (zero wind) Magnetic Bearing Atmospheric pressure at aerodrome elevation (<i>or</i> at runway threshold) Quick Look Altimeter sub-scale setting to read (obtain) elevation when on the ground
R	
R R RA RAFC RAM RCF RCMS RCS RDP RDPS REC RECS REQ REV RFL RFP RFPS	Restricted area Right (runway identification) RAin Regional Area Forecast Center Route Adherence Monitoring Radio Communication Failure Remote Control and Maintenance System Remote Control System Radar Data Processor Radar Data Processing System RECORDs RECORDing System REQuest message REVision Requested Flight Level Radar Front Processor Radar Front Processing System

RLB	Rolling Ball
RMKs	ReMarKs
RNAV	Area NAVigation
RNG	RaNGe Marker
RNP	Required Navigation Performance
RPL	Repetitive flight PLan
RQS	ReQuest Supplementary flight plan (message type designator)
RTE	RouTE
RVSM	Reduced Vertical Separation Minima
RWY	RunWaY
S	
SAN	SANitary
SAR	Search And Rescue
SB	SouthBound
SBY	Stand-BY position
SC	Strato-Cumulus
SCT	SCaTtered
SEC	SEConds
SELCAL	SElective CALLing system
SES	Single European Sky
SEV	SEVere (used to qualify icing and turbulence reports)
SID	Standard Instrument Departure
SIGMET	Information concerning en-route weather phenomena which may affect the safety of aircraft operations
SITA	Societe Inernationale de Telecommunication Aeronautique
SMC	System Monitoring and Control
SMS	Safety Management System
SN	SNow
SNOWTAM	A special series NOTAM notifying the presence or removal of hazardous conditions due to snow, ice, slush or standing water associated with snow, slush and ice on the movement area, by means of a specific format
SPECI	Aviation selected SPECIal weather report (in aeronautical meteorological code)
SPI	Special Pulse Identification
SPL	SupPLEmentary Flight Plan (message type designator)
SRW	Second Radar Window
SRY	SecondaRY
SSR	Secondary Surveillance Radar
ST	STratus
STAR	Standard instrument ARrival (route)
STCA	Short Term Conflict Alert
STS	STatuS
SVFR	Special VFR



T	
TACAN	UHF TACTical Air Navigation aid
TARs	Terminal Area surveillance radars
TAS	True Air Speed
TDS	Test and Development Sector position
TIL	Until
TL	Till (followed by time by which weather change is forecast to end)
TLAB	Track LABELing
TMA	TerMinal control Area
TS	ThunderStorm
TURB	TURBulence
TVOR	Terminal VOR
TWR	Aerodrome control ToWeR
U	
UFN	Until Further Notice
UHF	Ultra High Frequency (300 to 3000 MHz)
UIR	Upper flight Information Region
UNL	UNLimited
U/S	UnServiceable
UTC	Coordinated Universal Time
V	
VAR	Voice communication system, Ancillaries, Remote control system
VEL	VELOCITY leader
VFR	Visual Flights Rules
VHF	Very High Frequency (30 to 300 MHz)
VIP	Very Important Person
VIS	VISibility
VMC	Visual Meteorological Conditions
VOLMET	Meteorological information for aircraft in flight
VOR	VHF Omni directional Radio range
VORTAC	VOR and TACAN combination
W	
WAFC	World Area Forecast Center
W/B	WestBound
WEF	With Effect From
WID	WIDth
WIE	With Immediate Effect
WILCO	Will Comply

WRNG	WaRNinG
X	
X	Cross
Z	
Z	Coordinated universal time

ΓΔΦΠΥΑΝ	Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας
ΕΑΠ	Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών
ΕΑΠΑ	Επιτροπή Αναφορών Περιστατικών Ασφαλείας
ΕΔΠ	Εγχειρίδιο Διαχείρισης Ποιότητας
ΕΕΑΑ	Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας
ΕΕΚ	Έλεγχος / Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας
Ε.Κ.	Εναέρια Κυκλοφορία
ΕΚΣΕΔ	Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης
ΕΜΥ	Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία
ΚΕΝΑ	Κέντρο Ενημέρωσης Αεράμυνας
ΚΕΠ	Κέντρο Ελέγχου Περιοχής
ΚΕΠΑΘ	Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Αθηνών
ΚΕΠΜΑ	Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Μακεδονίας
ΜΕΔ	Μόνιμη Εσωτερική Διαταγή
ΜΟΔ	Μόνιμες Οδηγίες
ΠΑ	Πολεμική Αεροπορία
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΠΕΑ	Πύργος Ελέγχου Αεροδρομίου
ΣΔΠ	Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας
ΣΠΟΑ	Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας
ΣΑΕ	Σύστημα Αεροπορικού Ελέγχου
ΥΠΑ	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης
ΦΠΥΑΝ	Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας



(ΚΕΝΗ ΣΕΛΙΔΑ)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΓΕΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

- ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1** **Οργάνωση ΥΠΑ και Κέντρων Ελέγχου
Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας**
- ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2** **Επιχειρησιακά θέματα**
- Σφάλμα! Το αρχείο προέλευσης της αναφοράς δεν βρέθηκε.
Ολοκληρωμένο σύστημα ελέγχου Ε.Κ.
- ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4** **Συμφωνίες συνεργασίας με γειτονικά κέντρα
ελέγχου και με άλλες μονάδες ελέγχου Ε.Κ.**
- ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5** **Τομείς Ελέγχου – Συνεργασίες και ειδικά
καθήκοντα ελεγκτών ανά τομέα ελέγχου**
- ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6** **Καθήκοντα ελεγκτών ανά θέση εργασίας**
- ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7** **Καταστάσεις ανάγκης – Έκτακτα
περιστατικά**
- ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8** **Περιορισμοί εναέριου χώρου**
- ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9** **Μετεωρολογικά θέματα**
- ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10** **Διαδικασίες επικοινωνιών – Φρασεολογίες**

(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΑ
ΚΑΙ
ΚΕΝΤΡΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.1	ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΑ	- 1 -
1.2	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	- 5 -
1.2.1	Διάρθρωση των Κέντρων Ελέγχου Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας	- 5 -
1.2.2	Παρεχόμενες εξυπηρετήσεις Ε.Κ. από το ΚΕΠΑΘΜ/Α1.....	- 7 -
1.2.3	Οργάνωση θέσεων εργασίας του ΚΕΠΑΘΜ/Α1	- 7 -
1.2.4	Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης Αθηνών-Μακεδονίας (Flight Information Center – FIC).....	- 9 -
1.2.5	Έδρες εργασίας – Τομείς Ελέγχου του ΚΕΠΑΘΜ/Α1	- 11 -
1.2.6	Εξοπλισμός των εδρών ελέγχου του ΚΕΠΑΘΜ/Α1	- 12 -



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

1.1 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΑ

1.1.1 Η κρατική Αρχή η οποία είναι υπεύθυνη για τη συνολική διοίκηση των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχονται στο FIR Αθηνών, είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Αποστολή της είναι η οργάνωση, η ανάπτυξη και ο έλεγχος του συστήματος αερομεταφορών της χώρας.

1.1.2 Η ΥΠΑ ιδρύθηκε το 1931 και αποτελεί δημόσια υπηρεσία του υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Το οργανόγραμμα της ΥΠΑ καθορίστηκε με το Ν.Δ. 714/70 το οποίο στη συνέχεια τροποποιήθηκε από διάφορα άλλα Προεδρικά Διατάγματα ή/και νόμους, προκειμένου η νέα δομή να εξυπηρετεί τις ανάγκες της εκάστοτε χρονικής περιόδου.

1.1.3 Το 2010, με το Π.Δ. 103/2010 ιδρύεται, υπό τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας, τον δε επόμενο χρόνο, το 2011, ακολουθεί η αναβάθμιση και αναδιοργάνωση της ΥΠΑ, με βάση τα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα, προκειμένου να καθιερωθεί ο λειτουργικός διαχωρισμός του Εποπτικού έργου από αυτό του Φορέα παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας.

1.1.3.1 Συγκεκριμένα, με το νόμο 3913/2011 καθιερώνεται η Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (ΦΕΚ 18Α /17-02-2011). Με την ψήφιση και εφαρμογή του εν λόγω Νόμου η Γενική Διεύθυνση Αεροναυτιλίας (ΓΔΑΝ) της ΥΠΑ, η οποία είχε συσταθεί με το Π.Δ. 19/1992 (ΦΕΚ 4Α/30-01-1992), μετονομάζεται σε Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και αποτελεί στο εξής τον Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας της Ελληνικής Δημοκρατίας, κατά την έννοια του άρθρου 2 του Κανονισμού 549/2004 Ε.Κ. (L 96, 31.3.2004, Ρ.1). Η βασική δομική αλλαγή.

1.1.3.2 Η Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας αποτελεί σήμερα μία από τις τρεις Γενικές Διευθύνσεις της νέας οργανωτικής δομής της ΥΠΑ, με τις άλλες δύο να παραμένουν με την ίδια δομή και επωνυμία όπως και πριν την αναδιάρθρωση και οι οποίες είναι: α) η Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης (ΓΔΔΥ) και β) η Γενική Διεύθυνση Αερομεταφορών (ΓΔΑΜ).

1.1.4 **Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας**

Έργο της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας (Ε.Ε.Α.Α.) είναι η πιστοποίηση, εποπτεία και επιθεώρηση του Παρόχου Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, όπως αυτό υπαγορεύεται από τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροναυτιλία, στα πλαίσια του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, συμπεριλαμβανομένων και των Κανονιστικών Απαιτήσεων Ασφάλειας της Αεροναυτιλίας.

Η Ε.Ε.Α.Α. υπάγεται, ως ειδική Διεύθυνση, στη Διοικητική Οργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, είναι όμως λειτουργικά ανεξάρτητη από τον Φορέα παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, προκειμένου να ασκεί τις εξουσίες της κατά τρόπο αμερόληπτο και διαφανή.

Προϊστάμενος στην ιεραρχία του προσωπικού της Αρχής είναι ο Υπουργός Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

1.1.5 **Ο ΦΟΡΕΑΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Η Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και όλες οι οργανικές μονάδες οι οποίες ανήκουν σε αυτήν παρέχουν το σύνολο των Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας στη γενική Εναέρια Κυκλοφορία (Ε.Κ.) με βάση τρεις (3) πυλώνες λειτουργικών δραστηριοτήτων οι οποίοι οριοθετούνται ευδιάκριτα μέσω του οργανωτικού τους διαχωρισμού σε τρεις (3) αντίστοιχους Τομείς Παροχής Υπηρεσιών, ως ακολούθως:

- τον Τομέα Παροχής Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Services – ATS),
- τον Τομέα Παροχής Υπηρεσιών Επικοινωνίας, Πλοήγησης και Επιτήρησης (Communication, Navigation, Surveillance – CNS) και
- τον Τομέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτικών Πληροφοριών (Aeronautical Information Services – AIS).

1.1.5.1 Για λόγους τυποποίησης και συντομογραφίας ο Ελληνικός Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας θα αναφέρεται με τη συντομογραφία του, όπως προκύπτει από το ακρωνύμιο των λέξεων που απαρτίζουν την επωνυμία του στην Ελληνική Γλώσσα, δηλαδή θα είναι ΓΔ-ΦΠΥΑΝ (Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας). Η ΓΔ-ΦΠΥΑΝ υποχρεούται να λειτουργεί σύμφωνα με τα εκάστοτε ισχύοντα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα ασφαλείας, με σκοπό την αποτελεσματική και ασφαλή διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.



1.1.6 **Η δομή της ΥΠΑ**

1.1.6.1 Της ΥΠΑ προϊστάται ο Διοικητής, συνεπικουρούμενος από δύο υποδιοικητές.

1.1.6.2 Στη Διοίκηση υπάγονται τρεις Γενικές Διευθύνσεις:

- του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας
- των Αερομεταφορών
- της Διοικητικής Υποστήριξης

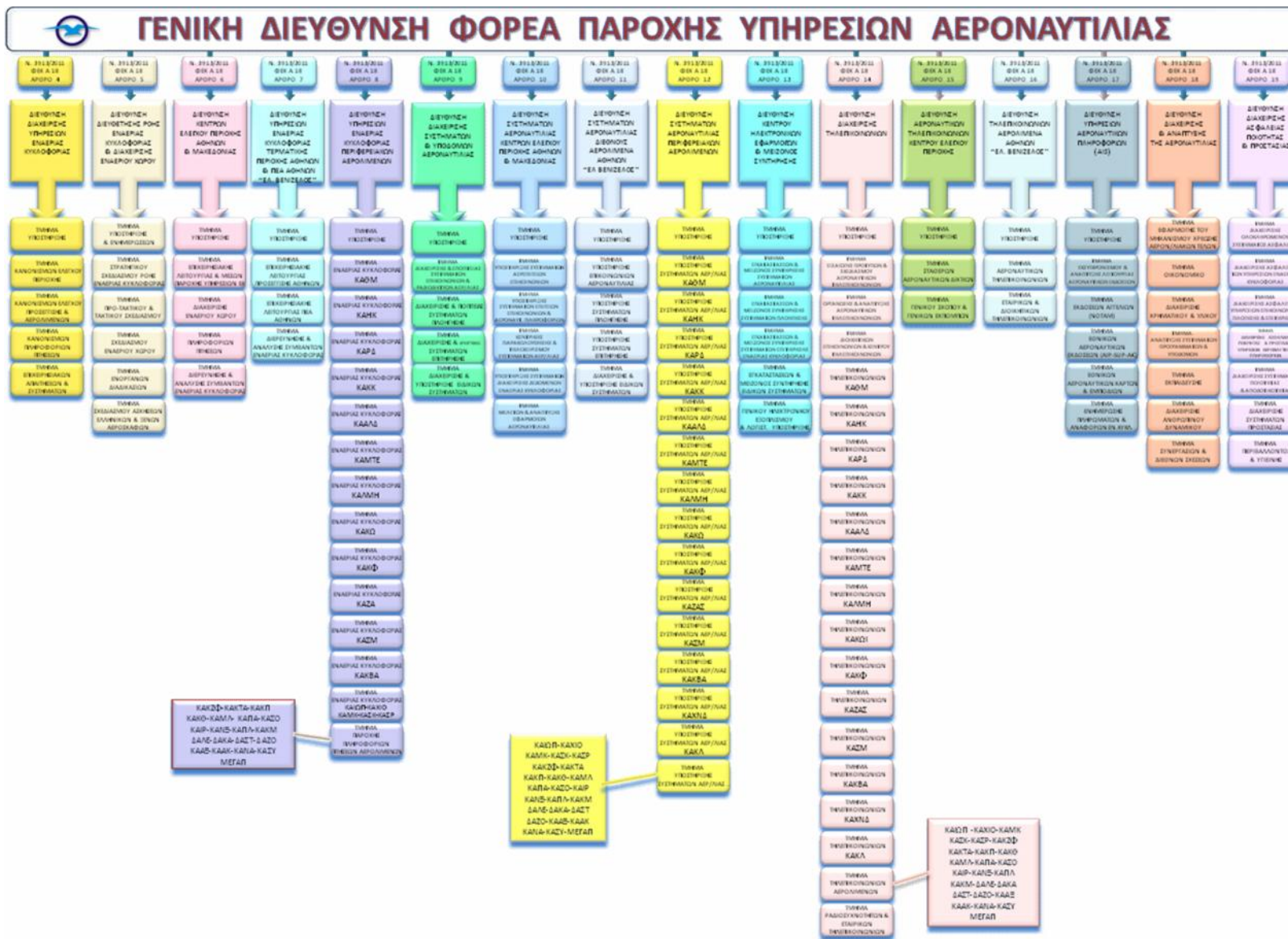
Κάθε Γενική Διεύθυνση συγκροτείται από έναν αριθμό Διευθύνσεων, Τμημάτων και Ειδικών Υπηρεσιών.

1.1.6.3 Η ΓΔΦΠΥΑΝ διαρθρώνεται διοικητικά σε δεκαέξι (16) Διευθύνσεις, ως ακολούθως:

- Διεύθυνση Διαχείρισης Υπηρεσιών Εναέριας κυκλοφορίας
- Διεύθυνση Διευθέτησης Ροής Εναέριας Κυκλοφορίας και Διαχείρισης Εναερίου Χώρου
- Διεύθυνση Κέντρων Ελέγχου Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας
- Διεύθυνση Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας Τερματικής Περιοχής Αθηνών και Αεροδρομίου Αθηνών "Ελ. Βενιζέλος"
- Διεύθυνση Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας Περιφερειακών Αερολιμένων
- Διεύθυνση Διαχείρισης Συστημάτων και Υποδομών Αεροναυτιλίας
- Διεύθυνση Συστημάτων Αεροναυτιλίας Κέντρου Ελέγχου Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας
- Διεύθυνση Συστημάτων Αεροναυτιλίας Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών "Ελ. Βενιζέλος"
- Διεύθυνση Συστημάτων Αεροναυτιλίας Περιφερειακών Αερολιμένων
- Διεύθυνση Κέντρου Ηλεκτρονικών Εφαρμογών και Μείζονος Συντήρησης
- Διεύθυνση Διαχείρισης Τηλεπικοινωνιών
- Διεύθυνση Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών (ΚΕΠ)
- Διεύθυνση Τηλεπικοινωνιών Αερολιμένα Αθηνών "Ελ. Βενιζέλος"
- Διεύθυνση Διαχείρισης Υπηρεσιών Αεροναυτικών Πληροφοριών AIS
- Διεύθυνση Διαχείρισης και Ανάπτυξης της Αεροναυτιλίας
- Διεύθυνση Διαχείρισης Ασφάλειας Ποιότητας και Προστασίας

1.1.6.4 Κάθε Διεύθυνση, ανάλογα με το πεδίο δράσης, τις αρμοδιότητες και τις υπευθυνότητές της, περιλαμβάνει συγκεκριμένο αριθμό τμημάτων.

1.1.6.5 Ο Προϊστάμενος της ΓΔ-ΦΠΥΑΝ είναι αρμόδιος και για την εκπροσώπηση της Γενικής Διεύθυνσης έναντι της Ε.Ε.Α.Α, καθώς επίσης και για την υλοποίηση των στόχων των Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και για την εφαρμογή της πολιτικής ασφάλειας της Αεροναυτιλίας.





1.2 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

1.2.1 Διάρθρωση των Κέντρων Ελέγχου Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας

Η Διεύθυνση των Κέντρων Ελέγχου Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας (εφεξής ΚΕΠΑΘΜ/Α1) περιλαμβάνει, με βάση το οργανόγραμμά της, τα ακόλουθα Τμήματα:

- ΚΕΠΑΘΜ/Α1/Α Τμήμα Υποστήριξης
- ΚΕΠΑΘΜ/Α1/Β Τμήμα Επιχειρησιακής Λειτουργίας και Μέσων Παροχής Υπηρεσιών Ε.Κ.
- ΚΕΠΑΘΜ/Α1/Γ Τμήμα Διαχείρισης Εναερίου Χώρου
- ΚΕΠΑΘΜ/Α1/Δ Τμήμα Πληροφοριών Πτήσεων
- ΚΕΠΑΘΜ/Α1/Ε Τμήμα Διερεύνησης και Ανάλυσης Συμβάντων.

1.2.1.1 Αρμοδιότητες των Τμημάτων του ΚΕΠΑΘΜ/Α1

1.2.1.1.1 ΚΕΠΑΘΜ/Α1/Α – Τμήμα Υποστήριξης

Έχει, μεταξύ άλλων, ως κύριο έργο:

- την έκδοση προγραμμάτων εργασίας προσωπικού
- την προώθηση προγραμμάτων εκπαίδευσης στην πράξη, για την απόκτηση των απαιτούμενων ειδικοτήτων και καταχωρήσεων των ΚΕΠ
- την εκπόνηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων και την προώθηση επιμορφώσεων
- την παρακολούθηση επαγγελματικής κατάρτισης και την εποπτεία βελτίωσης των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας
- τον χειρισμό θεμάτων Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης (ΠΣΕΑ)
- την γραμματειακή υποστήριξη και μερική διαχείριση υλικού.

1.2.1.1.2 ΚΕΠΑΘΜ/Α1/Β – Τμήμα Επιχειρησιακής Λειτουργίας και Μέσων Παροχής Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας

Έχει, μεταξύ άλλων, ως κύριο έργο:

- την παροχή υπηρεσιών ελέγχου Ε.Κ. στο FIR Αθηνών και την εισήγηση επιχειρησιακών διαδικασιών
- την εισήγηση οδηγιών για την εφαρμογή τους
- την τήρηση δελτίου παρακολούθησης καλής λειτουργίας συστημάτων Ελέγχου Ε.Κ.
- την ενημέρωση προσωπικού ΚΕΠ για θέματα της αρμοδιότητάς του
- την παρακολούθηση διεθνών εξελίξεων σε θέματα αρμοδιότητάς του



- το χειρισμό θεμάτων χωρητικότητας τομέων ΚΕΠ, σε συνεργασία με το τμήμα στρατηγικού σχεδιασμού.

1.2.1.1.3 ΚΕΠΑΘΜ/Α1/Γ – Τμήμα Διαχείρισης Εναερίου Χώρου

Έχει, μεταξύ άλλων, ως κύριο έργο:

- τη σύναψη Συμφωνιών Συνεργασίας με γειτονικές υπηρεσίες πολιτικές και στρατιωτικές της ημεδαπής ή αλλοδαπής
- το συντονισμό για τη διεξαγωγή αεροπορικών ασκήσεων και ειδικών πτήσεων
- την εισήγηση οδηγιών για την εφαρμογή τους σε θέματα αρμοδιότητάς του
- το χειρισμό θεμάτων χωρητικότητας τομέων ΚΕΠ
- την ενημέρωση προσωπικού ΚΕΠ για θέματα της αρμοδιότητάς του
- την καθιέρωση διαδικασιών συντονισμού τακτικού επιπέδου με τις στρατιωτικές Αρχές.

1.2.1.1.4 ΚΕΠΑΘΜ/Α1/Δ – Τμήμα Πληροφοριών Πτήσεων

Έχει, μεταξύ άλλων, ως κύριο έργο:

- την παρακολούθηση των πτήσεων που εκτελούνται με κανόνες όψεως
- την παροχή πληροφοριών πτήσεων
- το χειρισμό θεμάτων κατάστασης ανάγκης αεροσκαφών εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεως Αθηνών
- την έκδοση κάθε είδους τηλεγραφήματος ελέγχου Ε.Κ.
- την καταγραφή, ανάπτυξη και διανομή όλων των δεδομένων πτήσεων των αεροσκαφών.

1.2.1.1.5 ΚΕΠΑΘΜ/Α1/Ε – Τμήμα Διερεύνησης και Ανάλυσης Συμβάντων Ε.Κ.

Έχει, μεταξύ άλλων, ως κύριο έργο:

- τη συλλογή συμβάντων Ε.Κ.
- την απομαγνητοφώνηση, διερεύνηση, ανάλυση, εκπόνηση έκθεσης του συμβάντος και εισήγηση ενεργειών και μέτρων
- την άμεση προώθηση των συμβάντων στις Διευθύνσεις Διαχείρισης Υπηρεσιών Ε.Κ. και Ασφάλειας Ποιότητας και Προστασίας και στην Επιτροπή Αναφορών Περιστατικών Ασφάλειας
- την κατάλληλη αξιοποίηση των συμβάντων για εκπαιδευτικούς σκοπούς
- τη λήψη μέτρων προστασίας προσωπικών δεδομένων.



1.2.2 Παρεχόμενες εξυπηρέτησεις Ε.Κ. από το ΚΕΠΑΘΜ/Α1

1.2.2.1 Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 παρέχει:

- I. Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. σε ελεγχόμενες πτήσεις, που διεξάγονται σε ελεγχόμενες περιοχές, οι οποίες ανήκουν στη δικαιοδοσία τους.
- II. Εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και εξυπηρέτηση συνέγερσης, στις IFR πτήσεις, στις VFR πτήσεις κατά τη διάρκεια της νύκτας και στις VFR πτήσεις πάνω από το FL200 εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσης (FIR) Αθηνών, εκτός αν έχει καθορισθεί άλλη υπηρεσία σε μια συγκεκριμένη περιοχή που να παρέχει όμοια εξυπηρέτηση.

1.2.3 Οργάνωση θέσεων εργασίας του ΚΕΠΑΘΜ/Α1

Στην επιχειρησιακή αίθουσα ελέγχου του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 (Operational Room) υπάρχουν οι ακόλουθες θέσεις εργασίας:

- του προϊσταμένου Φυλακής (Supervisor)
- του ελεγκτή ροής (flow controller)
- των 18 εδρών (δύο από αυτές χρησιμοποιούνται και για Test and Development) και
- της Flight Data (FD)

Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 εντάσσονται σε έξι ομάδες εργασίας 24ώρου Φυλακής. Σε κάθε ομάδα επικεφαλής είναι ο προϊστάμενος Φυλακής.

1.2.3.1 Τη θέση του προϊσταμένου Φυλακής στελεχώνει έμπειρος ελεγκτής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, εφόσον πληροί τις απαιτήσεις επάρκειας και κατέχει καταχώριση αδειάς SUP, πιστοποιημένη από την Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας.

1.2.3.2 Τη θέση του flow controller στελεχώνει έμπειρος ελεγκτής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, ο οποίος ασκούσε επί έτη την ειδικότητα ελέγχου περιοχής με μέσα επιτήρησης. Ο εν λόγω ελεγκτής έχει εκπαιδευθεί από τη Διεύθυνση Διευθέτησης Ροής Εναέριας Κυκλοφορίας και Διαχείρισης Εναερίου Χώρου και έχει ορισθεί από την Διεύθυνση του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 να εκτελεί τις εν λόγω αρμοδιότητες.

1.2.3.3 Σε κάθε έδρα εξυπηρέτησης Ε.Κ. υπάρχουν τρεις θέσεις εργασίας:

- του Executive (ελεγκτή ραντάρ)
- του Planner
- του Assistant (βοηθού)



1.2.3.4 Οι διατάξεις, οι οποίες αφορούν στις άδειες των ελεγκτών Ε.Κ., καθώς επίσης και στα απαραίτητα πιστοποιητικά για την ισχύ των αδειών αυτών, προκειμένου να μπορούν να ασκούν τα καθήκοντά τους ως ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1, καθορίζονται από τον Κανονισμό 805/2011 της Επιτροπής, ο οποίος αναφέρεται στην κοινοτική άδεια ελεγκτή Ε.Κ. και είναι σύμφωνος με τις διατάξεις του Κανονισμού 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Η Εθνική Εποπτική Αρχή εκδίδει και εξασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες ελέγχου Ε.Κ. στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1 παρέχονται αποκλειστικά από ελεγκτές Ε.Κ. οι οποίοι κατέχουν την απαιτούμενη άδεια, σύμφωνα με τον Κανονισμό 805/2011.

1.2.3.4.1 Η θέση του ελεγκτή ραντάρ στελεχώνεται από ελεγκτή με ειδικότητα ελέγχου περιοχής με μέσα επιτήρησης (ACS).

Η ειδικότητα για έλεγχο περιοχής με μέσα επιτήρησης (ACS) δηλώνει ότι ο κάτοχος της άδειας είναι ικανός να παρέχει υπηρεσίες ελέγχου ΕΚ σε αεροσκάφη, με τη χρήση εξοπλισμού επιτήρησης, η οποία συνοδεύεται τουλάχιστον από μία από τις ακόλουθες καταχωρίσεις:

- I. καταχώριση για ραντάρ (RAD), η οποία δηλώνει ότι ο κάτοχος είναι ικανός να παρέχει υπηρεσίες ελέγχου περιοχής με τη χρήση εξοπλισμού ραντάρ επιτήρησης
- II. καταχώριση για αυτόματη εξαρτώμενη επιτήρηση (ADS), η οποία δηλώνει ότι ο κάτοχος είναι ικανός να παρέχει υπηρεσίες ελέγχου περιοχής με τη χρήση επιτήρησης εξαρτώμενης από αυτόματα όργανα.
- III. καταχώριση για έλεγχο τερματικής περιοχής (TCL), που χορηγείται επιπροσθέτως των καταχωρίσεων για ραντάρ ή για αυτόματη εξαρτώμενη επιτήρηση, η οποία δηλώνει ότι ο κάτοχος είναι ικανός να παρέχει υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, με τη χρήση οιοδήποτε εξοπλισμού επιτήρησης, σε αεροσκάφη που κυκλοφορούν σε συγκεκριμένη τερματική περιοχή ή /και γειτονικούς τομείς.

Σημείωση.- Ο κάτοχος αδειάς ACS προϋποθέτει την κατοχή αδειάς ACP.

1.2.3.4.2 Η θέση του ελεγκτή planner στελεχώνεται από ελεγκτή με ειδικότητα διαδικασιακού ελέγχου περιοχής (ACP).

Η ειδικότητα διαδικασιακού ελέγχου περιοχής (ACP) δηλώνει ότι ο κάτοχος της άδειας είναι ικανός να παρέχει υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε αεροσκάφη, χωρίς τη χρήση μέσων επιτήρησης.

Ο ελεγκτής planner προγραμματίζει/σχεδιάζει την κυκλοφορία σε ένα τομέα ευθύνης και συντρέπει τον ελεγκτή ραντάρ στο έργο του.



- 1.2.3.4.3 Η θέση του βοηθού στελεχώνεται από ελεγκτή μη κάτοχο ειδικότητας, ο οποίος έχει παρακολουθήσει τη μεταβατική φάση εκπαίδευσης της μονάδας.
Ο βοηθός συντρέχει τον planner και τον ελεγκτή ραντάρ στο έργο τους. Η θέση εργασίας του βοηθού δύναται να συμπίπτει με τη θέση εργασίας του planner, οπότε το έργο αυτού εκτελείται από τον planner.
- 1.2.3.4.4 Η θέση Flight Data (FD) στελεχώνεται από ελεγκτή μη κάτοχο ειδικότητας.
- 1.2.3.4.5 Στις έδρες Test and Development ελέγχονται και δοκιμάζονται, πριν εισαχθούν στο σύστημα PALLAS UPGRADE, τροποποιημένες διαδικασίες, νέα στοιχεία ή προγράμματα (π.χ. νέος εναέριος διάδρομος, παράμετροι κ.λπ.).
- 1.2.3.4.6 Σύμφωνα με τον Κανονισμό Επιχειρησιακής Επάρκειας Μονάδας (Unit Competence Plan-UCP), οι απαραίτητες ειδικότητες και καταχωρίσεις ειδικότητας που απαιτούνται για το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 είναι οι:
- ACP LGGG/LGMD ALL SECTORS
 - ACS-RAD LGGG/LGMD ALL SECTORS
- 1.2.4 **Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης Αθηνών-Μακεδονίας (Flight Information Center – FIC)**
Το Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης Αθηνών και Μακεδονίας λειτουργεί στην αίθουσα του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και παρέχει εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και εξυπηρέτηση συνέγερσης από τις ακόλουθες θέσεις εργασίας:
- FIC/VFR
 - FIC
- 1.2.4.1 ΘΕΣΗ FIC/VFR
- 1.2.4.1.1 Ο ελεγκτής της θέσης FIC/VFR (VFR) παρέχει εντός του FIR Αθηνών και στις περιοχές που είναι αρμόδιος:
- I. εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης:
 - στις γνωστές VFR πτήσεις μέχρι το FL195 κατά τη διάρκεια της ημέρας
 - στις IFR πτήσεις μετά από αίτησή τους,
 - II. εξυπηρέτηση συνέγερσης στις γνωστές VFR πτήσεις μέχρι το FL195 κατά τη διάρκεια της ημέρας,



εκτός των περιοχών που ανήκουν στην αρμοδιότητα των τοπικών μονάδων εξυπηρέτησης Ε.Κ. (Πύργοι αεροδρομίων, υπηρεσίες ελέγχου προσέγγισης και AFIS).

- 1.2.4.1.2 Το Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης Αθηνών και Μακεδονίας φέρει το χαρακτηριστικό κλήσης "ATHINAI INFORMATION" και "MAKEDONIA INFORMATION" αντίστοιχα.
- 1.2.4.1.3 Οι αρμοδιότητες της θέσης VFR μεταβιβάζονται στον τομέα ελέγχου, στην περιοχή ευθύνης του οποίου ίπταται το α/φ κατά τις ώρες που δεν λειτουργεί η εν λόγω θέση.
- 1.2.4.2 ΘΕΣΗ FIC
 - 1.2.4.2.1 Το FIC είναι υπεύθυνο για τη σήμανση και εφαρμογή των φάσεων αβεβαιότητας, συναγερμού και κινδύνου, αναλόγως της περιστάσεως, στο FIR Αθηνών και είναι αρμόδιο για την προώθηση των σχετικών πληροφοριών στο Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ).
 - 1.2.4.2.2 Το Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης Αθηνών και Μακεδονίας ή/και το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 χρησιμεύουν ως κεντρικά σημεία συλλογής και προώθησης στο ΕΚΣΕΔ, όλων των πληροφοριών που σχετίζονται με την κατάσταση επείγουσας ανάγκης ενός α/φ που ίπταται εντός του FIR Αθηνών.
 - 1.2.4.2.3 Η θέση του FIC ενεργοποιείται από τον προϊστάμενο Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και στελεχώνεται αναλόγως, όταν παρουσιασθεί κατάσταση ανάγκης σε α/φ. Λειτουργεί υπό την άμεση επίβλεψη και εποπτεία αυτού.



1.2.5 **Έδρες εργασίας – Τομείς Ελέγχου του ΚΕΠΑΘΜ/Α1**

1.2.5.1 Στην επιχειρησιακή αίθουσα ελέγχου υπάρχουν 17 έδρες εργασίας (Physical Control Sector Units).

Κάθε έδρα ελέγχου είναι ονοματισμένη για λόγους λειτουργικούς. Π.χ. AC1 SIT, AC5 MIL/LOW κ.λπ.

Το FIR Αθηνών, για την καλύτερη εξυπηρέτηση της εναέριας κυκλοφορίας, είναι διαιρεμένο σε 18 γεωγραφικά τμήματα.

Κάθε γεωγραφικό τμήμα φέρει την ονομασία της έδρας ελέγχου που αντιστοιχεί (Logical CSU).

Π.χ. το νοτιοανατολικό γεωγραφικό τμήμα ονομάζεται AC13 από την έδρα που αντιστοιχεί σε αυτό.

1.2.5.2 Κάθε έδρα ελέγχου αποτελείται από τον Physical CSU (φυσική θέση) και από τον Logical CSU (το γεωγραφικό τμήμα ελέγχου του εναέριου χώρου που του αντιστοιχεί).

Κάθε Physical CSU συνδέεται απαραίτητως με έναν Logical CSU.

Η τομεοποίηση (sectorization) περιγράφει τη σχέση μεταξύ Logical CSU και Physical CSU.

1.2.5.3 Οι θέσεις εργασίας διακρίνονται σε θέσεις "sectorizable", όπως είναι οι θέσεις του ελεγκτή ραντάρ ή του planner, και σε θέσεις που δεν είναι "sectorizable", όπως είναι οι θέσεις του προϊσταμένου Φυλακής ή οι θέσεις της Flight Data.



1.2.6 **Εξοπλισμός των εδρών ελέγχου του ΚΕΠΑΘΜ/Α1**

1.2.6.1 Στο σύστημα PALLAS UPGRADE οι θέσεις εργασίας, σε κάθε έδρα ελέγχου, είναι εφοδιασμένες με:

- οθόνη ραντάρ τύπου SONY: 2K x 2K για τον ελεγκτή ραντάρ
2K x 2K για τον planner
1K x 1K για το βοηθό, ο οποίος όμως στερείται video-MAP
- το κύριο πάνελ του VAR
- τα back up panels του VAR
- keyboard και mouse
- θέση για κάσκα επικοινωνιών μαγνητοφωνούμενης συνομιλίας.

Επίσης κάθε έδρα ελέγχου είναι εφοδιασμένη με:

- το σύστημα κινδύνου
- τα γκρι τηλέφωνα (εφεδρικά του main και back up VCS)
- ένα εκτυπωτή λωρίδων προόδου πτήσης (Strip Printer)
- ένα IDS (Input Display System) του συστήματος VAR.

1.2.6.2 Στις έδρες AC1, AC2, AC4, AC5, AC6, AC7, AC8, AC12 και AC14 υπάρχουν οθόνες του OLD PALLAS, οι οποίες μπορούν να τεθούν σε επιχειρησιακή εκμετάλλευση σε περίπτωση απώλειας ή υποβάθμισης του PALLAS UPGRADE.

1.2.6.3 Σε όλες τις έδρες του ΚΕΠΑΘΜΑ/Α1 έχει εγκατασταθεί το HERMES contingency system.



(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

2.1 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ - 1 -

- 2.1.1 Γενικά..... - 1 -
- 2.1.2 Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. (Air Traffic Control Service – ATC)..... - 2 -
- 2.1.3 Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Πτήσης (Flight Information Service – FIS)- 6 -
- 2.1.4 Εξυπηρέτηση Συνέγερσης (Alerting Service)..... - 9 -
- 2.1.5 Λοιπές εξυπηρετήσεις..... - 10 -
- 2.1.6 Διαχείριση ροής της Ε.Κ. και της Χωρητικότητας (Air Traffic Flow and Capacity Management – ATFCM) - 13 -

2.2 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ - 15 -

- 2.2.2 Ταξινόμηση εναερίων χώρων (Annex 11, παρ. 2.6) - 16 -
- 2.2.3 Προδιαγραφές Περιοχών Πληροφοριών Πτήσης, Περιοχών Ελέγχου και Ζωνών Ελέγχου - 18 -
- 2.2.4 Τερματικές Περιοχές Ελέγχου και Εναέριοι Διάδρομοι..... - 20 -
- 2.2.5 Ονομασία και κατακόρυφα όρια Περιοχής Πληροφοριών Πτήσης, Περιοχών Ελέγχου και Ζωνών Ελέγχου στο FIR Αθηνών (βλ. ΕΑΠ Ελλάδα (ENR 2.1))..... - 22 -
- 2.2.6 Τομεοποίηση εναερίου χώρου..... - 28 -



2.2.7	Μέγιστος φόρτος εργασίας (Workload) – Χωρητικότητα (Capacity)	- 28 -
2.2.8	Ευέλικτη χρήση του εναερίου χώρου	- 30 -
2.3	ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΝ Ε.Κ. - 32 -	
2.3.1	Σχέδιο πτήσης	- 32 -
2.3.2	Εξουσιοδοτήσεις ελέγχου Ε.Κ.	- 39 -
2.3.3	Οδηγίες ελέγχου ταχύτητας.....	- 45 -
2.3.4	Αναφορές θέσης	- 47 -
2.4	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ - 48 -	
2.4.1	Γενικά.....	- 48 -
2.4.2	Διαχωρισμοί.....	- 50 -
2.4.3	Διαχωρισμός μεταξύ α/φ σε "κράτηση" (holding).....	- 64 -
2.4.4	Άνοδος ή κάθοδος α/φ σε μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως (VMC)-	64
	-	
2.4.5	Πληροφορίες ουσιώδους κυκλοφορίας (Essential traffic information)-	65 -
2.5	ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΡΑΝΤΑΡ - 66 -	
2.5.1	Χρήση του ραντάρ στην εξυπηρέτηση ελέγχου περιοχής	- 66 -
2.5.2	Παρεχόμενες εξυπηρετήσεις	- 66 -
2.5.3	Διαδικασίες σχετικές με τη λειτουργία του αποκριτή SSR (SSR transponder)	- 68 -
2.5.4	Καθορισμός κατάληψης ύψους.....	- 71 -
2.5.5	Αναγνώριση α/φ.....	- 72 -
2.5.6	Μεταβίβαση της αναγνώρισης με ραντάρ.....	- 73 -
2.5.7	Πληροφορίες θέσης.....	- 74 -
2.5.8	Καθοδήγηση με ραντάρ (Radar vectoring)	- 75 -

2.5.9 Διακοπή ή λήξη της εξυπηρέτησης ραντάρ.....	- 77 -
2.5.10 Ναυτιλιακή βοήθεια	- 77 -
2.5.11 Ελάχιστα διαχωρισμού ραντάρ.....	- 78 -
2.5.12 Μεταβίβαση του ελέγχου με ραντάρ.....	- 79 -
2.5.13 Χρήση του ραντάρ στην εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης	- 81 -
2.5.14 Πληροφορίες κινδύνου σύγκρουσης	- 82 -
2.5.15 Διακοπή λειτουργίας της οθόνης ραντάρ	- 84 -
2.6 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ RVSM ΚΑΙ 8,33 ΚHz ΕΥΡΟΣ ΖΩΝΗΣ (CHANNEL SPACING)	- 85 -
2.6.1 Μειωμένος ελάχιστος κατακόρυφος διαχωρισμός (Reduced Vertical Separation Minimum – RVSM).....	- 85 -
2.6.2 8,33 KHz channel spacing	- 89 -
2.7 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ - 91 -	
2.7.1 Διαθεσιμότητα αεροδρομίων/ελικοδρομίων	- 91 -
2.7.2 Κατηγοριοποίηση και διαχείριση αεροδρομίων/ελικοδρομίων (ΕΑΠ Ελλάδος -AD 1.4).....	- 93 -
2.7.3 Ομαδοποίηση αεροδρομίων/ελικοδρομίων (AD 1.4)	- 94 -
2.7.4 Ενδεικτής ομαδοποίησης αεροδρομίων/ελικοδρομίων.....	- 95 -
2.7.5 Αεροδρόμια Κατηγορίας Α	- 97 -
2.7.6 Κατηγορίας Β Αεροδρόμια/Πεδία Προσγείωσης/Υδατοδρόμια.....	- 98 -
2.7.7 Ελικοδρόμια.....	- 99 -
2.7.8 Σταθερές Ενόργανες Διαδικασίες αναχώρησης (SID) και άφιξης (STAR)- 102 -	
2.7.9 Ωράριο λειτουργίας των αερολιμένων	- 104 -



2.7.10 Έκτακτη λειτουργία αερολιμένων	- 104 -
2.7.11 Κλείσιμο αερολιμένα (AD 1.1-10, παρ. 1.1.6.1.6).....	- 105 -
2.8 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ (AERODROME FLIGHT INFORMATION SERVICE – AFIS) - 106 -	
2.8.1 Γενικά.....	- 106 -
2.8.2 Αφίξεις/αναχωρήσεις α/φ σε α/δ με εξυπηρέτηση AFIS	- 108 -
2.9 Α/Δ AFIS ΜΕ ΕΝΟΡΓΑΝΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ - ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΑ ΚΕΠ ΑΘΗΝΩΝ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - 113 -	
2.9.1 Γενικά.....	- 113 -
2.9.2 Διαδικασία προσέγγισης αφικνούμενων α/φ στο α/δ της Καρπάθου- 120 -	
-	
2.9.3 Διαδικασία προσέγγισης αφικνούμενων α/φ στο α/δ της Καστοριάς- 124 -	
2.9.4 Διαδικασία προσέγγισης αφικνούμενων α/φ στο α/δ της Μήλου... - 128 -	
2.9.5 Διαδικασία προσέγγισης αφικνούμενων α/φ στο α/δ της Πάρου... - 132 -	
2.10 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ - 135 -	
2.10.1 Γενικά.....	- 135 -
2.10.2 VFR πτήσεις μέχρι και το FL195.....	- 137 -
2.10.3 VFR πτήσεις πάνω από το FL195 μέχρι και το FL285.....	- 139 -
2.10.4 VFR πτήσεις πάνω από το FL285	- 141 -
2.10.5 Πτήσεις SPECIAL VFR (ENR 1.2.4.6).....	- 141 -
2.10.6 Αλλαγή πτήσης από IFR σε VFR.....	- 142 -
2.10.7 Αλλαγή πτήσης από VFR σε IFR.....	- 143 -
2.10.8 VFR πτήσεις κατά τη νύκτα (ENR 1.2.4.7).....	- 143 -
2.10.9 Σχέδιο πτήσης VFR πτήσεων.....	- 145 -

2.10.10	Εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και συνέγερσης στις VFR πτήσεις.....	- 149 -
2.10.11	Παροχή βοήθειας στις VFR πτήσεις	- 151 -
2.10.12	Ανταλλαγή δεδομένων πτήσης	- 154 -
2.10.13	Διευκρινήσεις.....	- 155 -
2.11	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ Ε.Κ. ΚΑΙ ΠΤΗΣΕΙΣ STS/HEAD ΚΑΙ STS/STATE - 156 -	
2.11.1	Προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ.	- 156 -
2.11.2	Πτήσεις STS/HEAD (ENR 1 § 1.1.11.1)	- 157 -
2.11.3	Πτήσεις STS/STATE (ENR 1 παρ. 1.1.11.2).....	- 158 -
2.12	ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ - 159 -	
2.12.1	Τηλεκατευθυνόμενα αερόστατα (Unmanned free balloons)	- 159 -
2.12.2	Διαδικασία πτήσεων αντιχαλαζικής προστασίας	- 164 -
2.12.3	Αεροφωτογράφιση	- 165 -
2.12.4	Άλλα ιπτάμενα αντικείμενα	- 165 -



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

2.1 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

2.1.1 Γενικά

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

2.1.1.1 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)

2.1.1.2 Η ανάγκη παροχής εξυπηρετήσεων Ε.Κ. θα προσδιορίζεται λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

- το είδος της εμπλεκόμενης Ε.Κ. (IFR, VFR, GAT, OAT)
- την πυκνότητα της Ε.Κ.
- τις μετεωρολογικές συνθήκες
- οποιουσδήποτε άλλους σχετικούς παράγοντες.

Η ύπαρξη συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS) σε ένα αεροσκάφος που ίπταται σε μία συγκεκριμένη περιοχή δεν θα αποτελεί παράγοντα καθορισμού της ανάγκης παροχής εξυπηρετήσεων σε αυτή την περιοχή.

2.1.1.3 Αντικειμενικοί σκοποί των εξυπηρετήσεων Ε.Κ. είναι:

- η πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ α/φ
- η πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ α/φ στην περιοχή ελιγμών και μεταξύ α/φ και εμποδίων στην περιοχή αυτή
- η επιτάχυνση και διατήρηση της κανονικής ροής της Ε.Κ.
- η παροχή συμβουλών και πληροφοριών χρήσιμων για την ασφαλή και αποτελεσματική διεξαγωγή των πτήσεων
- 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.

2.1.1.4 Καθιέρωση και προσδιορισμός μονάδων παροχής εξυπηρετήσεων Ε.Κ.

Μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. (Air Traffic Services Unit) είναι γενικός όρος ο οποίος, κατά περίπτωση, σημαίνει:

- Μονάδα ελέγχου Ε.Κ. (ATC Unit)
- Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης (FIC)



- Υπηρεσία Αναφορών Ε.Κ. (Reporting Office).

2.1.1.4.1 Οι Μονάδες ελέγχου Ε.Κ. θα καθιερώνονται για την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ., εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης και εξυπηρέτησης συνέγερσης μέσα σε περιοχές ελέγχου, ζώνες ελέγχου και ελεγχόμενα α/δ.

2.1.1.4.2 Τα Κέντρα Πληροφοριών Πτήσης θα καθιερώνονται για να παρέχουν εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και εξυπηρέτηση συνέγερσης μέσα σε περιοχές πληροφοριών πτήσης, εκτός εάν η ευθύνη παροχής τέτοιων εξυπηρετήσεων μέσα σε μια περιοχή πληροφοριών πτήσης έχει ανατεθεί σε μια μονάδα Ελέγχου Ε.Κ. που διαθέτει επαρκή υποδομή για την εκπλήρωση τέτοιας ευθύνης.

Αυτό δεν αποκλείει τη μεταβίβαση της λειτουργίας της παροχής ορισμένων στοιχείων της εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης σε άλλες μονάδες.

2.1.1.4.3 Η Υπηρεσία Αναφορών Ε.Κ. είναι η μονάδα Ε.Κ. που δημιουργείται για τη λήψη αναφορών που αφορούν στις εξυπηρετήσεις Ε.Κ. και στα σχέδια πτήσης που υποβάλλονται πριν την αναχώρηση.

2.1.1.5 Συντονισμός υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και φορέα εκμετάλλευσης α/φών

2.1.1.5.1 Οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, κατά την επιτέλεση της αποστολής τους, λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις απαιτήσεις των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών βάσει των υποχρεώσεών τους, όπως καθορίζονται στους σχετικούς κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις πτητικές λειτουργίες, και, εάν το ζητήσουν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, διαθέτουν σε αυτούς ή τους διορισμένους αντιπροσώπους τους τις πληροφορίες που διαθέτουν ώστε να επιτρέψουν στους αερομεταφορείς ή τους διορισμένους αντιπροσώπους τους την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

2.1.1.5.2 Εφόσον ζητηθεί από φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, τα μηνύματα (καθώς και οι αναφορές θέσεως που λαμβάνουν οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και σχετίζονται με την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους για την οποία ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών παρέχει υπηρεσία επιχειρησιακού ελέγχου, διατίθενται κατά το δυνατόν αμέσως στον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή σε διορισμένο αντιπρόσωπό του σύμφωνα με τις κατά τόπους συμφωνηθείσες διαδικασίες.

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

2.1.2.1 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 γρήγορη ροή της Ε.Κ.

2.1.2.2 Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχεται σε ελεγχόμενες πτήσεις εντός ελεγχόμενου εναερίου χώρου, ήτοι εντός:

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

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

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

2.1.2.2.3 Σύμφωνα με την παρ. 3.1 του Annex 11, εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχεται σε όλες τις:

- IFR πτήσεις σε εναέριο χώρο κατηγορίας A, B, C, D και E
- VFR πτήσεις σε εναέριο χώρο κατηγορίας B, C και D
- special VFR πτήσεις
- πτήσεις που διακινούνται στη ζώνη κυκλοφορίας του αεροδρομίου σε ελεγχόμενα α/δ.

2.1.2.2.4 Σύμφωνα με την παρ. 3.3.4 του Annex 11, στις άδειες που εκδίδονται από τις μονάδες ελέγχου εναερίας κυκλοφορίας παρέχεται διαχωρισμός:

1. μεταξύ όλων των πτήσεων στις κατηγορίες εναερίου χώρου A και B
2. μεταξύ όλων των πτήσεων με όργανα στις κατηγορίες εναερίου χώρου C, D και E
3. μεταξύ των πτήσεων με όργανα και των πτήσεων εξ όψεως στην κατηγορία εναερίου χώρου C
4. μεταξύ πτήσεων με όργανα και ειδικών πτήσεων εξ όψεως
5. μεταξύ ειδικών πτήσεων εξ όψεως εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από την αρμόδια αρχή·

εκτός της περίπτωσης όπου, εάν ζητηθεί από το χειριστή ενός αεροσκάφους και συμφωνηθεί από το χειριστή του άλλου αεροσκάφους και εάν ορίζεται από την αρμόδια αρχή για τις περιπτώσεις του στοιχείου β) ανωτέρω στις κατηγορίες εναερίου χώρου D και E, μπορεί να δοθεί εξουσιοδότηση σε μια πτήση εφόσον διατηρεί το δικό της διαχωρισμό για συγκεκριμένο τμήμα της πτήσης κάτω των 3 050 m (10 000 ft) κατά την άνοδο ή την κάθοδο, την ημέρα σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως. Η εξαίρεση αυτή ορίζεται στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΚ) 923/2012 (SERA 8005β).



- 2.1.2.3 Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. είναι γενικός όρος που, κατά περίπτωση, σημαίνει:
- Εξυπηρέτηση ελέγχου Περιοχής
 - Εξυπηρέτηση ελέγχου Προσέγγισης
 - Εξυπηρέτηση ελέγχου Αεροδρομίου
- 2.1.2.3.1 Εξυπηρέτηση Ελέγχου Περιοχής (Area Control Service) είναι η παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. σε ελεγχόμενες πτήσεις μέσα σε περιοχές ελέγχου, εξαιρουμένων εκείνων των τμημάτων των πτήσεων που περιλαμβάνονται στις παρ. 2.1.2.3.2 και 2.1.2.3.3.
- Σκοπός της Εξυπηρέτησης Ελέγχου Περιοχής είναι η επίτευξη των στόχων των σημείων I και III της παραγράφου 2.1.1.3, δηλαδή :
- η πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ α/φ και
 - η επιτάχυνση και διατήρηση της κανονικής ροής της Ε.Κ.
- 2.1.2.3.2 Εξυπηρέτηση Ελέγχου Προσέγγισης (Approach Control Service) είναι η παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. σε ελεγχόμενες πτήσεις αφικνούμενων και αναχωρούντων α/φ, εξαιρουμένων εκείνων των τμημάτων των πτήσεων που περιλαμβάνονται στην παρ. 2.1.2.3.3.
- Σκοπός της Εξυπηρέτησης Ελέγχου Προσέγγισης είναι η επίτευξη των στόχων των σημείων I και III της παραγράφου 2.1.1.3, δηλαδή:
- η πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ α/φ
 - η επιτάχυνση και διατήρηση της κανονικής ροής της Ε.Κ.
- 2.1.2.3.3 Εξυπηρέτηση Ελέγχου Αεροδρομίου (Aerodrome Control Service) είναι η εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην κυκλοφορία του αεροδρομίου, εξαιρουμένων εκείνων των τμημάτων των πτήσεων που περιλαμβάνονται στην παρ. 2.1.2.3.2.
- Σκοπός της Εξυπηρέτησης Ελέγχου Αεροδρομίου είναι η επίτευξη των στόχων των σημείων τα σημεία I, II και III της παραγράφου 2.1.1.3, δηλαδή:
- η πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ α/φ
 - η πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ α/φ στην περιοχή ελιγμών και μεταξύ α/φ και εμποδίων στην περιοχή αυτή
 - η επιτάχυνση και διατήρηση της κανονικής ροής της Ε.Κ.
- 2.1.2.4 Μονάδα ελέγχου Ε.Κ. (Air Traffic Control Unit) είναι γενικός όρος που, κατά περίπτωση, σημαίνει:
- Κέντρο Ελέγχου Περιοχής
 - Υπηρεσία Ελέγχου Προσέγγισης
 - Πύργος Ελέγχου Αεροδρομίου.



- 2.1.2.4.1 Το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής (Area Control Centre – ACC) είναι μονάδα που ιδρύεται για να παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. σε ελεγχόμενες πτήσεις που διεξάγονται σε ελεγχόμενες περιοχές, οι οποίες ανήκουν στη δικαιοδοσία της.
- Το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής μπορεί επίσης να παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης σε ελεγχόμενες πτήσεις αφικνουμένων και αναχωρούντων α/φ, σε α/δ στο οποίο δεν έχει ιδρυθεί ξεχωριστή Υπηρεσία Ελέγχου Προσέγγισης.
- 2.1.2.4.2 Η Υπηρεσία Ελέγχου Προσέγγισης (Approach Control Unit – APP) είναι μονάδα που ιδρύεται για να παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. σε ελεγχόμενες πτήσεις αφικνουμένων και αναχωρούντων α/φ, σε ένα ή περισσότερα α/δ.
- Η Υπηρεσία Ελέγχου Προσέγγισης μπορεί επίσης να παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Περιοχής εντός ζώνης ελέγχου, ή εντός περιοχής ελέγχου περιορισμένης έκτασης η οποία καθορίστηκε πρωτίστως για την παροχή Ελέγχου Προσέγγισης και για την οποία δεν καθιερώθηκε Κέντρο Ελέγχου Περιοχής.
- 2.1.2.4.3 Ο Πύργος Ελέγχου Αεροδρομίου (Aerodrome Control Tower) είναι μονάδα που ιδρύεται για να παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην κυκλοφορία ελεγχόμενου αεροδρομίου.
- Ο Πύργος Ελέγχου Αεροδρομίου μπορεί επίσης να παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Προσέγγισης όταν είναι απαραίτητος ή επιθυμητός ο συνδυασμός των δύο εξυπηρετήσεων υπό την ευθύνη μιας μονάδας.
- 2.1.2.4.3.1 Ελεγχόμενο α/δ (Controlled Aerodrome) είναι το α/δ στην κυκλοφορία του οποίου παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ.
- 2.1.2.5 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ (ACC)
- 2.1.2.5.1 Η εξυπηρέτηση ελέγχου περιοχής στο ΑΘΗΝΑΙ FIR/HELLAS UIR παρέχεται από το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Αθηνών (ΚΕΠΑΘ) και Μακεδονίας (ΚΕΠΜΑ), ήτοι το (ΚΕΠΑΘΜ/Α1).
- 2.1.2.5.1.1 Το ΚΕΠΜΑ εξυπηρετεί το βόρειο τμήμα του FIR Αθηνών και το ΚΕΠΑΘ το νότιο, με κοινά όρια αυτά τα οποία ορίζονται από τα σημεία DIMIS, GERMI, KVR και σημείο οριζόμενο περίπου 10 NM (ναυτικά μίλια) βόρεια του SITRU.



2.1.2.5.2 Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. σε ελεγχόμενες πτήσεις επί διαδρομής, οι οποίες διακινούνται εντός ελεγχόμενου εναερίου χώρου αρμοδιότητάς του και:(ΕΑΠ Ελλάδας ENR 1.1.1.5.2.3):

- i. εντός διεθνών και εσωτερικών "ATS routes"
- ii. εντός ΤΜΑs και ΜΤΜΑs, άνωθεν ενός συγκεκριμένου επιπέδου πτήσης
- iii. επί ή άνωθεν του ελαχίστου επιπέδου πτήσης των "ATS routes" που διασχίζουν CTRs, στην περιοχή των οποίων δεν έχουν ακόμα δημιουργηθεί ΤΜΑs, όπως είναι π.χ. στην Κάρπαθο, στην Πάρο κ.λπ.
- iv. επί ή άνωθεν του ελαχίστου επιπέδου πτήσης των "ATS routes" που διασχίζουν ΤΜΑs ή ΜΤΜΑs, όταν δεν λειτουργεί η Υπηρεσία προσέγγισης.

2.1.2.6 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ (APP)

2.1.2.6.1 Εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης παρέχεται στα αναχωρούντα και/ή αφικνούμενα α/φ που διακινούνται εντός ΤΜΑs, ΜΤΜΑs, CTRs ή ΜCΤRs από την αρμόδια Υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο ΕΑΠ Ελλάδας.

2.1.2.6.2 Στα α/δ στα οποία έχουν καθιερωθεί ενόργανες διαδικασίες αλλά δεν έχει θεσπισθεί αρμόδια Υπηρεσία Ελέγχου Προσέγγισης (Κάρπαθος, Μήλος, Πάρος και Καστοριά), η εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης στα αναχωρούντα και/ή αφικνούμενα α/φ που διακινούνται εντός της CTR παρέχεται από το ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

2.1.2.7 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ (TWR)

2.1.2.7.1 Εξυπηρέτηση ελέγχου αεροδρομίου παρέχεται στην κυκλοφορία του αεροδρομίου, στα ελεγχόμενα α/δ από τον Πύργο Ελέγχου του αεροδρομίου, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο ΕΑΠ Ελλάδας.

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

2.1.3.1 Σκοπός της Εξυπηρέτησης Πληροφοριών Πτήσης είναι η επίτευξη του στόχου του σημείου IV της παραγράφου 2.1.1.3, δηλαδή 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 Ε.Κ.
- είναι άλλως γνωστά στις αντίστοιχες υπηρεσίες εξυπηρέτησης Ε.Κ.



2.1.3.2 Όπου οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης Ε.Κ. παρέχουν εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης αλλά και ελέγχου Ε.Κ., η παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. θα έχει προτεραιότητα έναντι της παροχής εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης, όταν αυτό απαιτείται.

2.1.3.3 Η εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης δεν απαλλάσσει τον κυβερνήτη ενός α/φ από οποιαδήποτε ευθύνη, και εκείνος οφείλει να πάρει την τελική απόφαση σχετικά με οποιαδήποτε προτεινόμενη μεταβολή του σχεδίου πτήσης.

2.1.3.4 Η εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης παρέχεται από:

- το ΚΕΠΑΘΜ/Α1
- τις Υπηρεσίες ελέγχου προσέγγισης
- τους Πύργους Ελέγχου Αεροδρομίου
- το Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης Αθηνών και Μακεδονίας
- τις Υπηρεσίες Πληροφοριών Πτήσης Αεροδρομίου,

στις περιοχές ευθύνης των Υπηρεσιών αυτών.

2.1.3.5 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

2.1.3.5.1 Η εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης θα περιλαμβάνει την παροχή πληροφοριών σχετικά με:

- SIGMET και AIRMET
- την απελευθέρωση στην ατμόσφαιρα ραδιενεργών υλικών και τοξικών χημικών
- αλλαγές στη διαθεσιμότητα των ναυτιλιακών βοηθημάτων
- αλλαγές της κατάστασης των α/δ και των συσχετιζόμενων διευκολύνσεων, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων για την κατάσταση των περιοχών κίνησης του α/δ, όταν επηρεάζονται από χιόνι, πάγο ή σημαντικό βάθος ύδατος
- μη επανδρωμένα ελεύθερα αερόστατα
- την έναρξη ηφαιστειακής δραστηριότητας, ηφαιστειακές εκρήξεις και νέφη ηφαιστειακής στάχτης,

και οποιασδήποτε άλλης πληροφορίας που πιθανόν να επηρεάζει την ασφάλεια.

2.1.3.5.2 Η εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης που παρέχεται θα περιλαμβάνει, επιπλέον αυτών που περιεγράφησαν ανωτέρω, και την παροχή πληροφοριών όσον αφορά:

- I. αναφερθείσες καιρικές συνθήκες ή προγνώσεις στα α/δ αναχώρησης ή προορισμού και στα εναλλακτικά α/δ
- II. κινδύνους σύγκρουσης σε γνωστά α/φ που ίπτανται σε εναερίους χώρους κατηγορίας C, D, E, F και G



III. επιπλέον για πτήσεις πάνω από υδάτινες περιοχές, όσο αυτό είναι εφικτό και όταν ζητείται από τον κυβερνήτη, θα παρέχεται και κάθε διαθέσιμη πληροφορία, όπως R/T χαρακτηριστικό κλήσης, θέση, πραγματικό ίχνος, ταχύτητα κ.λπ., σκαφών επιφανείας στην περιοχή.

- 2.1.3.5.3 Η εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης που παρέχεται στις VFR πτήσεις θα περιλαμβάνει, επιπλέον αυτών που περιγράφονται στις παραγράφους 2.1.3.5.1 και 2.1.3.5.2, την παροχή διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με κυκλοφορία και καιρικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής πτήσης, που πιθανόν να καταστήσουν την εκτέλεση της πτήσης αδύνατη κάτω από μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως.
- 2.1.3.5.4 Για όλα τα ανωτέρω ο κυβερνήτης ενημερώνεται πρωτογενώς, προ της αναχωρήσεώς του, από τη Μετεωρολογική Υπηρεσία (MET) και την Υπηρεσία Αεροναυτικών Πληροφοριών (AIS), αλλά πιθανόν τούτα να μεταβλήθηκαν κατά τη διάρκεια της πτήσης. Κατ' αυτόν τον τρόπο, ο κυβερνήτης καθίσταται πλήρως και συνεχώς ενήμερος για όλα τα θέματα που επηρεάζουν την ασφαλή και ομαλή διεξαγωγή της πτήσης. Το γεγονός ότι αυτή η εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης έχει ανατεθεί στις υπηρεσίες εξυπηρέτησης Ε.Κ., καίτοι οι πληροφορίες παρέχονται ή παράγονται από άλλες επίγειες υπηρεσίες (MET, COM, airport operators), έγκειται στο γεγονός ότι οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης Ε.Κ. είναι, ως επί το πλείστον, αυτές που βρίσκονται σε διαρκή επικοινωνία με τον κυβερνήτη. Εξ αυτών προκύπτει ότι, ενώ οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης Ε.Κ. είναι υπεύθυνες για τη μεταβίβαση αυτών των πληροφοριών, η ευθύνη για την παραγωγή, ορθότητα, επιβεβαίωση και έγκαιρη μεταβίβαση των πληροφοριών προς τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης Ε.Κ. εναπόκειται στους δημιουργούς των πληροφοριών αυτών.
- 2.1.3.6 ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΑΥΤΟΜΑΤΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ (AUTOMATIC TERMINAL INFORMATION SERVICE – ATIS)
- 2.1.3.6.1 Η εκπομπή ATIS παρέχει τρέχουσες, συνήθεις πληροφορίες καιρού συγκεκριμένου α/δ προς τα αφικνούμενα και αναχωρούντα α/φ, με τη βοήθεια συνεχών και επαναλαμβανόμενων μεταδόσεων, κατά τη διάρκεια όλου ή ορισμένου τμήματος του 24ώρου.
- 2.1.3.7 ΕΚΠΟΜΠΕΣ VOLMET
- Οι εκπομπές VOLMET περιλαμβάνουν μετεωρολογικές πληροφορίες προς τα α/φ κατά τη διάρκεια της πτήσης.
- 2.1.3.7.1 Το VOLMET μεταδίδει, με τακτικές αναφορές, τα σημαντικότερα μετεωρολογικά στοιχεία των κυριότερων α/δ της χώρας (METAR), ειδικές



μετεωρολογικές αναφορές καιρού α/δ (Special Report – SPECI) που εκδίδονται μεταξύ δύο METAR, πληροφορίες σχετικά με καιρικά φαινόμενα επί διαδρομής (SIGMET–AIRMET), δίωρη πρόγνωση καιρού στην περιοχή προσγείωσης (TREND).

2.1.3.7.2 Η εκπομπή VOLMET παρέχει πληροφορίες, επί 24ώρου βάσεως, στη συχνότητα 127,80 και μεταδίδει μετεωρολογικά δελτία των α/δ Αθηνών/Ελ. Βενιζέλος, Θεσσαλονίκης, Ανδραβίδας, Ρόδου, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Λάρνακας, Καΐρου, Κωνσταντινούπολης.

Για τις αεροναυτικές αναφορές και μεταδόσεις πληροφοριών καιρού, βλ. τις παραγράφους 9.2 και 9.6.2 στο ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 του παρόντος Εγχειριδίου.

2.1.4 Εξυπηρέτηση Συνέγερσης (Alerting Service)

2.1.4.1 Σκοπός της Εξυπηρέτησης Συνέγερσης είναι η επίτευξη του στόχου του σημείου V της παραγράφου 2.1.1.3 , δηλαδή η ειδοποίηση των αρμόδιων οργανισμών σχετικά με α/φ που χρειάζονται βοήθεια, έρευνας και διάσωσης και η συνδρομή των φορέων αυτών, όπου απαιτείται.

2.1.4.2 Εξυπηρέτηση συνέγερσης παρέχεται:

- I. σε όλα τα α/φ στα οποία παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ.
- II. όσο είναι εφικτό, σε όλα τα άλλα α/φ που έχουν καταθέσει σχέδιο πτήσης ή έχουν γίνει με άλλο τρόπο γνωστά στις υπηρεσίες Ε.Κ. και
- III. σε κάθε α/φ που είναι γνωστό ή πιστεύεται ότι έχει υποστεί παράνομη επέμβαση.

2.1.4.3 Το Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης (FIC) Αθηνών και Μακεδονίας είναι υπεύθυνο για τη σήμανση των φάσεων καταστάσεως ανάγκης και την ειδοποίηση των αρμόδιων φορέων στο FIR/UIR Αθηνών.

2.1.4.4 Υπεύθυνη υπηρεσία για την έρευνα και διάσωση είναι το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ).

2.1.4.5 Το Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης Αθηνών και Μακεδονίας ή το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα χρησιμεύουν ως κεντρικό σημείο συλλογής όλων των πληροφοριών που σχετίζονται με κατάσταση επείγουσας ανάγκης ενός α/φ που επιχειρεί μέσα στην περιοχή αρμοδιότητάς του και προώθησης αυτών των πληροφοριών στο ΕΚΣΕΔ.

2.1.4.6 Σε περίπτωση που ένα α/φ βρεθεί σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης, η μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. στην περιοχή ευθύνης της οποίας βρίσκεται το α/φ θα ενημερώνει αμέσως το FIC ή το ACC που είναι υπεύθυνο, τα οποία με τη σειρά τους θα ενημερώνουν το ΕΚΣΕΔ, εκτός εάν δεν απαιτείται η ενημέρωση του FIC ή του ΕΚΣΕΔ, όταν η φύση της



κατάστασης ανάγκης είναι τέτοια ώστε να θεωρείται η ενημέρωση περιττή.

2.1.4.6.1 Ωστόσο, όταν η επιτακτικότητα της κατάστασης το απαιτεί, ο αρμόδιος Πύργος ελέγχου αεροδρομίου ή η μονάδα ελέγχου Προσέγγισης πρέπει πρώτα να ενεργήσει και να κινητοποιήσει, λαμβάνοντας πρόσθετα αναγκαία μέτρα, όλους τους κατάλληλους τοπικούς οργανισμούς διάσωσης και επείγουσας ανάγκης, οι οποίοι μπορούν να δώσουν την απαιτούμενη άμεση βοήθεια.

Η Εξυπηρέτηση συνέγερσης, αναλύεται διεξοδικά στο κεφάλαιο 7 του παρόντος Εγχειριδίου.

2.1.5 **Λοιπές εξυπηρετήσεις**

2.1.5.1 ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ Ε.Κ. (AIR TRAFFIC ADVISORY SERVICE)

Συμβουλευτική εξυπηρέτηση Ε.Κ. είναι η εξυπηρέτηση η οποία παρέχεται μέσα σε συμβουλευτικό εναέριο χώρο και αποσκοπεί στην κατά το δυνατόν εξασφάλιση διαχωρισμού, στο μέγιστο πρακτικό βαθμό, μεταξύ α/φ τα οποία ίπτανται σύμφωνα με IFR σχέδια πτήσης.

Η Συμβουλευτική εξυπηρέτηση Ε.Κ., κανονικά εφαρμόζεται ως μεταβατική εξυπηρέτηση, μέχρις ότου καταστεί δυνατή η παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ.

Στο FIR Αθηνών δεν υπάρχουν, επί του παρόντος, καθορισμένοι συμβουλευτικοί εναέριοι χώροι ή διαδρομές στους οποίους να παρέχεται συμβουλευτική εξυπηρέτηση Ε.Κ.

2.1.5.2 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ (AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE – AIS)

2.1.5.2.1 Στην Ελλάδα η εξυπηρέτηση αυτή παρέχεται στο πλαίσιο των εξυπηρετήσεων Ε.Κ. και αποσκοπεί:

- στην εξασφάλιση της ροής των αεροναυτικών πληροφοριών που είναι απαραίτητες για την ασφαλή, ομαλή και αποδοτική διεξαγωγή της διεθνούς και εθνικής αεροναυτιλίας
- στη συγκέντρωση, αξιολόγηση και διανομή των αεροναυτικών πληροφοριών που είναι απαραίτητες για τη διεξαγωγή της αεροναυτιλίας και αφορούν στην Περιοχή πληροφοριών πτήσης Αθηνών (ATHINAI FIR)
- στην εξασφάλιση της έκδοσης, επικαιροποίησης και κυκλοφορίας των AIP, CIRCULARs, NOTAMs, αεροναυτικών χαρτών, PIB (Pre-Flight Information Bulletins) κ.α. για το ATHINAI FIR



- στην ενημέρωση των κυβερνητών, πριν από την πτήση, με όλες τις χρήσιμες και απαραίτητες πληροφορίες για τον σχεδιασμό και την εκτέλεσή της πτήσης
- στη λήψη αναφορών που αφορούν στις εξυπηρετήσεις Ε.Κ.
- στην παραλαβή, έλεγχο, αποδοχή και διανομή των σχεδίων πτήσης.

2.1.5.2.2 Μονάδες Παροχής Εξυπηρέτησης Αεροναυτικών Πληροφοριών

Η εξυπηρέτηση Αεροναυτικών Πληροφοριών παρέχεται κεντρικά από τη Διεύθυνση AIS της ΥΠΑ και περιφερειακά από τις Υπηρεσίες Αναφορών Ε.Κ. των αεροδρομίων (REPORTING OFFICES).

2.1.5.2.2.1 Η Διεύθυνση AIS της ΥΠΑ είναι υπεύθυνη για:

- τη συγκέντρωση, αξιολόγηση και διανομή των πληροφοριών που είναι απαραίτητες για την ασφαλή, κανονική και ομαλή διεκπεραίωση των πτήσεων
- την εξασφάλιση της έκδοσης επικαιροποίησης και κυκλοφορίας των A.I.P, CIRCULARS, NOTAMS, αεροναυτικών χαρτών, PIB, κλ.π. που αφορούν στο ΑΘΙΝΑΙ FIR.

2.1.5.2.2.2 Οι Υπηρεσίες Αναφορών Ε.Κ. (Air Traffic Services Reporting Offices) είναι οι μονάδες που δημιουργούνται:

- για την ενημέρωση των κυβερνητών, πριν από την πτήση, με όλες τις χρήσιμες και απαραίτητες πληροφορίες για τον σχεδιασμό και την εκτέλεσή της
- τη λήψη αναφορών που αφορούν στις εξυπηρετήσεις Ε.Κ. και των σχεδίων πτήσης που υποβάλλονται πριν την αναχώρηση.
- στην αποδοχή, έλεγχο και διανομή των σχεδίων πτήσης.

2.1.5.2.2.3 Οι Υπηρεσίες Αναφορών Ε.Κ. μπορούν να λειτουργούν ως ξεχωριστές μονάδες ή σε συνδυασμό με άλλες μονάδες Ε.Κ.

2.1.5.2.2.4 Στην Ελλάδα, Υπηρεσίες Αναφορών Ε.Κ. λειτουργούν σε συνδυασμό με τις μονάδες A.I.S. στα πιο κάτω αεροδρόμια:

- Αθηνών/Ελευθέριος Βενιζέλος
- Θεσσαλονίκης/ Μακεδονία
- Κέρκυρας/Ιωάννης Καποδίστριας
- Ρόδου/Διαγόρας
- Ηρακλείου/Νίκος Καζαντζάκης

2.1.5.2.2.4.1 Στις Υπηρεσίες Αναφορών Ε.Κ. των αεροδρομίων αυτών παρέχονται Αεροναυτικές Πληροφορίες για το FIR Αθηνών, αλλά και για άλλες χώρες, όπως φαίνεται στο ΕΑΠ Ελλάδος.



2.1.5.2.2.4.2 Στα αεροδρόμια που δεν αναφέρονται στην παράγραφο 2.1.6.2.4 χρέη Υπηρεσίας Αναφορών Ε.Κ. εκτελεί ο Πύργος Ελέγχου Ε.Κ. (TWR) ή το Κέντρο Τηλεπικοινωνιών (COM Center) του αεροδρομίου.

2.1.5.2.2.4.3 Στα αεροδρόμια που δεν αναφέρονται στην παράγραφο 2.1.6.2.4 παρέχονται Αεροναυτικές Πληροφορίες μόνο για το FIR Αθηνών.



2.1.6 Διαχείριση ροής της Ε.Κ. και της Χωρητικότητας (Air Traffic Flow and Capacity Management – ATFCM)

2.1.6.1 Ο σκοπός της εξυπηρέτησης του ATFCM είναι να εξασφαλίζει τη βέλτιστη ροή της Ε.Κ. μέσα σε καθορισμένες περιοχές (ATFCM areas) κατά τα χρονικά διαστήματα κατά τα οποία η ζήτηση υπερβαίνει ή αναμένεται να υπερβεί τη διαθέσιμη χωρητικότητα του συστήματος Ε.Κ., συμπεριλαμβανομένων και των α/δ.

2.1.6.2 Ο όρος "ATFCM" χρησιμοποιείται, προκειμένου να συμπεριλάβει κάθε δραστηριότητα σχετική με την οργάνωση και την εξυπηρέτηση της ροής της Ε.Κ., με τέτοιο τρόπο, ώστε αφενός μεν να εξασφαλίζεται η ασφαλής, κανονική και ταχεία ροή κάθε μεμονωμένης πτήσης, αφετέρου δε το σύνολο της εξυπηρετούμενης κυκλοφορίας, σε κάθε σημείο ή σε κάθε περιοχή, να είναι συμβατό με τη χωρητικότητα του συστήματος Ε.Κ.

2.1.6.3 Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ATFCM ΠΑΡΕΧΕΤΑΙ ΣΕ ΤΕΣΣΕΡΕΙΣ ΦΑΣΕΙΣ:

- I. Στρατηγικός σχεδιασμός (Strategic planning).
Οι ενέργειες που γίνονται το χρονικό διάστημα που προηγείται της ημέρας που μας ενδιαφέρει περισσότερο ή ίσο των 7 ημερών μέχρι και ενός έτους.
- II. Προ -τακτικός σχεδιασμός (Pre-tactical planning).
Οι ενέργειες που γίνονται από 6 ημέρες μέχρι και την προηγούμενη ημέρα από την ημέρα που μας ενδιαφέρει.
- III. Τακτικές διεργασίες (Tactical operation).
Οι ενέργειες που γίνονται την ίδια ημέρα η οποία μας ενδιαφέρει.
- IV. Εκ των υστέρων επιχειρησιακή ανάλυση (Post operational analysis)
Αυτή η φάση αναλύει, εκ των υστέρων, την ημέρα η οποία μας ενδιαφέρει και επανατροφοδοτεί με στοιχεία τις τρεις προηγούμενες φάσεις.

2.1.6.4 Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ATFCM ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΙΚΑΝΟΠΟΙΕΙ ΤΙΣ ΑΚΟΛΟΥΘΕΣ ΒΑΣΙΚΕΣ, ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ:

- I. συλλογή και συσχέτισμό δεδομένων σχετικών με την αεροναυτική υποδομή και τις χωρητικότητες του συστήματος Ε.Κ. και επιλεγμένων α/δ στην περιοχή ευθύνης της
- II. συλλογή και ανάλυση δεδομένων για όλες τις σχεδιαζόμενες ελεγχόμενες πτήσεις στην περιοχή ευθύνης της
- III. προσδιορισμό μιας εμπειριστατωμένης εικόνας της αναμενόμενης κυκλοφορίας, σύγκριση με τη διαθέσιμη χωρητικότητα και εντοπισμό των περιοχών και των χρονικών περιόδων, όπου ο φόρτος της κυκλοφορίας αναμένεται να είναι κρίσιμος



- IV. συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές Ε.Κ., CFMU και Military Units, έτσι ώστε να αυξηθεί η διαθέσιμη χωρητικότητα, όπου χρειάζεται
- V. έγκαιρο προσδιορισμό και εφαρμογή κατάλληλων μέτρων ATFCM στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το έλλειμμα διαθέσιμης χωρητικότητας δεν μπορεί να καλυφθεί.

2.1.6.5

Οι χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Συνδιάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (European Civil Aviation Conference – ECAC), διά των αρμοδίων υπουργών, απεφάσισαν το 1988 τη δημιουργία της Κεντρικής Μονάδας Διαχείρισης Ροής (Central Flow Management Unit – CFMU). Τα μέλη της ECAC ζήτησαν από το Eurocontrol να συστήσει και να λειτουργήσει για λογαριασμό τους το CFMU, για να παρέχει εξυπηρέτηση ATFCM στον εναέριο χώρο τους. Το CFMU για την παροχή της εξυπηρέτησης αυτής συνεργάζεται με τον ελεγκτή της Θέσης Διαχείρισης Ροής (Flow Management Position – FMP), που έχει συσταθεί σε κάθε Κέντρο Ελέγχου Περιοχής.

Στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1, τα καθήκοντα του FMP κατά τις φάσεις Pre-tactical planning και Tactical operation επιτελούνται από τον ελεγκτή που στελεχώνει τη θέση Flow Control.



2.2 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

2.2.1 Καθορισμός των τμημάτων του εναερίου χώρου και των ελεγχόμενων αεροδρομιών στα οποία θα παρέχονται εξυπηρέτησεις 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 εξυπηρέτησεις Ε.Κ. που θα παρέχονται.

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

2.2.1.1.1 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.

2.2.1.1.2 Ελεγχόμενος εναέριος χώρος είναι ο εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση του εναερίου χώρου (A, B, C, D και E) όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.2.2.1.

2.2.1.1.3 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 στις παρ. 2.2.3.2 και 2.2.3.3 του παρόντος κεφαλαίου.

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 B, C, D (βλ. παρ. 2.2.2 παρόντος κεφαλαίου).

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.

2.2.1.1.4 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.



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

2.2.2.1 Ο εναέριος χώρος ταξινομείται σε κατηγορίες που προσδιορίζονται σύμφωνα με τα ακόλουθα:

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

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

Κατηγορία Γ: Επιτρέπονται πτήσεις IFR και VFR. Σε όλες τις πτήσεις παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. και οι πτήσεις IFR διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις IFR και από τις πτήσεις VFR. Οι πτήσεις VFR διαχωρίζονται από τις πτήσεις IFR ενώ λαμβάνουν "traffic information" και "traffic avoidance advice on request" σχετικά με άλλες πτήσεις VFR.

Κατηγορία Δ: Επιτρέπονται πτήσεις IFR και VFR. Σε όλες τις πτήσεις παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. Οι πτήσεις IFR διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις IFR ενώ λαμβάνουν "traffic information" και "traffic avoidance advice on request" σχετικά με πτήσεις VFR. Οι πτήσεις VFR λαμβάνουν "traffic information" και "traffic avoidance advice on request" σχετικά με όλες τις άλλες πτήσεις.

Κατηγορία Ε: Επιτρέπονται πτήσεις IFR και VFR. Στις πτήσεις IFR παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. και διαχωρισμός μεταξύ αυτών. Όλες οι πτήσεις λαμβάνουν "traffic information" όταν αυτό είναι εφικτό. Η κατηγορία Ε δεν χρησιμοποιείται για ζώνες ελέγχου.

Κατηγορία Ζ: Επιτρέπονται πτήσεις IFR και VFR. Στις IFR πτήσεις παρέχεται συμβουλευτική εξυπηρέτηση Ε.Κ. Όλες οι πτήσεις λαμβάνουν εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί.

Κατηγορία Η: Επιτρέπονται πτήσεις IFR και VFR που τους παρέχεται εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί.

Σημείωση: Όπου οι εναέριοι χώροι εφάπτονται κατακόρυφα, για παράδειγμα ο ένας πάνω από τον άλλον, οι πτήσεις των αεροσκαφών στο κοινό επίπεδο πτήσης θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις, και θα παρέχονται εξυπηρετήσεις αντίστοιχα, εκείνες του εναερίου χώρου που είναι λιγότερο περιοριστικός. Για



παράδειγμα ο εναέριος χώρος κατηγορίας Β θεωρείται λιγότερο περιοριστικός από τον εναέριο χώρο κατηγορίας Α. Αντίστοιχα, ο εναέριος χώρος κατηγορίας C θεωρείται λιγότερο περιοριστικός από τον εναέριο χώρο κατηγορίας Β, κλπ.

- 2.2.2.2 Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΚ) 923/2012 (SERA.6001), η εφαρμογή του οποίου είναι υποχρεωτική με το Ν.923/2012, στην Ελλάδα ισχύουν οι ακόλουθες διαφοροποιήσεις σε σχέση με το Annex 2:
- I. Όταν η τιμή του μεταβατικού απόλυτου ύψους είναι μικρότερη από 10000FT (3050m) από τη ΜΣΘ, τότε θα χρησιμοποιείται το FL100 αντί 10000FT. Η αρμόδια Αρχή είναι δυνατόν να εξαιρέσει, όσους τύπους α/φών, οι οποίοι για τεχνικούς λόγους, δεν μπορούν να διατηρήσουν τα ενδεικνυόμενα όρια ταχύτητας
 - II. Σε εναερίους 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 εναερίους 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 εναεριο χώρο κατηγορίας G, οι κυβερνήτες των IFR πτήσεων θα είναι σε θέση να ακροώνται συνεχώς τη συχνότητα του σταθμού εδάφους και θα αποκαθιστούν αμφίδρομη επικοινωνία στην κατάλληλη συχνότητα.



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

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

2.2.2.3.2 Στο ΑΘΗΝΑΙ FIR ο εναέριος χώρος από το FL195 συμπεριλαμβανομένου και κάτω, ταξινομείται σύμφωνα με τον πίνακα του ICAO (βλ. παρ. 2.2.2.1), ως ακολούθως:

- I. Ο εναέριος χώρος εκτός εναερίων διαδρόμων, TMAs, MTMAs, CTRs, MCTRs και ελεγχόμενων ATZs ταξινομείται, ως μη ελεγχόμενος εναέριος χώρος κατηγορίας G.
- II. Ο εναέριος χώρος ο οποίος συμπεριλαμβάνεται εντός των CTRs και ATZs 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 ATZs 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 TMAs ταξινομείται ως ελεγχόμενος εναέριος χώρος κατηγορίας E με την πρόσθετη υποχρέωση όλες οι πτήσεις να διατηρούν συνεχή και αμφίδρομη επικοινωνία.

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

2.2.3.1 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

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

2.2.3.1.2 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.



2.2.3.2 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ

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

2.2.3.2.2 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)
- 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.

2.2.3.2.3 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.

2.2.3.2.4 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.

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

2.2.3.3.1 Η ζώνη ελέγχου δημιουργείται περίξ ενός ή περισσότερων 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.

2.2.3.3.2 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.

2.2.4 Τερματικές Περιοχές Ελέγχου και Εναέριοι Διάδρομοι

2.2.4.1 ΤΕΡΜΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΥ (TERMINAL CONTROL AREA – TMA)

2.2.4.1.1 Τερματική περιοχή ελέγχου είναι περιοχή ελέγχου που δημιουργείται συνήθως στη συμβολή διαδρομών εξυπηρέτησης Ε.Κ., στη γειτνίαση ενός ή περισσότερων μεγάλων α/δ.

2.2.4.2 ΕΝΑΕΡΙΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ (Airway – AWY)

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

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

2.2.4.2.1 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.

2.2.4.2.1.1 Οι συμβατικοί εναέριοι διάδρομοι είναι εξοπλισμένοι με ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα.

2.2.4.2.1.2 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.



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.

Ο τύπος RNP4/RNP5 υποστηρίζει διαδρομές που εξαρτώνται από την απόσταση που υπάρχει μεταξύ των ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων (VOR/DME). Το RNP5 είναι συμβατό με την υπάρχουσα δομή εναερίου χώρου στην Ευρώπη (B-RNAV) ή με α/φ, χωρίς εξοπλισμό RNAV, που ίπτανται σε δίκτυο συμβατικών διαδρόμων, όπου τα ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα ευρίσκονται σε απόσταση μικρότερη των 100 NM. Το B-RNAV σημαίνει, με άλλα λόγια, διατήρηση του ίχνους με ακρίβεια ± 5 NM για το 95% του χρόνου πτήσης όλων των α/φ που χρησιμοποιούν B-RNAV εξοπλισμό.

Το Precision Area Navigation (P-RNAV) ανεπτύχθη για εφαρμογή εντός των τερματικών περιοχών. Στην παρούσα φάση, η χρήση του P-RNAV είναι προαιρετική. Το P-RNAV εξομοιούται με RNP1, δηλαδή διατήρηση του ίχνους με ακρίβεια ± 1 NM για το 95% του χρόνου πτήσης όλων των α/φ που χρησιμοποιούν P-RNAV εξοπλισμό.

2.2.4.2.1.3 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 μόνιμων 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 (Conditional Route Allocation Message) 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, προκειμένου να ενημερωθούν οι χρήστες, μέσω AUP, για τις μέρες και ώρες που είναι διαθέσιμοι για να τους συμπεριλάβουν, αν εξυπηρετούνται, στα σχέδια πτήσης.
- 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).

2.2.5

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



2.2.5.1 ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

Όνομασία	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

2.2.5.2 ΤΜΑς

Όνομασία	Κατακόρυφα όρια	Μονάδα Εξυπηρέτησης Ε.Ε.Κ.
Αλεξανδρούπολη	<u>FL245</u> FL155	Μακεδονία ACC
	<u>FL155</u> 1000FT	Αλεξανδρούπολης APP μέχρι και το FL155
Αθήνα	<u>FL460</u> FL245	Αθήναι ACC
	<u>FL245</u> 1000FT	Αθήναι APP μέχρι και το FL245
Ηράκλειο	I. Βόρειος Τομέας α) Περιοχή Ηρακλείου <u>FL245</u> 155	Αθήναι ACC
	<u>FL155</u> 1000FT	Ηράκλειον APP μέχρι και το FL155
	β) Περιοχή Σητείας <u>FL125</u> 2000FT	Ηράκλειον APP
	II. Νότιος Τομέας <u>FL155</u> 5500FT	Ηράκλειον APP
Ιωάννινα	<u>FL195</u> FL155	Μακεδονία ACC
	<u>FL155</u> 1000FT	Ιωάννινα APP μέχρι και το FL155



Όνομασία	Κατακόρυφα όρια	Μονάδα Εξυπηρέτησης Ε.Ε.Κ.
Καβάλα	<u>FL205</u> FL165	Μακεδονία ACC
	<u>FL165</u> 1000FT	Καβάλα APP μέχρι και το FL165
Κέρκυρα	<u>FL460</u> FL245	Αθήναι ACC
	<u>FL245</u> 1000FT	Κέρκυρα APP μέχρι και το FL245
Κως	<u>FL145</u> FL95	Αθήναι ACC
	<u>FL95</u> 1000FT	Κως APP μέχρι και το FL95
Λήμνος	<u>FL245</u> FL155	Μακεδονία ACC
	<u>FL155</u> 1000FT	Λήμνος APP μέχρι και το FL155
Μακεδονία	<u>FL460</u> FL245	Μακεδονία ACC
	<u>FL245</u> 1000FT	Μακεδονία APP μέχρι και το FL245
Μύκονος	<u>FL95</u> 1000FT	Μύκονος APP μέχρι και το FL95
Μυτιλήνη	<u>FL245</u> FL145	Μακεδονία ACC
	<u>FL145</u> 1000FT	Μυτιλήνη APP μέχρι και το FL145
Ρόδος	<u>FL460</u> FL155	Αθήναι ACC
	<u>FL155</u> 1000FT	Ρόδος APP μέχρι και το FL155



Όνομασία	Κατακόρυφα όρια	Μονάδα Εξυπηρέτησης Ε.Ε.Κ.
Σάμος	<u>FL145</u> FL105	Αθήναι ACC
	<u>FL105</u> 1000FT	Σάμος APP μέχρι και το FL105
Σαντορίνη	<u>FL165</u> FL155	Αθήναι ACC
	<u>FL155</u> 1000FT	Σαντορίνη APP μέχρι και το FL155
Σκιάθος	<u>FL145</u> FL115	Μακεδονία ACC
	<u>FL115</u> 1000FT	Σκιάθος APP μέχρι και το FL115
Χίος	<u>FL145</u> FL95	Μακεδονία ACC
	<u>FL95</u> 1000FT	Χίος APP μέχρι και το FL95

2.2.5.3 MTMAs

Όνομασία	Κατακόρυφα όρια	Μονάδα Εξυπηρέτησης Ε.Ε.Κ.
Αγχιάλος Το ΝΑ τμήμα της MTMA Αγχιάλου το οποίο εισέρχεται στην ΤΜΑ Σκιάθου από τα 1000 FT μέχρι το FL145 ανήκει στην ΤΜΑ Σκιάθου.	<u>UNL</u> 1000FT	Αλμυρός APP
Ανδραβίδα	I. Βόρειος Τομέας <u>155FL</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
Λάρισα	I. Βόρειος Τομέας <u>FL245</u> 10500FT	Μακεδονία ACC
	<u>10500FT</u> 1000FT	Λάρισα APP μέχρι και τα 10500 FT
	II. Νότιος Τομέας <u>UNL</u> 1000FT	Λάρισα APP
Πρέβεζα	<u>FL125</u> 1000FT	Άκτιον APP
	<u>FL160</u> FL125	Αθήναι ACC
Σκύρος	I. ΒΔ Τομέας <u>UNL</u> 1000FT	Σκύρος APP
	II. ΝΑ Τομέας <u>UNL</u> 1000FT	Μακεδονία ACC
	<u>7500FT</u> 1000FT	Σκύρος APP μέχρι και τα 7500 FT



Σούδα	a)	<u>UNL</u> 1000FT	Σούδα APP, α) κάθε μέρα από 0400UTC -2100UTC και την Παρασκευή από τις 0400UTC - 1200 UTC
	β)	<u>FL155</u> 1000FT	β) κάθε βράδυ, από Δευτέρα – Πέμπτη, από τις 2100UTC-0400UTC- &Παρ/Σαβ/κα και αργίες
		<u>UNL</u> FL155	Αθήναι ACC κάθε βράδυ, από Δευτέρα – Πέμπτη, από τις 2100UTC-0400UTC & Παρ/Σαβ/κα και αργίες
Τανάγρα		<u>UNL</u> 1000FT	Τανάγρα APP

2.2.6 Τομεοποίηση εναερίου χώρου

2.2.6.1 Ο εναέριος χώρος, για την καλύτερη εξυπηρέτηση της Ε.Κ., διαιρείται σε γεωγραφικά τμήματα, όπου κάθε τμήμα αντιστοιχεί σε έναν τομέα με τις ανάλογες θέσεις εργασίας (sectorization).

Κανονικά, ένας τομέας είναι μέρος μιας περιοχής ελέγχου και/ή μιας περιοχής πληροφοριών πτήσης ή ακόμα και μιας τερματικής περιοχής ελέγχου.

Το σύστημα ελέγχου Ε.Κ. πρέπει να είναι ευπροσάρμοστο, τόσο στις πρόσκαιρες όσο και στις πιο μόνιμες μεταβολές της σύνθεσης και του όγκου της Ε.Κ. Επειδή όταν αυξάνεται η εναέρια κυκλοφορία αυξάνεται και ο φόρτος εργασίας του ελεγκτή, επιβάλλεται η επιλογή των τομέων εργασίας, ανάλογα με την κυκλοφορία (configuration).

2.2.6.2 Κατά την τομεοποίηση του εναερίου χώρου λαμβάνονται υπόψη:

- I. η διάταξη του δικτύου των διαδρομών εξυπηρέτησης Ε.Κ.
- II. ο όγκος και η σύνθεση της Ε.Κ.
- III. η γεωγραφική κατανομή της κυκλοφορίας
- IV. η επάρκεια του προσωπικού εξυπηρέτησης Ε.Κ.

2.2.6.3 Για τον καθορισμό της διαμόρφωσης του δικτύου των διαδρομών εξυπηρέτησης Ε.Κ. συνεκτιμώνται οι ακόλουθοι παράγοντες:

- I. ο αριθμός των διαθέσιμων διαδρομών εξυπηρέτησης Ε.Κ.
- II. ο αριθμός των σημείων εμπλοκής των διαδρομών εξυπηρέτησης Ε.Κ.
- III. η αναλογία των α/φ που ευρίσκονται σε σταθερό ύψος σε σχέση με αυτά που ευρίσκονται σε άνοδο ή κάθοδο
- IV. σημαντικά χαρακτηριστικά επιδόσεως των α/φ.

2.2.7 Μέγιστος φόρτος εργασίας (Workload) – Χωρητικότητα (Capacity)

2.2.7.1 Workload είναι ο φόρτος εργασίας ενός έμπειρου ελεγκτή Ε.Κ. σε έναν τομέα, στην εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας του οποίου μπορεί να αντεπεξέλθει, κάτω από φυσιολογικές συνθήκες.

2.2.7.2 Το ATC Capacity (declared capacity) εκφράζεται ως ο μέγιστος αριθμός α/φ τα οποία μπορούν να γίνουν αποδεκτά μέσα σε ένα δεδομένο χρονικό διάστημα, στον εναέριο χώρο ή σε ένα α/δ, λαμβάνοντας υπόψη τις καιρικές συνθήκες, τη διαμόρφωση της μονάδας ελέγχου Ε.Κ., το διαθέσιμο προσωπικό και τον εξοπλισμό και οποιουδήποτε άλλους



παράγοντες είναι δυνατόν να επηρεάσουν το φόρτο εργασίας του ελεγκτή που είναι υπεύθυνος γι' αυτό το τμήμα του εναερίου χώρου.

Η αρμόδια αρχή εξυπηρέτησης Ε.Κ. οφείλει να καθορίσει και να δηλώσει το ATC Capacity (capacity for ATFCM purposes) των τομέων ελέγχου και των α/δ.

2.2.7.3 Κατά τον υπολογισμό της κυκλοφορίας σε έναν τομέα λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθοι παράγοντες:

1. ο ωριαίος μέγιστος φόρτος εργασίας, δηλαδή η κυκλοφορία που μπορεί να εξυπηρετηθεί εντός μιας ώρας, μέσα στην οποία σημειώνονται οι περισσότερες κινήσεις. Αυτή η ώρα επιλέγεται από τα δεδομένα της κυκλοφορίας, που συλλέγονται κατά τη διάρκεια μιας μέσης ημέρας, μιας εβδομάδας αιχμής κατά τη διάρκεια του χρόνου
2. ο μέγιστος στιγμιαίος φόρτος κυκλοφορίας, δηλαδή ο φόρτος κυκλοφορίας της πιο πολυάσχολης στιγμής του τομέα, μέσα σε μια ώρα αιχμής, όπως προσδιορίστηκε ανωτέρω.

2.2.7.4 Για τον καθορισμό των τιμών της χωρητικότητας (capacity) σε έναν τομέα, λαμβάνονται υπόψη, μεταξύ άλλων, οι ακόλουθοι παράγοντες:

1. το επίπεδο και το είδος της παρεχομένης εξυπηρέτησης Ε.Κ.
2. η πολυπλοκότητα της δομής της περιοχής ελέγχου, του τομέα ελέγχου ή του εν λόγω α/δ
3. ο φόρτος εργασίας του ελεγκτή, που συμπεριλαμβάνει τον έλεγχο Ε.Κ. και όλες τις απαιτούμενες ενέργειες συντονισμού του έργου του
4. το είδος του συστήματος επικοινωνιών, αεροναυτιλίας ή συστημάτων επιτήρησης που είναι σε χρήση, ο βαθμός τεχνικής αξιοπιστίας τους και διαθεσιμότητας, καθώς και η διαθεσιμότητα εφεδρικών συστημάτων και/ή διαδικασιών
5. η διαθεσιμότητα συστημάτων ελέγχου Ε.Κ. που υποστηρίζουν το έργο του ελεγκτή και των υπηρεσιών συνέργειας και
6. οποιοσδήποτε άλλος παράγοντας ή στοιχείο θεωρείται ότι σχετίζεται με το φόρτο εργασίας του ελεγκτή.

2.2.7.5 Όταν η ζήτηση της κυκλοφορίας ποικίλλει σημαντικά σε καθημερινή ή περιοδική βάση, η εκάστοτε ζήτηση αντιμετωπίζεται με την αλλαγή και προσαρμογή του αριθμού των επιχειρησιακών τομέων ελέγχου (configuration) ή θέσεων εργασίας στην υπάρχουσα ή αναμενόμενη κίνηση. Σε περίπτωση που αυτό δεν είναι αρκετό για να αντιμετωπίσει την αναμενόμενη ζήτηση, τότε λαμβάνονται μέτρα ελέγχου ροής της Ε.Κ. (flow control).



Εάν σε ένα τμήμα του εναερίου χώρου ή σε ένα α/δ έχει συμβεί ένα ιδιαίτερο γεγονός που επιδρά αρνητικά στη δηλωμένη χωρητικότητα (declared capacity), τότε η χωρητικότητα του εναερίου χώρου ή του εν λόγω α/δ θα μειώνεται αντίστοιχα, τη δεδομένη χρονική περίοδο.

2.2.7.6 Η αρμόδια Αρχή εξυπηρέτησης Ε.Κ. πρέπει:

1. κατά περιόδους, να αναθεωρεί το ATC Capacity σε σχέση με τη ζήτηση της κυκλοφορίας
2. να χρησιμοποιεί τον εναέριο χώρο ευέλικτα για να αυξήσει τη χωρητικότητα και να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών.

2.2.8 **Ευέλικτη χρήση του εναερίου χώρου**

2.2.8.1 Με τον όρο "ευέλικτη χρήση του εναερίου χώρου" (Flexible Use of Airspace – FUA) εννοούμε ότι ο εναέριος χώρος δεν θα πρέπει πλέον να χαρακτηρίζεται στρατιωτικός ή πολιτικός, αλλά θα πρέπει να εκλαμβάνεται ως μία συνέχεια και να χρησιμοποιείται ευέλικτα σε καθημερινή βάση. Κατά συνέπεια, κάθε αναγκαία κατάτμηση του εναερίου χώρου θα πρέπει να έχει προσωρινό μόνο χαρακτήρα.

Σκοπός της ευέλικτης χρήσης του εναερίου χώρου είναι η αύξηση της χωρητικότητας (capacity) του εναερίου χώρου και η βελτίωση της επιχειρησιακής ευελιξίας και αποδοτικότητας των α/φ.

2.2.8.1.1 Η διαχείριση του FUA γίνεται σε τρία επίπεδα:

- Strategic - Level 1: State AIP Publication
- Pre-Tactical - Level 2 : AUP message publication
- Real-Time - Level 3: ATC

2.2.8.1.2 Το EUROCONTROL, υλοποιώντας την ιδέα του FUA, εκδίδει καθημερινά το AUP (Airspace Use Plan). Το AUP είναι ένα ενημερωτικό δελτίο που αποσκοπεί στην ενημέρωση των χρηστών του εναερίου χώρου, όσον αφορά στη διαθεσιμότητα των CDRs "μέρα με τη μέρα".

2.2.8.2 ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ (AIRSPACE MANAGEMENT CELL - AMC)

2.2.8.2.1 Το AMC υποστηρίζει το FUA. Στο πλαίσιο αυτό οι χρήστες των στρατιωτικών περιοχών, σε συνεργασία με τους υπεύθυνους διαχείρισης της πολιτικής κυκλοφορίας, προσδιορίζουν τις ανάγκες τους και αποφασίζεται, σε καθημερινή βάση, η ανάλογη χρήση του εναερίου χώρου, δηλαδή η διαθεσιμότητα των CDRs2 ή η μη διαθεσιμότητα των



CDRs1. Αυτό στη συνέχεια γνωστοποιείται στο Eurocontrol από το AMC, προκειμένου το CFMU να εκδώσει το AUP μέσω του οποίου ενημερώνονται καθημερινά όλοι οι χρήστες (πολιτικοί και στρατιωτικοί) για τους CDRs που μπορούν να συμπεριλάβουν στα σχέδια πτήσης τους.

2.2.8.2.2 Το AMC (Airspace Management Cell) φέρει την ευθύνη να ενημερώνει καθημερινά το ΚΕΠΑΘΜ/A1 για το ισχύον AUP.



2.3 ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΝ Ε.Κ.

2.3.1 Σχέδιο πτήσης

Το σχέδιο πτήσης περιλαμβάνει ειδικές πληροφορίες που παρέχονται στις Μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ. σχετικά με μία προτιθέμενη πτήση ή μέρος της πτήσης ενός α/φ.

2.3.1.1 ΥΠΟΒΟΛΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

2.3.1.1.1 Γενικά

2.3.1.1.1.1 Σχέδιο πτήσης πρέπει να υποβάλλεται για όλες τις πτήσεις που διεξάγονται εντός του ΑΘΗΝΑΙ FIR / HELLAS UIR ή κατά μήκος των εθνικών συνόρων (ENR 1.10-1).

Η υποβολή του σχεδίου πτήσης θα πρέπει να γίνεται στην αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. πριν τη διεξαγωγή:

- I. οποιασδήποτε πτήσης ή τμήμα αυτής, στην οποία παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ.,
- II. οποιασδήποτε πτήσης με σκοπό να διευκολυνθεί η εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης, συνέγερσης, έρευνας και διάσωσης,
- III. οποιασδήποτε πτήσης με σκοπό να διευκολυνθεί ο συντονισμός με τις αρμόδιες στρατιωτικές μονάδες ή με τις μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας στα γειτονικά κράτη, προκειμένου να αποφεύγεται η αναχαίτιση για σκοπούς αναγνώρισης,
- IV. κάθε πτήσης που διέρχεται από διεθνή σύνορα, εκτός εάν έχει ορίσει διαφορετικά το ενδιαφερόμενο κράτος,
- V. κάθε προγραμματισμένης νυκτερινής πτήσης, εάν αναχωρεί από περιοχή κοντά σε αεροδρόμιο.

Σημείωση.- Οι περιπτώσεις IV και V ορίζονται στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΚ) 923/2012 [SERA.4001 (β) στοιχεία (5) και (6)] και αποτελούν διαφοροποιήσεις από το Annex 2, παρ. 3.3.1.2

2.3.1.1.1.2 Υπό τη δικαιοδοσία της Κεντρικής Μονάδας Διαχείρισης Ροής (CFMU) του Eurocontrol έχει θεσμοθετηθεί μια υπηρεσία επεξεργασίας και διανομής των IFR σχεδίων πτήσης σε κεντρικό επίπεδο (Integrated Initial Flight Plan Processing System – IFPS).

Η υπηρεσία καλύπτει τμήμα του EUR Region ICAO, που είναι γνωστό ως Integrated Flight Plan Processing System Zone (IFPSZ).



- 2.3.1.1.1.3 Το σχέδιο πτήσης κατατίθεται προσωπικά από τον κυβερνήτη του α/φ ή από τον ορισθέντα αντιπρόσωπό του.
- 2.3.1.1.1.4 Ένα έντυπο του σχεδίου πτήσης με βάση το υπόδειγμα του ICAO (Doc. 4444, Amend.1 Annex 2), θα πρέπει να παρέχεται και να χρησιμοποιείται από τους κυβερνήτες και τις μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ. με σκοπό την συμπλήρωση των σχεδίων πτήσης.
- 2.3.1.1.2 Περιοχή κατάθεσης του σχεδίου πτήσης
- 2.3.1.1.2.1 IFR σχέδια πτήσης
- Για όλες τις IFR πτήσεις, πρέπει να κατατίθεται ένα σχέδιο πτήσης στο IFPS, είτε απευθείας είτε μέσω των τοπικών Reporting Offices των α/δ αναχώρησης.
- 2.3.1.1.2.2 Μικτά IFR/VFR σχέδια πτήσης
- Για τις μικτές IFR/VFR πτήσεις, τα σχέδια πτήσης για το IFR τμήμα τους θα υποβάλλονται επίσης στο IFPS.
- 2.3.1.1.2.3 VFR σχέδια πτήσης
- Για τις VFR πτήσεις τα σχέδια πτήσης πρέπει να υποβάλλονται πριν την αναχώρηση στο Reporting Office του α/δ αναχώρησης ή σε άλλη μονάδα που έχει ορισθεί να εξυπηρετεί το α/δ αναχώρησης.
- Εάν η μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας (ATS unit) στο α/δ αναχώρησης δεν είναι διαθέσιμη, τότε το σχέδιο πτήσης θα υποβάλλεται μέσω τηλεφώνου ή με οποιοδήποτε άλλο διαθέσιμο μέσο επικοινωνίας στην πλησιέστερη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ.
- 2.3.1.1.3 Χρόνος κατάθεσης σχεδίου πτήσης
- 2.3.1.1.3.1 Ένα σχέδιο πτήσης πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 30 λεπτά πριν την αναχώρηση, εκτός αυτών που κατατίθενται κατά τη διάρκεια της πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις για την έγκαιρη ενημέρωση των εμπλεκόμενων μονάδων εξυπηρέτησης Ε.Κ., καθώς επίσης και τις απαιτήσεις για την έγκαιρη υποβολή του για σκοπούς διαχείρισης ροής Ε.Κ. (Air Traffic Flow Management, ATFCM).
- 2.3.1.1.3.2 Για πτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμούς ATFCM, τα σχέδια πτήσης θα πρέπει να υποβάλλονται τουλάχιστον 3 ώρες πριν την υπολογιζόμενη ώρα έναρξης τροχοδρόμησης (Estimated Off-Block Time, EOBT).
- 2.3.1.1.3.3 Για οποιαδήποτε μεταβολή του EOBT περισσότερο των 15 λεπτών για κάθε IFR πτήση εντός του IFPS θα πρέπει να ενημερώνεται το IFPS.
- 2.3.1.1.3.4 Εάν ένα σχέδιο πτήσης συμπληρώνεται 24 ώρες πριν το EOBT, τότε η ημερομηνία διεξαγωγής της πτήσης θα δηλώνεται στο πεδίο 18 του σχεδίου πτήσης με την ακόλουθη μορφή:
DOF/YYMMDD (YY = year, MM = month, DD = day)



2.3.1.2 ΥΠΟΒΟΛΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ

Όταν ο κυβερνήτης αδυνατεί να συμμορφωθεί με τα ανωτέρω, τότε:

1. Για τις πτήσεις όπου παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. το σχέδιο μπορεί να υποβάλλεται από τον κυβερνήτη στην πλησιέστερη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. κατά τη διάρκεια της πτήσης
 - Το δυνατόν συντομότερο μετά την απογείωση ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό λόγω απώλειας επικοινωνίας,
 - σε χρόνο τέτοιο, ώστε να εξασφαλίζεται η λήψη του σχεδίου πτήσης από τις αρμόδιες Μονάδες Εξυπηρέτησης Ε.Κ. τουλάχιστον 10 λεπτά πριν την είσοδο του α/φ μέσα σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο.
2. Για τις πτήσεις τις οποίες παρέχεται εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης, ο κυβερνήτης θα πρέπει να μεταβιβάζει το σχέδιο πτήσης προς την πλησιέστερη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. το συντομότερο δυνατόν μετά την απογείωση.

2.3.1.3 ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

- 2.3.1.3.1 Η συμπλήρωση του σχεδίου πτήσης θα γίνεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του ICAO (βλ. ΕΑΠ Ελλάδας, ENR 1.10.5.)
- 2.3.1.3.2 Τέτοια έντυπα είναι διαθέσιμα στα Reporting Offices, στα ελεγχόμενα α/δ και στα γραφεία τηλεπικοινωνιών (Com Station Offices) στα μη ελεγχόμενα α/δ.
- 2.3.1.3.3 Οι μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ.των α/δ αναχώρησης, θα βοηθούν στη συμπλήρωση του σχεδίου πτήσης, όταν αυτό είναι εφικτό. Εντούτοις, την ευθύνη συμπλήρωσης των IFR/GAT σχεδίων πτήσης, όπως επίσης και των IFR τμημάτων των IFR/VFR GAT σχεδίων πτήσης, καθώς επίσης και των σχετικών μηνυμάτων, που αφορούν στην σύνταξη, ακρίβεια και υποβολή των σχεδίων πτήσης, όπως επίσης και τη λήψη επιβεβαίωσης (ACK,MAN ή REJ) από το IFPS, φέρουν οι εκπρόσωποι των α/φ.
- 2.3.1.3.4 Για τα VFR σχέδια πτήσης, όπως επίσης και για τα VFR τμήματα των IFR/VFR πτήσεων, η μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. που λαμβάνει το συμπληρωμένο σχέδιο πτήσης θα ενεργεί σύμφωνα με το ΕΑΠ Ελλάδος, ENR 1.2.14.1.5.
- 2.3.1.3.5 Η πρώτη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. η οποία λαμβάνει ένα σχέδιο πτήσης ή τροποποίησή του θα πρέπει: (DOC 4444 παρ. 4.4.3):
 - να ελέγξει αν το έντυπο συμπληρώθηκε σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο υπόδειγμα του ICAO
 - να ελέγξει για τυχόν ελλείψεις και, στο μέτρο του δυνατού, για ανακρίβειες στο έντυπο



- να ενεργήσει, εάν χρειάζεται, ώστε να γίνει αποδεκτό από τις υπηρεσίες Ε.Κ., και
- να αναφέρει την αποδοχή του σχεδίου πτήσης ή της τροποποίησής του, στον συντάκτη.

2.3.1.4 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΥΠΟΒΑΛΛΕΤΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ

2.3.1.4.1 Ενα σχέδιο πτήσης που υποβάλλεται κατά τη διάρκεια της πτήσης πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με κάποιο από τα ακόλουθα στοιχεία:

- χαρακτηριστικό κλήσης
- κανόνες πτήσης και κατηγορία πτήσης
- αριθμό και τύπο α/φ, καθώς επίσης και κατηγορία αναταράξεων
- εξοπλισμό
- αεροδρόμιο αναχώρησης
- την υπολογιζόμενη ώρα έναρξης τροχοδρόμησης*
- ταχύτητα πλεύσης
- επίπεδα πλεύσης
- διαδρομή
- αεροδρόμιο προορισμού
- διάρκεια πτήσης
- εναλλακτικό αεροδρόμιο
- άλλες πληροφορίες

**Σημείωση.- Για τα σχέδια πτήσης που υποβάλλονται κατά τη διάρκεια της πτήσης, η πληροφορία που πρέπει να παρέχεται σχετικά με αυτό το στοιχείο θα αφορά στο χρόνο υπέρπτησης του πρώτου σημείου της διαδρομής που αναφέρεται στο σχέδιο πτήσης.*

***Σημείωση.- Δεν θα υποβάλλονται σχέδια πτήσης για διαδρομές που αποκλίνουν από τα δημοσιευμένα "ATS routes", χωρίς να έχει προηγουμένως ληφθεί σχετική άδεια από το ΚΕΠΑΘΜ/Α1.*

2.3.1.5 ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ

2.3.1.5.1 Ειδικές πτήσεις, όπως είναι οι πτήσεις έρευνας, επιστημονικής έρευνας, κλπ. μπορούν να εξαιρεθούν από τους περιορισμούς που αναφέρονται στη σημείωση ** της ανωτέρω παρ. 1.3.1.4.

Η αίτηση εξαίρεσης θα πρέπει να ταχυδρομηθεί στην ΥΠΑ (Δ2), τουλάχιστον μία εβδομάδα πριν από την προβλεπόμενη ημερομηνία της πτήσης.



2.3.1.6 ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

2.3.1.6.1 Ένα ξεχωριστό σχέδιο πτήσης θα πρέπει να υποβάλλεται για κάθε τμήμα μίας IFR πτήσης με ενδιάμεσους σταθμούς, ανεξάρτητα από το χρόνο παραμονής του α/φ στο έδαφος. (ENR 1.10.8).

2.3.1.6.2 Ένα σχέδιο πτήσης, το οποίο θα συμπεριλαμβάνει τους ενδιάμεσους σταθμούς, θα πρέπει να υποβάλλεται για τις πτήσεις VFR, εφόσον οι διαδοχικές πτήσεις εμπίπτουν στον περιορισμό υποβολής σχεδίων πτήσης της παρ. 1.10.2.3 του AIP ENR, κατά την ώρα της υποβολής του (ENR 1.10.8.2).

2.3.1.7 ΜΥΝΗΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΠΤΗΣΗΣ

2.3.1.7.1 Ενεργοποίηση του σχεδίου πτήσης

2.3.1.7.1.1 Ένα σχέδιο πτήσης ενεργοποιείται:

- με αναφορά αναχώρησης
- με μήνυμα EST
- με την υποβολή, κατά τη διάρκεια της πτήσης
- με την γνωστοποίηση στην αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. ότι το α/φ ανεχώρησε από τον σχετικό σημείο, όσον αφορά στις πτήσεις με ενδιάμεσους σταθμούς

2.3.1.7.1.2 Μια αναφορά αναχώρησης μπορεί να εκδίδεται από:

- την μονάδα Ε.Κ. που εξυπηρετεί το αεροδρόμιο αναχώρησης, εάν διαθέτει επαρκή τηλεπικοινωνιακά μέσα
- από την αναφορά του κυβερνήτη προς την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., αμέσως μετά την απογείωση, όταν και όπου δεν υπάρχουν επαρκή τηλεπικοινωνιακά μέσα αλλά υπάρχει ραδιοεπικοινωνία
- τηλεφωνική επικοινωνία από τον κυβερνήτη ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του, όχι ενωρίτερα από 15 λεπτά, από την υπολογιζόμενη ώρα αναχώρησης, όταν και όπου είναι γνωστό ότι δεν υπάρχουν επαρκή τηλεπικοινωνιακά μέσα αλλά ούτε και ραδιοεπικοινωνία. Σε αυτή την περίπτωση αναμένεται επικοινωνία μέσω συχνότητας, κατά τη διάρκεια της πτήσης.

Σημείωση.- Στις ως άνω περιπτώσεις β και γ, η μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., που θα λάβει την αναφορά αναχώρησης, αν το σημείο αναχώρησης δεν είναι στην περιοχή αρμοδιότητάς του, θα γνωστοποιεί τον χρόνο απογείωσης στην αρμόδια μονάδα Ε.Κ., καθώς επίσης και στο FIC.

2.3.1.7.1.3 Η μη συμμόρφωση με τα ανωτέρω, καθιστά αδύνατη την συνέγερση του αρμόδιου κέντρου έρευνας και διάσωσης, σε περίπτωση που α/φ βρεθεί σε κατάσταση ανάγκης.

2.3.1.7.2 Αλλαγές σε υποβληθέν σχέδιο πτήσης

2.3.1.7.2.1 Ένα τροποποιητικό μήνυμα πρέπει να μεταβιβάζεται για κάθε αλλαγή που γίνεται σε βασικά στοιχεία του σχεδίου πτήσης, από αυτά που



περιλαμβάνονται σε προηγούμενο σχέδιο πτήσης ή σε επαναλαμβανόμενο σχέδιο πτήσης. Το τροποποιητικό μήνυμα θα πρέπει να αποστέλλεται σε όλους τους αποδέκτες που επηρεάζονται από την αλλαγή.



- 2.3.1.7.3 Καθυστερήσεις σε υποβληθέν σχέδιο πτήσης
 - 2.3.1.7.3.1 Όταν έχει υποβληθεί ένα σχέδιο πτήσης και σημειωθεί καθυστέρηση 30 λεπτών, πέραν της προτεινόμενης ώρα αναχώρησης, για μια ελεγχόμενη πτήση και καθυστέρηση άνω των 60 λεπτών από τον προτεινόμενο χρόνο αναχώρησης για μια μη ελεγχόμενη πτήση, θα πρέπει, ανάλογα με την περίπτωση, το σχέδιο πτήσης να τροποποιηθεί ή να υποβληθεί ένα νέο και να ακυρωθεί το παλαιό.
- 2.3.1.7.4 Ακύρωση υποβληθέντος σχεδίου πτήσης
 - 2.3.1.7.4.1 Κάθε φορά που ακυρώνεται μια πτήση, για την οποία έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσης, θα πρέπει να ενημερώνεται η αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ.
- 2.3.1.7.5 Κλείσιμο του σχεδίου πτήσης
 - 2.3.1.7.5.1 Για τις πτήσεις με προορισμό α/δ του FIR Αθηνών στο οποίο παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ., το σχέδιο πτήσης κλείνει μετά την ασφαλή άφιξη του α/φ.
 - 2.3.1.7.5.2 Για τις πτήσεις με προορισμό α/δ του FIR Αθηνών στο οποίο δεν παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ., το σχέδιο πτήσης κλείνει μετά από μήνυμα αναφοράς άφιξης του α/φ.
- 2.3.1.8 Τήρηση του σχεδίου πτήσης
 - 2.3.1.8.1 Ακούσια αλλαγή
 - 2.3.1.8.1.1 Ένα α/φ πρέπει να συμμορφώνεται με το τρέχον σχέδιο πτήσης ή το ισχύον τμήμα του τρέχοντος σχεδίου πτήσης το οποίο υπέβαλε για μια ελεγχόμενη πτήση, εκτός εάν έχει υποβληθεί αίτημα αλλαγής και έχει ληφθεί σχετική εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., ή εκτός εάν το α/φ βρίσκεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης οπότε ο κυβερνήτης πρέπει να ενεργήσει άμεσα. Μόλις όμως οι συνθήκες το επιτρέψουν, μετά από μια τέτοια κατάσταση έκτακτης ανάγκης, η αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. πρέπει να ενημερωθεί για τις ενέργειες που έγιναν λόγω της έκτακτης ανάγκης.
 - 2.3.1.8.2 Αλλαγή στο EST
 - 2.3.1.8.2.1 Εάν το EST για το επόμενο σημείο αναφοράς, στα όρια του FIR ή στο α/δ προορισμού, ό,ποιο από όλα συμβεί πρώτο, είναι λάθος περισσότερο από τρία λεπτά από εκείνο που έχει γνωστοποιηθεί στις υπηρεσίες Ε.Κ., πρέπει να δοθεί ένα αναθεωρημένο EST το συντομότερο δυνατό στην αντίστοιχη μονάδα Ε.Κ.



- 2.3.1.8.3 Μεταβολή στην TAS (true air speed)
- 2.3.1.8.3.1 Αν η μέση TAS σε επίπεδο πλεύσης μεταξύ σημείων αναφοράς ποικίλλει ή αναμένεται να διαφέρει, $\pm 5\%$ από την TAS που αναγράφεται στο σχέδιο πτήσης, πρέπει να ενημερώνεται ανάλογα η αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ.
- 2.3.1.8.4 Απόκλιση από το ίχνος
- 2.3.1.8.4.1 Αν ένα α/φ βρίσκεται εκτός πορείας, πρέπει αμέσως να γίνουν οι κατάλληλες ενέργειες, προκειμένου να διορθωθεί το ίχνος του και να επανέλθει στην πορεία του, το συντομότερο δυνατόν.
- 2.3.1.9 Επαναληπτικά σχέδια πτήσης (RPL)
- 2.3.1.9.1 Τα επαναληπτικά σχέδια πτήσης "stored FPLs", σχετίζονται με σχέδια πτήσης, συχνά επαναλαμβανόμενων και σε τακτική βάση πτήσεων με ταυτόσημα βασικά χαρακτηριστικά. Υποβάλλονται από τους εκμεταλλευόμενους, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν κατ'επανάληψη από τις μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ. για μια σειρά μεμονωμένων πτήσεων.
- 2.3.1.9.2 Τα RPLs δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται για άλλες εκτός από IFR πτήσεις, οι οποίες διεξάγονται τακτικά την ίδια ημέρα (εσ) των διαδοχικών εβδομάδων και για τουλάχιστον δέκα φορές, ή, κάθε μέρα για μια περίοδο τουλάχιστον δέκα διαδοχικών ημερών. Τα στοιχεία του κάθε σχεδίου πτήσης πρέπει να έχουν ένα υψηλό βαθμό σταθερότητας.
- 2.3.1.9.3 Τα RPLs καλύπτουν το σύνολο της πτήσης από το α/δ αναχώρησης έως το α/δ της προτιθέμενης πρώτης προσγείωσης.
- 2.3.1.9.4 Οι διαδικασίες των RPLs θα εφαρμόζονται μόνο όταν συμφωνούν όλες οι ενδιαφερόμενες αρχές εξυπηρέτησης Ε.Κ.
- 2.3.2 **Εξουσιοδοτήσεις ελέγχου Ε.Κ.**
- 2.3.2.1 Εξουσιοδότηση ελέγχου Ε.Κ. είναι η εξουσιοδότηση που παρέχεται σε ένα α/φ να κινηθεί σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται από μία μονάδα ελέγχου Ε.Κ.
- Οι εξουσιοδοτήσεις ελέγχου Ε.Κ. βασίζονται μόνο στις απαιτήσεις για την παροχή ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.
- Οι εξουσιοδοτήσεις ελέγχου Ε.Κ. εκδίδονται αποκλειστικά για την επιτάχυνση και το διαχωρισμό της Ε.Κ. και βασίζονται στις γνωστές συνθήκες κυκλοφορίας οι οποίες επηρεάζουν την ασφάλεια των πτήσεων.
- Το περιεχόμενο της εξουσιοδότησης πρέπει να είναι θετικό και λιτό και να εκφράζεται με τη χρήση καθιερωμένης φρασεολογίας.



2.3.2.1.1 Εξουσιοδοτήσεις ελέγχου Ε.Κ. εκδίδονται για τις πτήσεις που διεξάγονται εντός ελεγχόμενου εναερίου χώρου και αφορούν πτήσεις:

- IFR
- VFR πάνω από το FL195
- SVFR (εξουσιοδοτούνται από την Υπηρεσία Προσέγγισης του α/δ)
- VFR κατά τη νύκτα

Στην τελευταία περίπτωση, η έκδοση εξουσιοδότησης ελέγχου Ε.Κ. έχει την έννοια της έγκρισης εκτέλεσης των πτήσεων αυτών, υπό τους κατά περίπτωση όμως καθορισμένους όρους και προϋποθέσεις (βλ. παρ. 2.9.2 του παρόντος κεφαλαίου).

2.3.2.2 Εξουσιοδότηση ελέγχου Ε.Κ., απαιτούν επίσης οι πτήσεις α/φ σε σχηματισμό, οι οποίες ίπτανται με κανόνες πτήσης IFR. Οι πτήσεις αυτές θεωρούνται ως μία πτήση και η εξουσιοδότηση θα εκδίδεται προς τον επικεφαλής του σχηματισμού.

Σημείωση: Οι πτήσεις α/φ σε σχηματισμό πρέπει μεταξύ τους να βρίσκονται πάντα σε συνθήκες VMC, ο ίδιος όμως ο σχηματισμός μπορεί να ίπταται είτε με κανόνες πτήσης IFR είτε με κανόνες VFR.

2.3.2.2.1 Επίσης, απαιτούν εξουσιοδότηση ελέγχου Ε.Κ.:

- οι πτήσεις επανδρωμένων ελεύθερων αερόστατων εντός εναερίου χώρου κατηγορίας C και D
- οι ανυψώσεις μη επανδρωμένων ελεύθερων αερόστατων με συνολικό βάρος μεγαλύτερο του 0,5 kg.

2.3.2.3 Μια εξουσιοδότηση ελέγχου Ε.Κ. πρέπει να υποδηλώνει, με τη σειρά που δίδονται τα στοιχεία, τα κάτωθι:

- την ταυτότητα του α/φ, όπως φαίνεται στο σχέδιο πτήσης
- το όριο εξουσιοδότησης
- τη διαδρομή της πτήσης
- το/τα επίπεδο/α πλεύσης για όλη τη διαδρομή ή μέρος αυτής και τροποποιήσεις αυτών, αν απαιτείται

Σημείωση.- Αν μία εξουσιοδότηση ελέγχου Ε.Κ. για τα επίπεδα πτήσης καλύπτει μόνο τμήμα της διαδρομής, τότε είναι σημαντικό η μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας να καθορίσει ένα σημείο μέχρι το οποίο θα ισχύει η εξουσιοδότηση ελέγχου για τα επίπεδα πτήσης, έτσι ώστε να εφαρμόζονται οι διατάξεις του Annex 2, παρ. 3.6.5.2.2 α) σε περίπτωση απώλειας επικοινωνίας σε περιβάλλον όπου δεν υπάρχει radar

- οποιεσδήποτε απαραίτητες οδηγίες ή πληροφορίες πάνω σε άλλα θέματα, όπως ελιγμούς προσέγγισης ή αναχώρησης, λειτουργία αποκριτή SSR (SSR code), επικοινωνίες και χρόνο εκπνοής της εξουσιοδότησης.



2.3.2.3.1 Ο χρόνος εκπνοής της εξουσιοδότησης υποδηλώνει την ώρα μετά από την οποία η εξουσιοδότηση θα ακυρωθεί αυτόματα, αν η πτήση δεν έχει αρχίσει ακόμη.

2.3.2.3.2 Το όριο εξουσιοδότησης ελέγχου Ε.Κ. θα ορίζεται με τον καθορισμό της ονομασίας του κατάλληλου σημείου αναφοράς ή του α/δ ή των ορίων του ελεγχόμενου εναερίου χώρου.

2.3.2.3.3 Εξουσιοδοτήσεις για διηχητική πτήση

Η εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που σχετίζεται με τη διηχητική φάση επιτάχυνσης υπερηχητικής πτήσης επεκτείνεται τουλάχιστον έως το τέλος της συγκεκριμένης φάσης.

Στην εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που σχετίζεται με την επιβράδυνση και την κάθοδο αεροσκάφους από υπερηχητική πλεύση σε υποηχητική πτήση ζητείται απρόσκοπτη κάθοδος κατά τη διηχητική φάση.

2.3.2.4 ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ

Συντονισμός μιας εξουσιοδότησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας πραγματοποιείται μεταξύ μονάδων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για την κάλυψη ολόκληρης της διαδρομής ενός αεροσκάφους ή συγκεκριμένου τμήματος αυτής, όπως περιγράφεται στις παραγράφους 2.3.2.4.1 και 2.3.2.4.2

2.3.2.4.1 Εντός του FIR Αθηνών, ένα α/φ θα εξουσιοδοτείται για ολόκληρη τη διαδρομή μέχρι το α/δ της πρώτης προτιθέμενης προσγείωσης:

- I. όταν καθίσταται δυνατό να γίνει συντονισμός, σχετικά με την εξουσιοδότηση, μεταξύ όλων των μονάδων, υπό τον έλεγχο των οποίων θα έλθει το α/φ, πριν από την αναχώρησή του, ή
- II. όταν υπάρχει δικαιολογημένη βεβαιότητα ότι θα επιτελεστεί προηγουμένως συντονισμός μεταξύ των μονάδων εκείνων, υπό τον έλεγχο των οποίων θα διέλθει διαδοχικά το α/φ,

άλλως, όταν δεν έχει επιτευχθεί ή δεν προβλέπεται συντονισμός, το α/φ θα εξουσιοδοτείται μέχρι το σημείο όπου ο συντονισμός είναι λογικά εξασφαλισμένος. Στο σημείο αυτό, ή πριν από αυτό, πρέπει να λάβει περαιτέρω εξουσιοδότηση, έχοντας ήδη λάβει οδηγίες για κράτηση (holding) εάν χρειάζεται.



2.3.2.4.2 Όταν ένα α/φ προτίθεται να εγκαταλείψει μία περιοχή ελέγχου για να εκτελέσει μια πτήση εκτός ελεγχόμενου εναερίου χώρου και στη συνέχεια θα εισέλθει ξανά στην ίδια ή σε άλλη περιοχή ελέγχου, μπορεί να εκδίδεται μία εξουσιοδότηση από το σημείο αναχώρησης για το α/δ της προτιθέμενης πρώτης προσγειώσης. Τέτοια εξουσιοδότηση ή αναθεωρήσεις της θα ισχύουν μόνο για εκείνα τα τμήματα της πτήσης που θα διεξαχθούν μέσα σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο.

2.3.2.5 Η ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ

Η διαδρομή της πτήσης θα περιγράφεται με λεπτομέρεια σε κάθε εξουσιοδότηση, όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο.

2.3.2.5.1 Η φράση "cleared via flight plan route" μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να περιγράψει οποιαδήποτε διαδρομή ή τμήμα αυτής, με την προϋπόθεση ότι η διαδρομή ή το τμήμα αυτής είναι ταυτόσημη με αυτή που αναγράφεται στο σχέδιο πτήσης και δίδονται επαρκείς πληροφορίες, ικανές να οδηγήσουν το α/φ στη σωστή διαδρομή του.

2.3.2.5.2 Οι ελεγκτές δεν πρέπει να τροποποιούν:

- I. τις διαδρομές του σχεδίου πτήσης των στρατιωτικών α/φ,
- II. το σημείο εξόδου από το FIR Αθηνών.

2.3.2.6 Οι οδηγίες που περιέχονται στις άδειες ελέγχου Ε.Κ. και αναφέρονται στα επίπεδα πτήσης θα περιλαμβάνουν:

- I. μόνο ένα επίπεδο πτήσης, εκτός εάν οι συνθήκες και οι διαδικασίες συντονισμού επιτρέπουν την εξουσιοδότηση του α/φ για άνοδο πλεύσης
- II. το/τα επίπεδο/α πλεύσης ή, προκειμένου για άνοδο πλεύσης, έναν αριθμό επιπέδων πλεύσης και, εάν είναι αναγκαίο, το σημείο μέχρι το οποίο ισχύει η άδεια ελέγχου Ε.Κ. αναφορικά με το/τα επίπεδο/α
- III. επίπεδα πτήσης στα οποία θα πρέπει να διασταυρωθούν καθορισμένα σημαντικά σημεία, αν απαιτείται
- IV. τον τόπο ή το χρόνο για την έναρξη ανόδου ή καθόδου, όταν είναι αναγκαίο
- V. το βαθμό ανόδου ή καθόδου, όταν είναι αναγκαίο
- VI. λεπτομερείς οδηγίες, αναφορικά με επίπεδα αναχώρησης ή προσέγγισης, όταν είναι αναγκαίο



2.3.2.6.1 Ένα α/φ δεν θα εξουσιοδοτείται σε επίπεδο πτήσης κάτω από τα καθορισμένα ελάχιστα που αφορούν τη διαδρομή πτήσης.

2.3.2.7 ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΛΗΨΗΣ ΤΩΝ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ (READ BACK)

Ο κυβερνήτης οφείλει να επιβεβαιώνει τη λήψη (read back) των εξουσιοδοτήσεων ελέγχου ΕΚ και των οδηγιών, επαναλαμβάνοντας στον ελεγκτή Ε.Κ. τα τμήματα της εξουσιοδότησης που σχετίζονται με την ασφάλεια.

Σύμφωνα με την παρ. 3.7.3 του ANNEX 11, τα ακόλουθα στοιχεία πρέπει πάντα να επαναλαμβάνονται:

1. εξουσιοδοτήσεις διαδρομής ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας
2. εξουσιοδοτήσεις και οδηγίες για την είσοδο σε κάθε διάδρομο, την προσγείωση σε αυτόν, την απογείωση από αυτόν, τη μη παρείσφρηση σε αυτόν, τη διάσχισή του, την τροχοδρόμηση σε αυτόν και επίσης την τροχοδρόμηση σε αυτόν με φορά αντίστροφη των προσγειώσεων/απογειώσεων και
3. χρησιμοποιούμενος διάδρομος, ρυθμίσεις υψομέτρου, κωδικοί δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης, πρόσφατα καθορισμένοι δίαυλοι επικοινωνίας, οδηγίες επιπέδου, οδηγίες πορείας και ταχύτητας και
4. μεταβατικά επίπεδα, αν εκδίδονται από τον ελεγκτή ή περιέχονται στις εκπομπές της υπηρεσίας αυτόματης εκπομπής πληροφοριών τερματικής περιοχής.

Άλλες άδειες ή οδηγίες, συμπεριλαμβανομένων εξουσιοδοτήσεων υπό όρους και οδηγιών τροχοδρόμησης, επαναλαμβάνονται για επιβεβαίωση ορθής λήψης ή επιβεβαιώνεται η λήψη τους κατά τρόπο ώστε να είναι σαφές ότι κατανοήθηκαν και θα τηρηθούν.

Σημείωση.- Τα υπογραμμισμένα τμήματα εξουσιοδότησης ορίζονται ως διαφοροποιήσεις στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΚ) 923/2012 (SERA 8015ε).

2.3.2.7.1 Ο ελεγκτής Ε.Κ. πρέπει να ακούει την επανάληψη (hear back) για την επιβεβαίωση της ορθής λήψης, ώστε να εξακριβώνει εάν η εξουσιοδότηση ή η οδηγία έχει κατανοηθεί από τον κυβερνήτη, και να διορθώνει άμεσα όποια ασυμφωνία διαπιστώθηκε μετά την επανάληψη.

Σημείωση: Τα σχετικά με τις άδειες ελέγχου Ε.Κ. για αναχώρηση ή άφιξη α/φ σε περιφερειακά α/δ, παρέχοντα υπηρεσίες AFIS, αναφέρονται στις παραγράφους 2.8 και 2.9 του παρόντος κεφαλαίου.



2.3.2.8 ΑΙΤΗΜΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗΣ— ΑΜΕΣΗ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ

2.3.2.8.1 Το Doc 4444 διακρίνει τα αιτήματα έγκρισης εξουσιοδότησης ως ακολούθως:

1. Αίτημα έγκρισης εξουσιοδότησης (Approval request)

Μία μονάδα παροχής εξυπηρέτησης Ε.Κ. μπορεί να υποβάλει προς άλλη εμπλεκόμενη μονάδα Ε.Κ. αίτημα για την έγκριση εξουσιοδότησης που αφορά:

- α/φ μη εισέτι απογειωθέν, όταν ο χρόνος πτήσης από το α/δ αναχώρησης μέχρι το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ. είναι μικρότερος από τον προσυμφωνηθέντα ελάχιστο χρόνο για ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των μερών (EST).
Η φρασεολογία που χρησιμοποιείται από τον αιτούντα είναι:
Approval request (*call sign*) expected departure from (*place*) at (*time*).
- α/φ εν πτήσει, που προτίθεται να ιπταθεί υπό όρους διαφορετικούς εκείνων που έχουν αμοιβαίως συμφωνηθεί, κατόπιν δικής του επιλογής ή κατόπιν πρότασης της Υπηρεσίας Ελέγχου Ε.Κ.
Η φρασεολογία που χρησιμοποιείται από τον αιτούντα είναι:
Approval request (*call sign*) estimated over (*place*) at (*time*) requests (*level or route etc.*).
- α/φ εν πτήσει, όταν ο υπολειπόμενος χρόνος πτήσης μέχρι το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ. είναι μικρότερος από τον προσυμφωνηθέντα ελάχιστο χρόνο για ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των μερών (EST).

Ο αποδεχόμενος εκδίδει εν συνεχεία την κατάλληλη άδεια ελέγχου Ε.Κ.

2. Άμεση εξουσιοδότηση (expedite clearance)

Άμεση εξουσιοδότηση είναι το αίτημα έγκρισης εξαιρετικά επείγουσας εξουσιοδότησης που υποβάλει μία μονάδα παροχής εξυπηρέτησης Ε.Κ. προς την αποδεχόμενη μονάδα.

2.3.2.9 Αποδέσμευση α/φ για άνοδο ή κάθοδο (Release for climb or descent)

2.3.2.9.1 Αποδέσμευση α/φ για άνοδο ή κάθοδο είναι η παραχώρηση αδειάς προς μονάδα παροχής εξυπηρέτησης Ε.Κ. να μεταβάλει το επίπεδο πτήσης συγκεκριμένου α/φ, με το οποίο έχει επικοινωνία, πριν τη μεταβίβαση του ελέγχου σε αυτή.

2.3.2.9.2 Η μεταβιβάζουσα μονάδα παραμένει υπεύθυνη για διαχωρισμό μέσα στην περιοχή ευθύνης της, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά.



2.3.3 **Οδηγίες ελέγχου ταχύτητας**

2.3.3.1 ΟΔΗΓΙΕΣ ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

2.3.3.1.1 Για διευκόλυνση της ασφαλούς και ομαλής ροής της κυκλοφορίας, είναι δυνατόν να δοθεί εντολή προς τα α/φ, υπό καθορισμένους από την αρμόδια αρχή όρους, να ρυθμίσουν την ταχύτητά τους με ένα συγκεκριμένο τρόπο.

2.3.3.1.2 Προκειμένου ο ελεγκτής να διατηρήσει τον επιθυμητό διαχωρισμό μεταξύ δύο ή περισσότερων διαδοχικών πτήσεων, δύναται να αυξήσει την ταχύτητα του πρώτου α/φ ή να ελαττώσει την ταχύτητα του δεύτερου και, εν συνεχεία, να ρυθμίσει ανάλογα την/τις ταχύτητα/ες του/των άλλου/ων α/φ.

2.3.3.1.3 Η επιβολή ελέγχου της ταχύτητας για μεγάλο χρονικό διάστημα μπορεί να επηρεάσει την κατανάλωση καυσίμου των α/φ, ενώ εντολές για συχνές αλλαγές ταχυτήτων θα πρέπει να αποφεύγονται.

2.3.3.1.4 Για επίπεδα πτήσης FL250 και άνω, οι ρυθμίσεις των ταχυτήτων θα εκφράζονται σε πολλαπλάσια του 0,01 Mach, ενώ για επίπεδα πτήσης κάτω του FL250 θα εκφράζονται σε πολλαπλάσια των 10 κόμβων – knots (20 χλμ/ώρα) ενδεικνυόμενης ταχύτητας (Indicated Air Speed – IAS).

2.3.3.1.5 Η αληθής ταχύτητα αέρος (True Air Speed – TAS) ενός α/φ κατά τη κάθοδο μειώνεται όταν διατηρεί μία σταθερή IAS.

Όταν δύο α/φ σε κάθοδο διατηρούν την ίδια IAS και το προπορευόμενο α/φ είναι σε χαμηλότερο ύψος, η TAS του προπορευόμενου θα είναι χαμηλότερη από αυτήν του ακολουθούντος και έτσι η απόσταση μεταξύ των δύο α/φ θα ελαττωθεί, εκτός εάν εφαρμοσθεί επαρκής διαφοροποίηση ταχύτητας, π.χ. 6 knots IAS ανά 1000 FT.

2.3.3.1.6 Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι η δυνατότητα ενός α/φ να αυξομειώνει ταχύτητα είναι περιορισμένη, όταν είναι "φορτωμένο" και σε υψηλό επίπεδο πτήσης.

2.3.3.1.7 Ο κυβερνήτης του α/φ πρέπει να ενημερώνει τη μονάδα ελέγχου E.K. εάν για οποιονδήποτε λόγο αδυνατεί να εφαρμόσει τον περιορισμό ταχύτητας που του επιβάλλεται.

2.3.3.1.8 Το α/φ πρέπει να ενημερώνεται όταν ο περιορισμός ταχύτητας δεν απαιτείται πλέον.

Φρασεολογία που χρησιμοποιείται:
Resume normal speed.



- 2.3.3.1.9 Έλεγχος ταχύτητας δεν θα εφαρμόζεται σε α/φ εισερχόμενα ή ευρισκόμενα σε ίχνη κράτησης.
- 2.3.3.1.10 Οδηγίες προς α/φ για ταυτόχρονη διατήρηση υψηλού βαθμού καθόδου και μειωμένης ταχύτητας θα πρέπει να αποφεύγονται, καθόσον τέτοιοι χειρισμοί δεν είναι συμβατοί.
- 2.3.3.2 ΟΔΗΓΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΝΟΔΟΥ Ή ΚΑΘΟΔΟΥ (VERTICAL SPEED)
- 2.3.3.2.1 Ο ελάχιστος κατακόρυφος διαχωρισμός, μεταξύ δύο α/φ που ευρίσκονται σε άνοδο ή κάθοδο, διατηρείται ή επιτυγχάνεται με την επιβολή βαθμού ανόδου ή καθόδου.
- 2.3.3.2.2 Όταν δίνονται οδηγίες ελέγχου σε αεροσκάφος για άνοδο ή κάθοδο, ο ελεγκτής θα πρέπει να εξακριβώνει μέχρι ποιο ύψος ένα α/φ σε άνοδο ή κάθοδο μπορεί να διατηρήσει ένα συγκεκριμένο βαθμό ανόδου ή καθόδου και να εξασφαλίζει ότι εναλλακτικές μέθοδοι διατήρησης του διαχωρισμού μπορούν να εφαρμοσθούν εγκαίρως, εάν χρειασθεί.
- 2.3.3.2.3 Οι ελεγκτές πρέπει να είναι ενήμεροι των επιδόσεων των α/φ σε περίπτωση ταυτόχρονης εφαρμογής περιορισμού ταχύτητας και βαθμού ανόδου ή καθόδου.
- 2.3.3.2.4 Συχνές αλλαγές στο βαθμό ανόδου ή καθόδου των α/φ αντενδείκνυται.

Φρασεολογία:

- Report speed
- Speed (number) kilometers per hour (or knots)
- Maintain (number) kilometers per hour (or knots)
- kilometers per hour (or knots) [or greater (or less)] [until (significant point)]
- Do not exceed (number kilometers per hour (or knots)
- Maintain present speed
- Increase (or reduce) speed to (number) kilometers per hour (or knots) [or greater (or less)]
- Increase (or reduce) speed by (number) kilometers per hour (or knots)
- Resume normal speed
- Reduce to minimum approach speed
- Reduce to minimum clean speed
- No [ATC] speed restrictions



2.3.4 Αναφορές θέσης

2.3.4.1 ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΘΕΣΗΣ

2.3.4.1.1 Σε διαδρομές στις οποίες υπάρχουν καθορισμένα σημαντικά σημεία αναφοράς θέσης, οι αναφορές θέσης θα γίνονται όταν τα α/φ ευρίσκονται πάνω από αυτά ή το συντομότερο αφού περάσουν καθένα από αυτά τα υποχρεωτικά σημεία αναφοράς.

Πρόσθετες αναφορές θέσης, πάνω από άλλα σημεία, είναι δυνατόν να ζητηθούν από την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης E.K., όταν αυτό απαιτείται για σκοπούς εξυπηρέτησης E.K.

2.3.4.1.2 Σε διαδρομές που δεν υπάρχουν καθορισμένα σημαντικά σημεία αναφοράς, οι αναφορές θέσης θα γίνονται αμέσως μετά το πρώτο ημίωρο πτήσης από την απογείωση και στη συνέχεια κάθε μία ώρα, εκτός αν έχει ορισθεί διαφορετικά.

2.3.4.1.3 Εάν μία αναφορά θέσης δεν ληφθεί κατά την αναμενόμενη ώρα, ο περαιτέρω έλεγχος δεν πρέπει να βασίζεται στην υπόθεση ότι ο υπολογιζόμενος χρόνος αναφοράς θέσης είναι ακριβής. Άμεσες ενέργειες θα αναλαμβάνονται για τη λήψη της αναφοράς θέσης, εάν αυτή σχετίζεται με τον έλεγχο των άλλων α/φ.

2.3.4.2 Μια ελεγχόμενη πτήση θα αναφέρει στην αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης E.K., το συντομότερο δυνατόν, το χρόνο και το επίπεδο, περνώντας από κάθε ορισθέν υποχρεωτικό σημείο αναφοράς, καθώς και οποιαδήποτε άλλη πληροφορία ζητηθεί. Παρομοίως, αναφορές θέσης θα γίνονται σε σχέση με πρόσθετα σημεία, όταν τούτο ζητηθεί από την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης E.K.

2.3.4.3 Επιβληθέντες περιορισμοί ταχύτητας θα περιλαμβάνονται στις αναφορές θέσης του α/φ.

Ο περιορισμός θα καθίσταται γνωστός στη μονάδα ελέγχου E.K. στην πρώτη επαφή, μετά από αλλαγή συχνότητας, ανεξαρτήτως εάν μία πλήρης αναφορά θέσης είναι αναγκαία.

2.3.4.4 Αναφορές θέσεις θα πρέπει να μεταβιβάζονται ραδιοτηλεφωνικά από όλες τις IFR πτήσεις που εισέρχονται ή εξέρχονται από το ΑΘΗΝΑΙ FIR/HELLAS UIR (ENR 1.3-3).

Μια αναφορά θέσης πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- την ταυτότητα του α/φ
- τη θέση του
- το χρόνο
- το επίπεδο ή το απόλυτο ύψος πτήσης. Αν το α/φ δεν ίπταται σε σταθερό απόλυτο ύψος ή επίπεδο πτήσης, θα αναφέρει το ύψος ή



επίπεδο που περνά, καθώς και το ύψος ή επίπεδο στο οποίο έχει εξουσιοδοτηθεί

- επόμενο σημείο και υπολογιζόμενο χρόνο πάνω από αυτό
- μεθεπόμενο σημαντικό σημείο.

2.3.4.5 Σύμφωνα με το DOC4444, όταν προβλέπεται στις περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας, τα στοιχεία IV, V και VI μπορούν να παραλειφθούν στις αναφορές θέσεις που μεταβιβάζονται ραδιοτηλεφωνικά.

2.3.4.6 Εντούτοις, το επίπεδο ή το απόλυτο ύψος πτήσης (στοιχείο IV) θα πρέπει συμπεριλαμβάνεται στις αναφορές θέσεις στην αρχική ραδιοτηλεφωνική μετά από αλλαγή συχνότητας αέρος-εδάφους.

Κατά συνέπεια, οι αναφορές θέσεις μπορούν να περιέχουν μόνο την ταυτότητα του αεροσκάφους, τη θέση του και το χρόνο.

Προκειμένου να μειωθεί ο φόρτος στις επικοινωνίες αέρος-εδάφους, είναι δυνατόν μετά την αναγνώριση ραντάρ ενός αεροσκάφους έως και τη λήξη εξυπηρέτησης ραντάρ, το αεροσκάφος να αναφέρει μόνο στα σημεία που θα ζητηθεί από το ΑΘΗΝΑΙ ACC ή το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ACC (ENR 1.6-4, παρ. 1.6.4.5.3).

2.4 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

2.4.1 Γενικά

2.4.1.1 Η παροχή ελέγχου Ε.Κ., χωρίς τη χρήση μέσων επιτήρησης, στηρίζεται σε διαδικασίες και τρόπους διαχωρισμού των α/φ, με βάση τα ακόλουθα στοιχεία:

- I. πληροφόρηση των Μονάδων Ελέγχου Ε.Κ. για τις προτιθέμενες κινήσεις κάθε α/φ ή για διαφοροποίησή τους
- II. αναφορές θέσης
- III. έκδοση εξουσιοδοτήσεων προς το α/φ και συντονισμός των εξουσιοδοτήσεων αυτών με όλες τις εμπλεκόμενες Μονάδες Ελέγχου Ε.Κ.
- IV. συμπλήρωση των λωρίδων προόδου πτήσης (strip) με όλες τις παραπάνω πληροφορίες.



- 2.4.1.2 Με βάση τα πιο πάνω στοιχεία, ο ελεγκτής δύναται να προσδιορίσει τη θέση των α/φ στον εναέριο χώρο ευθύνης του και τη θέση των α/φ μεταξύ τους, παρέχοντας τον κατάλληλο κατά περίπτωση διαχωρισμό.
- 2.4.1.3 Μεγαλύτεροι διαχωρισμοί από τα καθορισμένα ελάχιστα θα εφαρμόζονται οποτεδήποτε έκτακτες καταστάσεις, όπως παράνομη επέμβαση ή δυσκολίες στην πτήση των α/φ, επιβάλλουν ιδιαίτερες προφυλάξεις.
- 2.4.1.4 Όπου το είδος του διαχωρισμού ή τα εφαρμοζόμενα ελάχιστα μεταξύ δύο α/φ δεν μπορούν να διατηρηθούν, ένα άλλο είδος διαχωρισμού ή άλλο ελάχιστο διαχωρισμού πρέπει να εφαρμόζεται, πριν από το χρόνο παραβίασης των ελαχίστων του εφαρμοζόμενου διαχωρισμού.
- 2.4.1.5 Εκτός από περιπτώσεις προσγείωσης ή απογείωσης ή εκτός εάν ρητά καθορίζονται από την αρμόδια αρχή, μία IFR πτήση δεν θα εξουσιοδοτείται σε επίπεδο πτήσης κάτω από τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης που έχουν καθιερωθεί.
- 2.4.1.6 Εάν είναι αναγκαίο να αλλάξει το επίπεδο πλεύσης ενός α/φ, το οποίο διακινείται κατά μήκος μιας καθιερωμένης διαδρομής εξυπηρέτησης Ε.Κ., η οποία εκτείνεται κατά ένα τμήμα μέσα σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο και κατά ένα τμήμα εκτός ελεγχόμενου εναερίου χώρου, όπου τα αντίστοιχα επίπεδα πλεύσης δεν είναι ακριβώς τα ίδια, η αλλαγή, όταν είναι δυνατόν, πρέπει να γίνεται μέσα στον ελεγχόμενο εναέριο χώρο.



2.4.2 Διαχωρισμοί

Οι διαχωρισμοί διακρίνονται σε:

- κατακόρυφο και
- οριζόντιο

2.4.2.1 ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ

2.4.2.1.1 Κατακόρυφος διαχωρισμός α/φ επιτυγχάνεται με οδηγίες προς τα α/φ, που χρησιμοποιούν προκαθορισμένες διαδικασίες ρύθμισης υψομέτρου, να ίπτανται σε διαφορετικά επίπεδα πτήσης ή απόλυτα ύψη (Flight Levels/Altitudes).

2.4.2.1.2 Ο ελάχιστος κατακόρυφος διαχωρισμός είναι:

- 1000 FT κάτω από το FL410 και
- 2000 FT πάνω από το FL410.

2.4.2.1.3 Ένα α/φ μπορεί να εξουσιοδοτηθεί σε ένα επίπεδο πτήσης το οποίο προηγουμένως κατείχε άλλο α/φ, εφόσον το τελευταίο έχει αναφέρει ότι άφησε το επίπεδο τούτο, εκτός εάν:

- I. έχουν αναφερθεί ισχυρές αναταράξεις
- II. το α/φ που βρίσκεται ψηλότερα πραγματοποιεί άνοδο πλεύσης
- III. η διαφορά επιδόσεως των α/φ είναι τέτοια ώστε μπορεί να οδηγήσει σε μικρότερο από τον εφαρμοζόμενο ελάχιστο διαχωρισμό, οπότε μία τέτοια εξουσιοδότηση θα καθυστερεί μέχρις ότου το α/φ που αφήνει το επίπεδο πτήσης αναφέρει σε άλλο επίπεδο, διαχωρισμένο με τον απαιτούμενο κατακόρυφο διαχωρισμό.

2.4.2.2 ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ

Ο οριζόντιος διαχωρισμός διακρίνεται σε:

- πλευρικό και
- διαμήκη

2.4.2.2.1 Πλευρικός διαχωρισμός

Ο πλευρικός διαχωρισμός πρέπει να εφαρμόζεται έτσι ώστε η απόσταση μεταξύ των τμημάτων των διαδρομών, που πρόκειται να ακολουθηθούν και στα οποία τα α/φ θα πρέπει να διατηρούνται πλευρικά διαχωρισμένα, δεν θα είναι ποτέ μικρότερη από μια καθορισμένη απόσταση, στον υπολογισμό της οποίας θα έχουν συμπεριληφθεί τα ραδιοναυτιλιακά σφάλματα καθώς και ένα ορισμένο περιθώριο ασφαλείας.

Πλευρικός διαχωρισμός των α/φ επιτυγχάνεται με την εντολή προς τα α/φ να ίπτανται σε διαφορετικές διαδρομές ή γεωγραφικές τοποθεσίες, που καθορίζονται με οπτική παρατήρηση, με τη χρήση ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων ή με τη χρήση εξοπλισμού περιοχικής ναυτιλίας.

Πλευρικός διαχωρισμός μπορεί να επιτευχθεί διά:



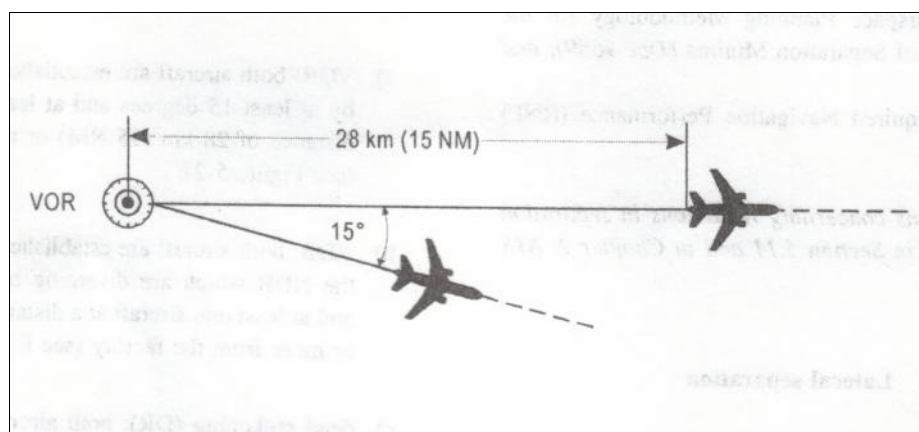
- I. της συσχέτισης των θέσεων α/φ με την ίδια ή με διαφορετικές γεωγραφικές τοποθεσίες
Ο διαχωρισμός αυτός επιτυγχάνεται με αναφορές θέσεων που θετικά αποδεικνύουν ότι τα α/φ ευρίσκονται πάνω από διαφορετικές γεωγραφικές τοποθεσίες, όπως τούτο διαπιστώνεται με οπτική παρατήρηση ή σε συσχετισμό με ένα ναυτιλιακό βοήθημα
- II. της χρήσης του ίδιου ναυτιλιακού βοηθήματος ή της ίδιας μεθόδου
Ο διαχωρισμός αυτός επιτυγχάνεται με την εντολή προς τα α/φ να ίπτανται σε καθορισμένα ίχνη, τα οποία διαχωρίζονται μεταξύ τους με ένα ελάχιστο, ανάλογα με το ραδιοβοήθημα ή την εφαρμοζόμενη μέθοδο.

2.4.2.2.1.1 Πλευρικός διαχωρισμός μεταξύ δύο α/φ επιτυγχάνεται ως ακολούθως:

- με τη χρήση VOR
- με τη χρήση NDB
- με τη χρήση DR (Dead reckoning)
- με μεθόδους RNAV

I. Πλευρικός διαχωρισμός με τη χρήση VOR:

Όταν αμφότερα τα α/φ είναι αποκλίνοντα και έχουν σταθεροποιηθεί (established) και ίπτανται σε ίχνη (radials) τα οποία διαφέρουν κατά 15 μοίρες τουλάχιστον και το ένα τουλάχιστον εξ αυτών βρίσκεται σε απόσταση 15 NM ή περισσότερο από το σταθμό (βλ.Σχ. Νο1).

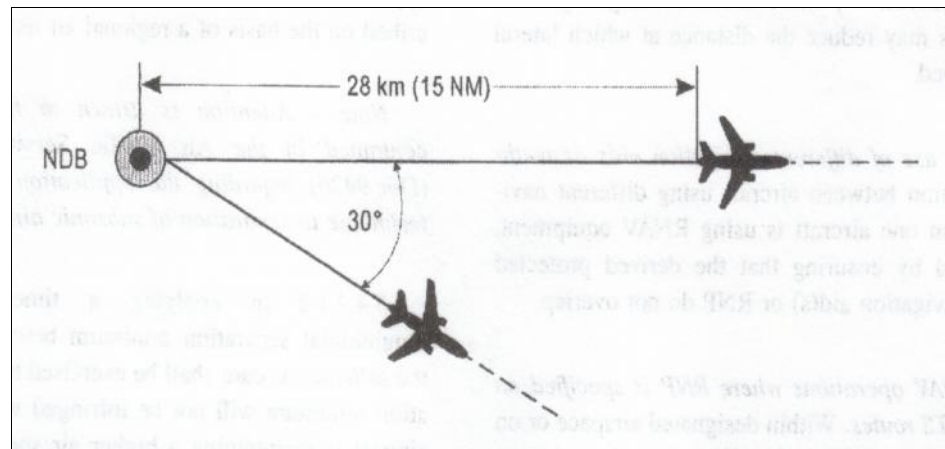


Σχέδιο Νο1

II. Πλευρικός διαχωρισμός με τη χρήση NDB:

Όταν αμφότερα τα α/φ έχουν σταθεροποιηθεί και ίπτανται σε ίχνη αποκλίνοντα από το σταθμό NDB κατά 30 μοίρες

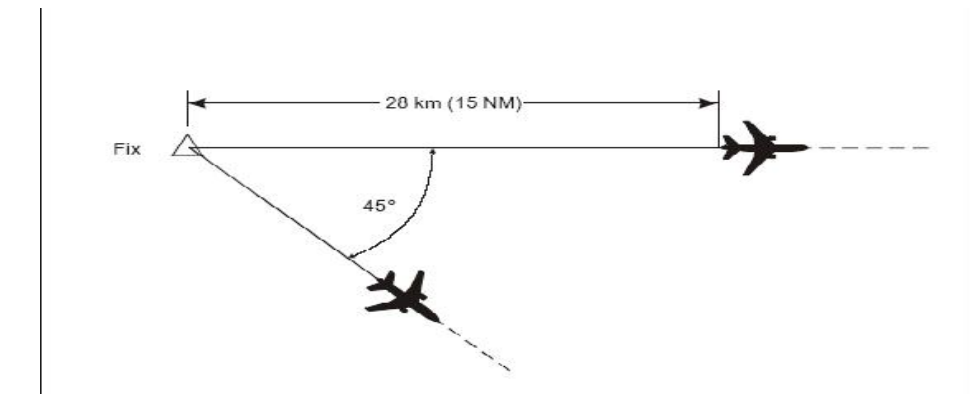
τουλάχιστον και το ένα τουλάχιστον εξ αυτών βρίσκεται σε απόσταση 15 NM ή περισσότερο από το σταθμό (βλ.Σχ. Νο2).



Σχέδιο Νο2

III. Πλευρικός διαχωρισμός με τη χρήση DR (Dead reckoning):

Όταν αμφότερα τα α/φ έχουν σταθεροποιηθεί και ίπτανται σε ίχνη αποκλίνοντα κατά 45 μοίρες τουλάχιστον και το ένα τουλάχιστον εξ αυτών βρίσκεται σε απόσταση 15 NM ή περισσότερο από το σημείο τομής των ιχνών τους, το οποίο έχει καθορισθεί είτε οπτικά είτε με τη βοήθεια ραδιοβοηθήματος (βλ.Σχ. Νο3).

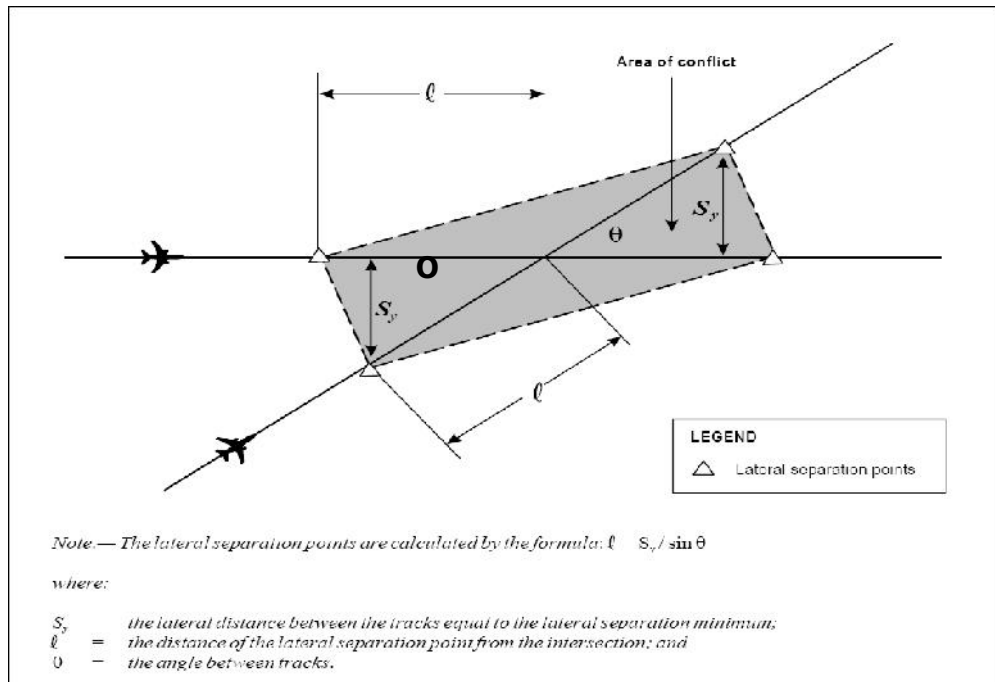


Σχέδιο Νο3

IV. Πλευρικός διαχωρισμός με μεθόδους RNAV (RNP5)

Οι διαδικασιακοί διαχωρισμοί που αναφέρονται στο DOC 4444 του ICAO κεφάλαιο 5', εφαρμόζονται επίσης και σε

περιβάλλον περιοχικής ναυτιλίας RNP5 με τις ακόλουθες διευκρινήσεις:



Σχέδιο Νο4

Δύο συγκλίνοντα ή αποκλίνοντα α/φη στο ίδιο ύψος, σε άνοδο ή κάθοδο, θεωρούνται διαχωρισμένα μεταξύ τους όσο το ένα τουλάχιστον εξ αυτών βρίσκεται εκτός της σκιαγραφημένης περιοχής.

Η σκιαγραφημένη περιοχή καθορίζεται από την απόσταση « l » η οποία με την σειρά της εξαρτάται από τα καθορισμένα ελάχιστα πλευρικού διαχωρισμού (30NM) S_y και τη γωνία σύγκλισης ή/και απόκλισης « θ » η οποία παίρνει τιμές μεταξύ 15° και 135° .

Η απόσταση « l » από το σημείο σύγκλισης « O », για ελάχιστα πλευρικού διαχωρισμού 30NM, σε σχέση με την γωνία σύγκλισης/απόκλισης « θ » αναγράφεται στον ακόλουθο πίνακα.

$\theta =$	$15^\circ - 29^\circ$	$30^\circ - 59^\circ$	$60^\circ - 89^\circ$	90°	$91^\circ - 120^\circ$	$121^\circ - 135^\circ$
$l =$	120NM	60NM	40NM	30NM	40NM	60NM

Φρασεολογία

- “Report track”
- “Report DME/GNSS distance to (inbound) waypoint “ O ”
- “Report DME/GNSS distance from (outbound) waypoint “ O ”



2.4.2.2.2 Διαμήκης διαχωρισμός

Διαμήκης διαχωρισμός πρέπει να εφαρμόζεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε το διάστημα μεταξύ των υπολογιζόμενων θέσεων των α/φ, βάσει του οποίου αυτά διαχωρίζονται, να μην είναι μικρότερο από ένα καθορισμένο ελάχιστο.

Διαμήκης διαχωρισμός, μεταξύ α/φ τα οποία ακολουθούν τα ίδια ή αποκλίνοντα ίχνη, είναι δυνατόν να διατηρηθεί με εφαρμογή ελέγχου ταχύτητας.

Κατά την εφαρμογή διαμήκους διαχωρισμού με βάση χρόνο ή απόσταση μεταξύ α/φ που ακολουθούν το ίδιο ίχνος, πρέπει να δίδεται προσοχή έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα ελάχιστα διαχωρισμού δεν θα παραβιασθούν, όταν το ακολουθούν α/φ διατηρεί ταχύτητα αέρος μεγαλύτερη από το προπορευόμενο.

Όταν τα α/φ αναμένεται να πλησιάσουν τα ελάχιστα διαχωρισμού, θα εφαρμόζεται ο έλεγχος ταχύτητας, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται ότι θα διατηρηθεί ο απαιτούμενος ελάχιστος διαχωρισμός.

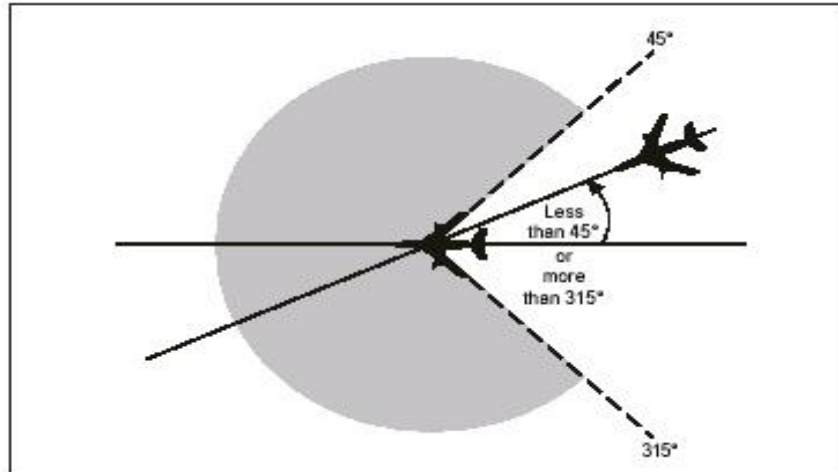
Διαμήκης διαχωρισμός είναι δυνατόν να επιτευχθεί με οδηγίες προς τα α/φ να αναχωρήσουν μια καθορισμένη ώρα, να φθάσουν πάνω από γεωγραφική τοποθεσία σε ορισμένη ώρα ή να "κρατήσουν" πάνω από μια γεωγραφική τοποθεσία μέχρι μία ορισμένη ώρα.

Τα ελάχιστα του διαμήκους διαχωρισμού διακρίνονται με βάση:

- το χρόνο ή
- την απόσταση.

Για λόγους εφαρμογής του διαμήκους διαχωρισμού, οι όροι "ίδιο ίχνος" (same track), "αντίθετα ίχνη" (reciprocal tracks) και "διασταυρούμενα ίχνη" (crossing tracks) έχουν την ακόλουθη σημασία:

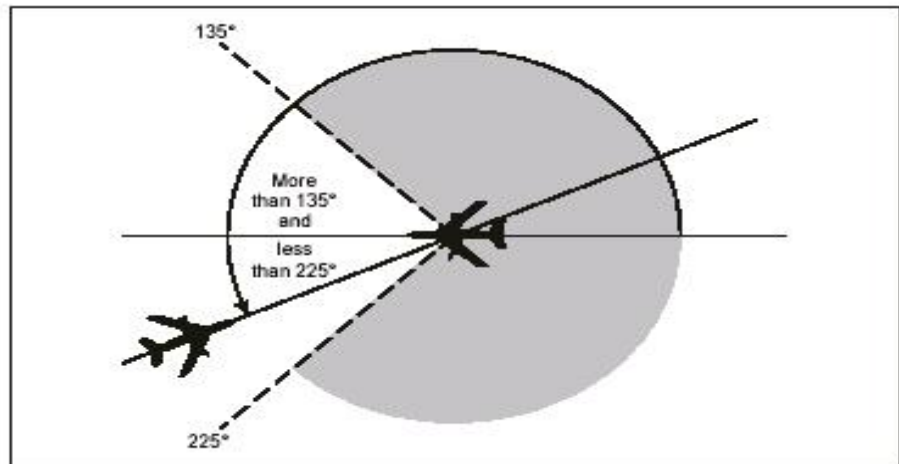
- I. Αεροσκάφη σε ίδια ίχνη
Δύο α/φ θα θεωρούνται same track όταν ίπτανται σε ίχνη τα οποία έχουν μεταξύ τους γωνιακή διαφορά από 0-45 μοίρες ή περισσότερο από 315 μοίρες (βλ.Σχ. Νο1).



Σχέδιο Νο1

II. Αεροσκάφη σε αντίθετα ίχνη

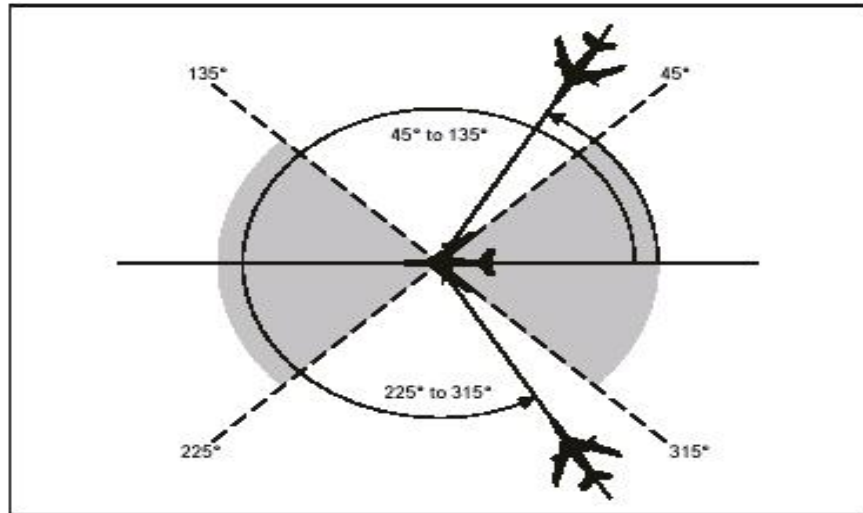
Δύο α/φ θα θεωρούνται reciprocal tracks όταν ίπτανται σε ίχνη τα οποία έχουν μεταξύ τους γωνιακή διαφορά από 135 έως 225 μοίρες (βλ. Σχ. Νο2).



Σχέδιο Νο2

III. Αεροσκάφη σε διασταυρούμενα ίχνη

Δύο α/φ θα θεωρούνται crossing tracks όταν ίπτανται σε ίχνη τα οποία έχουν μεταξύ τους γωνιακή διαφορά διαφορετική από τις δύο ανωτέρω περιγραφόμενες (βλ. Σχ. Νο3).



Σχέδιο Νο3

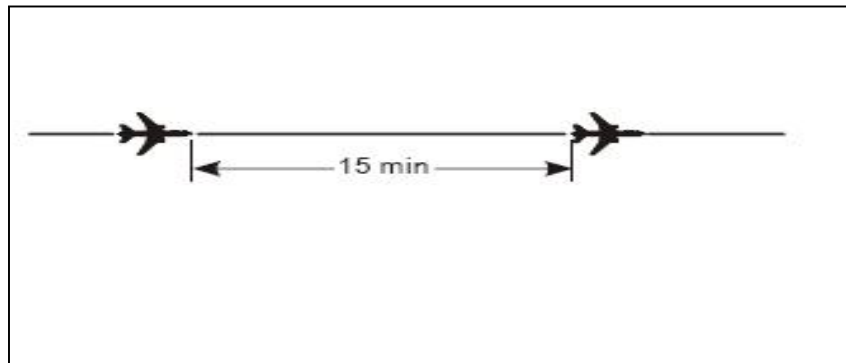
2.4.2.2.2.1 Ελάχιστα διαμήκους διαχωρισμού με βάση το χρόνο

Κατά την εφαρμογή διαμήκους διαχωρισμού με βάση το χρόνο διακρίνουμε τις ακόλουθες περιπτώσεις:

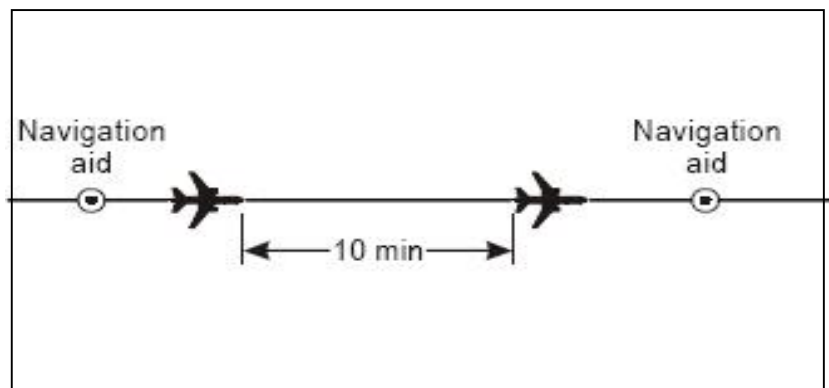
1. Α/φ που ίπτανται στο ίδιο επίπεδο πτήσης
 - i. Α/φ που ίπτανται στο ίδιο ίχνος:
 - a) Χωρίς τη χρήση τεχνικής MACH NUMBER
 - 15 λεπτά (βλ. Σχ. Νο1)
 - 10 λεπτά όταν τα ραδιοβοηθήματα επιτρέπουν συχνό προσδιορισμό θέσης και ταχύτητας των α/φ (βλ. Σχ. Νο2)
 - 5 λεπτά όταν το προπορευόμενο είναι ταχύτερο κατά 20 Knots υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - μεταξύ α/φ που έχουν αναχωρήσει από το ίδιο α/δ
 - μεταξύ α/φ που έχουν αναφέρει πάνω από το ίδιο σημείο αναφοράς
 - μεταξύ α/φ που έχει αναχωρήσει και α/φ επί διαδρομής το οποίο έχει ήδη αναφέρει πάνω από σημείο αναφοράς, που βρίσκεται σε τέτοια θέση ως προς το σημείο αναχώρησης ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο διαχωρισμός των 5 λεπτών θα υφίσταται στο σημείο εκείνο, όταν το α/φ που έχει αναχωρήσει θα εισέλθει στη διαδρομή πτήσης (βλ. Σχ. Νο3)
 - 3 λεπτά όταν το προπορευόμενο είναι ταχύτερο κατά 40 Knots υπό τις ίδιες προϋποθέσεις που



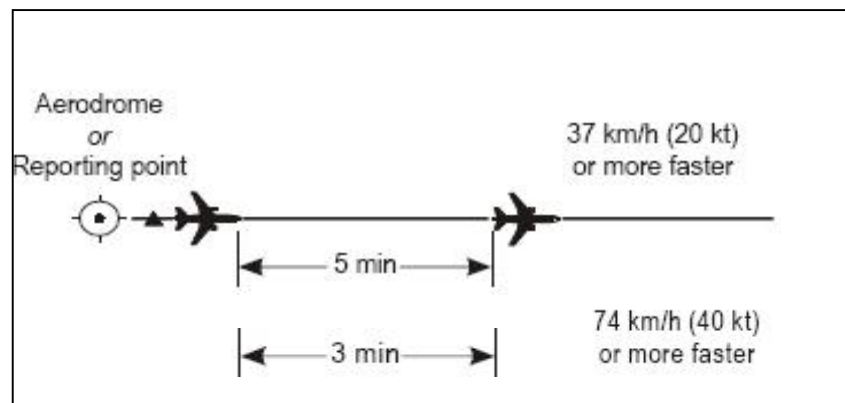
αναφέρονται στην προηγούμενη περίπτωση (βλ. Σχ. Νο3) .



Σχέδιο Νο1



Σχέδιο Νο2



Σχέδιο Νο3

b) Με τη χρήση τεχνικής MACH NUMBER

- 10 λεπτά εφόσον το προπορευόμενο διατηρεί ταχύτητα ίση ή μεγαλύτερη από το ακολουθούν



- 9-5 λεπτά εφόσον το προπορευόμενο είναι ταχύτερο και οι ταχύτητες των α/φ συγκρίνονται με βάση το Mach number, όπως εκτενώς αναφέρονται στην παράγραφο 5.4.2.4.3 του κεφαλαίου 5 στο DOC 4444 22/11/2007.

ii. Α/φ που ίπτανται σε διασταυρούμενα ίχνη:

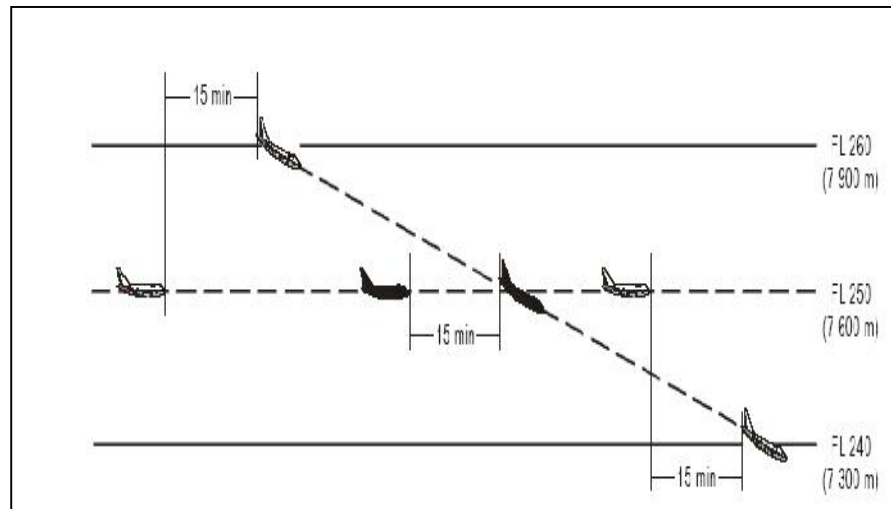
- 15 λεπτά
 - 10 λεπτά
- με τις προϋποθέσεις που περιγράφονται στην παράγραφο 2.4.2.2.2.1, 1, i, του παρόντος κεφαλαίου.

2. Α/φ σε άνοδο ή κάθοδο

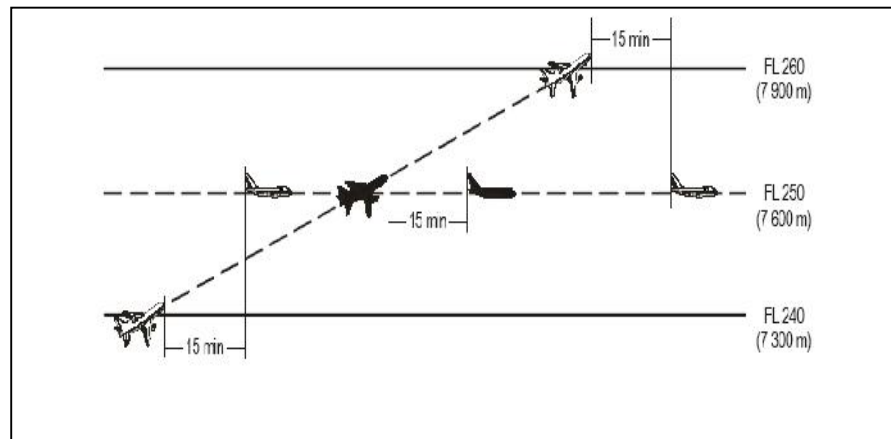
i. Α/φ που ίπτανται στο ίδιο ίχνος:

a) Χωρίς τη χρήση τεχνικής MACH NUMBER

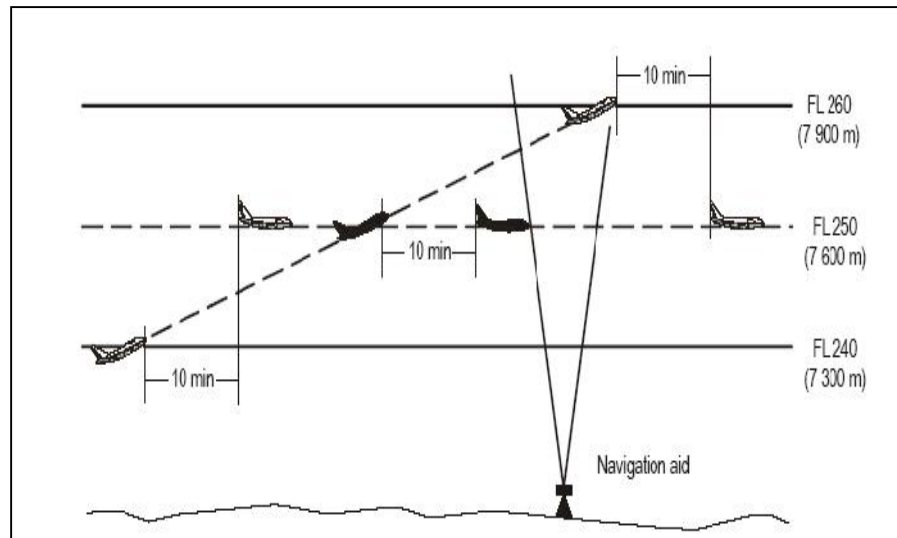
- 15 λεπτά όπου δεν υφίσταται κατακόρυφος διαχωρισμός (βλ. Σχ. Νο4 και Νο5)
- 10 λεπτά όπου δεν υφίσταται κατακόρυφος διαχωρισμός με την προϋπόθεση ότι τα ραδιοβοηθήματα επιτρέπουν συχνό προσδιορισμό θέσης και ταχύτητας των α/φ (βλ. Σχ. Νο6 και Νο7)
- 5 λεπτά με την προϋπόθεση ότι το α/φ αρχίζει την άνοδο ή την κάθοδο εντός 10 λεπτών από την ώρα που το δεύτερο α/φ ανέφερε σε ένα σταθερό σημείο αναφοράς (βλ. Σχ. Νο8).



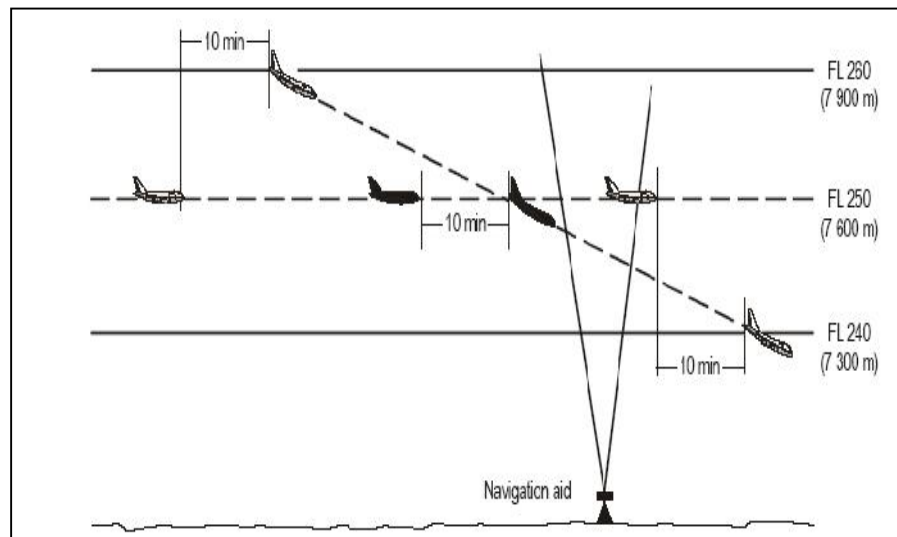
Σχέδιο Νο4



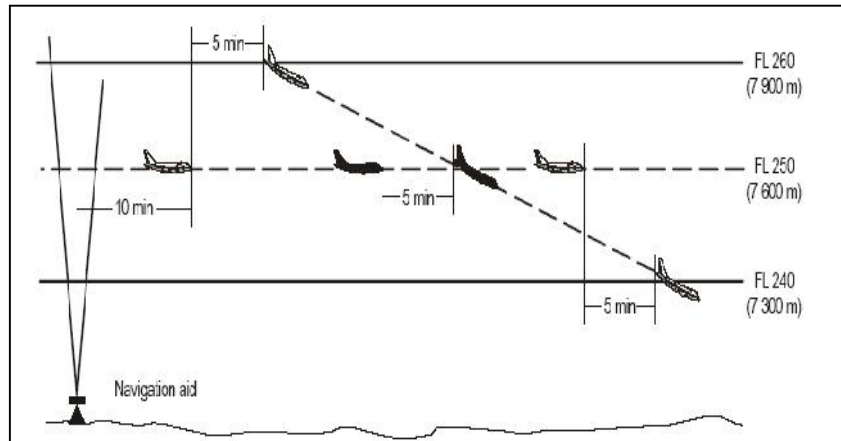
Σχέδιο Νο5



Σχέδιο Νο6



Σχέδιο Νο7



Σχέδιο Νο8

b) Με τη χρήση τεχνικής MACH NUMBER

- 10 λεπτά εφόσον το προπορευόμενο διατηρεί ταχύτητα ίση ή μεγαλύτερη από το ακολουθούν
- 9-5 λεπτά εφόσον το προπορευόμενο είναι ταχύτερο και οι ταχύτητες των α/φ συγκρίνονται με βάση το Mach number, όπως εκτενώς αναφέρονται στην παράγραφο 5.4.2.4.3 του κεφαλαίου 5 στο DOC 4444 22/11/2007.

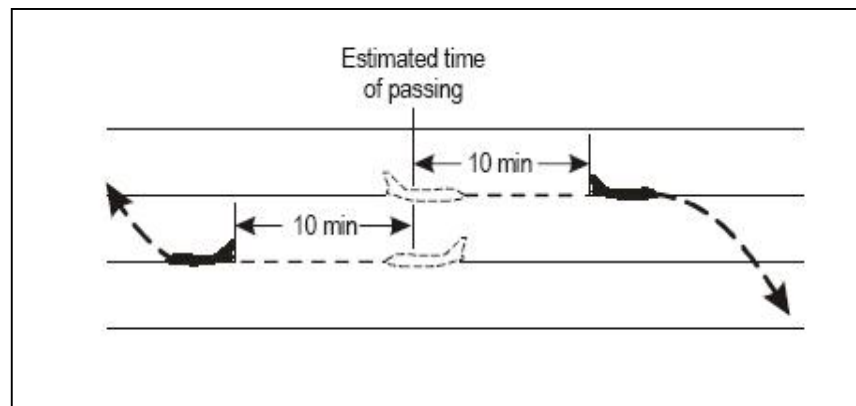
ii. Α/φ που ίπτανται σε διασταυρούμενα ίχνη:

- 15 λεπτά
- 10 λεπτά

με τις προϋποθέσεις που περιγράφονται στην παράγραφο 2.4.2.2.2.1, 2,i, του παρόντος κεφαλαίου.

iii. Α/φ που ίπτανται σε αντίθετα ίχνη

Όπου δεν παρέχεται πλευρικός διαχωρισμός, πρέπει να παρέχεται κατακόρυφος διαχωρισμός, για χρονικό διάστημα 10 λεπτών πριν έως 10 λεπτά μετά την ώρα κατά την οποία τα α/φ υπολογίζεται ότι θα περάσουν ή ότι θα έχουν διασταυρωθεί, εκτός εάν έχει διαπιστωθεί ότι τα α/φ προσπέρασαν το ένα το άλλο (βλ. Σχ. Νο 9).



Σχέδιο Νο9

2.4.2.2.2.2 Ελάχιστα διαμήκους διαχωρισμού με βάση την απόσταση με τη χρήση DME και/ή GNSS

Όταν χρησιμοποιείται ο όρος "on track" (κατά μήκος του ίχνους τους), τούτο σημαίνει ότι το α/φ ίπταται είτε κατευθείαν προς το σταθμό είτε κατευθείαν από το σταθμό.

Ο διαχωρισμός πρέπει να επιτυγχάνεται με τη διατήρηση απόστασης/εων όχι μικρότερης/ων από την/τις καθορισμένη/ες μεταξύ των θέσεων των α/φ, όπως αναφέρθηκαν:

- με βοήθεια DME ή
- DME και απόσταση GNSS, όταν το ένα α/φ λαμβάνει ενδείξεις από ένα σταθμό DME και το άλλο ενδείξεις GNSS από το ίδιο σημείο αναφοράς που είναι ο σταθμός DME ή
- ενδείξεις GNSS, όταν και τα δύο α/φ λαμβάνουν ενδείξεις GNSS από το ίδιο σημείο αναφοράς.

Κατά το χρόνο που χρησιμοποιείται ο διαχωρισμός αυτός, πρέπει να διατηρείται άμεση επικοινωνία ελεγκτή-κυβερνήτη και να ελέγχεται ο διαχωρισμός με τη λήψη ταυτόχρονων ενδείξεων DME και/ή GNSS σε τακτά χρονικά διαστήματα, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι δεν πρόκειται να παραβιαστούν τα ελάχιστα διαχωρισμού των α/φ.

Τα ελάχιστα του ανωτέρω διαχωρισμού, μεταξύ α/φ στο ίδιο επίπεδο πλεύσης, είναι:

2.4.2.2.2.2.1 Για α/φ που ίπτανται στο ίδιο ίχνος:

- 20 NM
- 10 NM

με τις προϋποθέσεις που περιγράφονται στην παράγραφο 5.4.2.3.3.1 του κεφαλαίου 5 στο DOC 4444 22/11/2007.

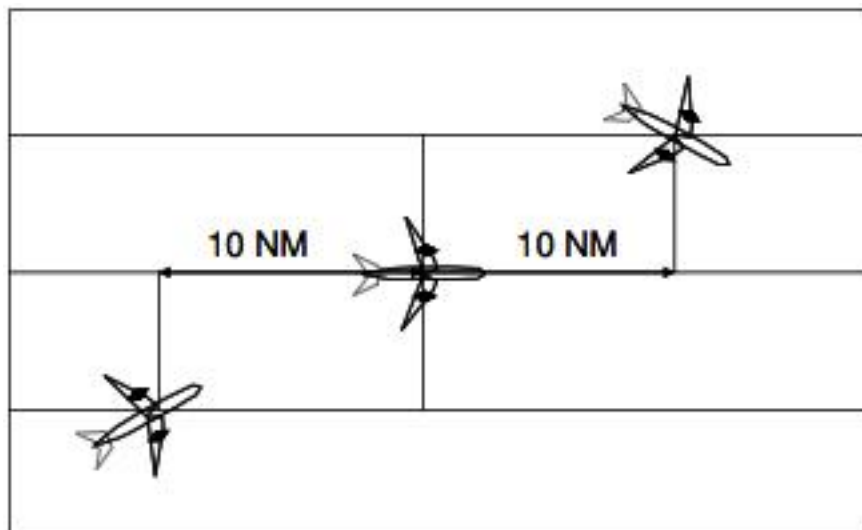
2.4.2.2.2.2.2 Για α/φ που ίπτανται σε διασταυρούμενα ίχνη:

- 20 NM
- 10 NM

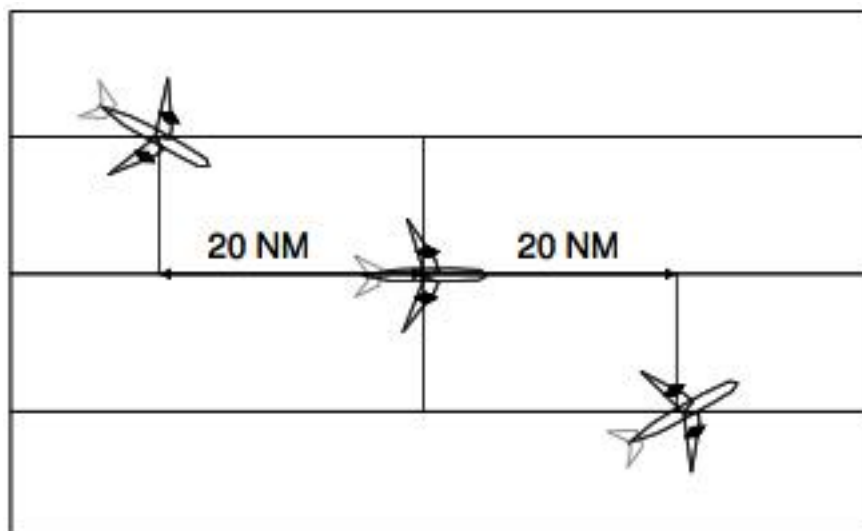
με τις προϋποθέσεις που περιγράφονται στην παράγραφο 5.4.2.3.3.2 του κεφαλαίου 5 στο DOC 4444 22/11/2007.

2.4.2.2.2.3 Για α/φ σε άνοδο ή κάθοδο επί του ίδιου ίχνους:

- 10 NM, όταν το κατερχόμενο είναι προπορευόμενο και το ανερχόμενο είναι ακολουθούν σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που περιγράφονται στην παράγραφο 5.4.2.3.4.1 του κεφαλαίου 5 στο DOC 4444 22/11/2007 (βλ. Σχ. Νο10)
- 20 NM, όταν το ανερχόμενο είναι προπορευόμενο και το κατερχόμενο είναι ακολουθούν, σύμφωνα με το ΕΑΠ Ελλάδος, ENR 1.3-6 παρ. 1.3.10.1.2 (βλ. Σχ. Νο11) (ελληνική διαφοροποίηση)



Σχέδιο Νο10



Σχέδιο Νο11

2.4.2.3 Α/Φ ΠΟΥ ΙΠΤΑΝΤΑΙ ΣΕ ΑΝΤΙΘΕΤΑ ΙΧΝΗ

Α/φ που χρησιμοποιούν σταθμούς DME, που βρίσκονται κατά μήκος του ίχνους τους, μπορούν να εξουσιοδοτηθούν για άνοδο ή κάθοδο ή να διέλθουν μέσω επιπέδων κατειλημμένων από άλλα α/φ που



χρησιμοποιούν ίχνη από/προς το σταθμό DME, με τον όρο να έχει θετικά διαπιστωθεί ότι τα α/φ έχουν ήδη διασταυρωθεί και απέχουν τουλάχιστον 10 NM μεταξύ τους.

2.4.3 Διαχωρισμός μεταξύ α/φ σε "κράτηση" (holding)

Κατακόρυφος διαχωρισμός θα εφαρμόζεται:

- μεταξύ α/φ στο ίδιο ίχνος κράτησης ή holding pattern
- μεταξύ α/φ σε holding pattern και ετέρου επί διαδρομής, όταν το επί διαδρομής ευρίσκεται εντός αποστάσεως 5 λεπτών πτήσης από το ίχνος κράτησης
- α/φ που ίπτανται σε γειτονικά ίχνη κράτησης, που δεν θεωρούνται διαχωρισμένα μεταξύ τους, διαχωρίζονται καθ' ύψος.

2.4.4 Άνοδος ή κάθοδος α/φ σε μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως (VMC)

2.4.4.1 Μια μονάδα Ε.Κ. δύναται να εξουσιοδοτήσει ένα ελεγχόμενο α/φ για άνοδο ή κάθοδο σε μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως (VMC) διατηρώντας την ευθύνη του διαχωρισμού του, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις (ENR 1.3-7, παρ. 1.3.11.1.1):

- σε εναέριο χώρο κατηγορίας D και E
- κατά τη διάρκεια της ημέρας και εφόσον επικρατούν VMC συνθήκες
- η εξουσιοδότηση παρέχεται, εφόσον τούτο ζητηθεί από τον κυβερνήτη του α/φ, που επιθυμεί άνοδο ή κάθοδο
- ο ελεγκτής δίδει στα εμπλεκόμενα α/φ πληροφορίες κυκλοφορίας (traffic information)
- να συμφωνήσουν οι κυβερνήτες των εμπλεκόμενων α/φ
- η εξουσιοδότηση αφορά συγκεκριμένο τμήμα της πτήσης, για άνοδο ή κάθοδο, επί ή κάτω των 10000 FT και σε καμία περίπτωση πτήση επί διαδρομής.

2.4.4.2 Είναι ευθύνη της πτήσης, η οποία εξουσιοδοτήθηκε για άνοδο ή κάθοδο σε VMC συνθήκες, να εξασφαλίσει, για το διάστημα που ισχύει η άδεια ελέγχου Ε.Κ., ότι δεν διακινείται σε απόσταση από τις άλλες πτήσεις τέτοια ώστε να δημιουργεί κίνδυνο σύγκρουσης

2.4.4.3 Εάν πιθανολογείται ότι μία IFR πτήση, σε άνοδο ή κάθοδο, δεν θα μπορέσει να ολοκληρώσει τη διαδικασία λόγω μεταβολής των μετεωρολογικών συνθηκών από VMC σε IMC, τότε θα πρέπει να δίδονται εναλλακτικές οδηγίες στο α/φ που επιχειρεί άνοδο ή κάθοδο.

Ο κυβερνήτης οφείλει να ενημερώνει τη μονάδα ελέγχου Ε.Κ. πριν εισέλθει στις IMC συνθήκες και πριν ακολουθήσει τις εναλλακτικές οδηγίες που του είχαν δοθεί.



2.4.5 **Πληροφορίες ουσιώδους κυκλοφορίας (Essential traffic information)**

2.4.5.1 Ουσιώδης κυκλοφορία καλείται εκείνη η ελεγχόμενη κυκλοφορία προς την οποία παρέχεται διαχωρισμός από τις Μονάδες Ελέγχου Ε.Κ., αλλά η οποία, σε σχέση με συγκεκριμένη ελεγχόμενη πτήση, δεν είναι ή δεν θα είναι διαχωρισμένη, σύμφωνα με τα καθιερωμένα ελάχιστα.

Πληροφορίες για ουσιώδη κυκλοφορία θα μεταβιβάζονται στις ελεγχόμενες πτήσεις όποτε αυτές αποτελούν ουσιώδη κυκλοφορία μεταξύ τους. Κατά συνέπεια IFR ή VFR πτήσεις μπορούν να αποτελούν ουσιώδη κυκλοφορία για IFR πτήσεις καθώς και IFR πτήσεις μπορεί να αποτελούν ουσιώδη κυκλοφορία για VFR πτήσεις. Εντούτοις, μία VFR πτήση δεν θα αποτελεί ουσιώδη κυκλοφορία για μία άλλη VFR πτήση εκτός από εναέριο χώρο κατηγορίας B.

2.4.5.2 Οι πληροφορίες ουσιώδους κυκλοφορίας περιλαμβάνουν:

- I. την κατεύθυνση της πτήσης του α/φ που αποτελεί ουσιώδη κυκλοφορία
- II. τον τύπο και την κατηγορία αεροδινών του (εφόσον το α/φ ανήκει σε μεγαλύτερη κατηγορία αεροδινών από το α/φ στο οποίο δίδονται οι πληροφορίες ουσιώδους κυκλοφορίας [traffic information])
- III. το επίπεδο πλεύσης του α/φ και:
 - τον υπολογιζόμενο χρόνο στο σημείο αναφοράς πλησιέστερα στο οποίο θα διασταυρωθεί το επίπεδο του ή
 - τη σχετική διόπτειυσή του με όρους 12ώρου ωρολογίου, καθώς και την απόσταση από την εμπλεκόμενη κυκλοφορία ή
 - την παρούσα ή την υπολογιζόμενη θέση του ενδιαφερόμενου α/φ
- IV. οποιαδήποτε άλλη διαθέσιμη πληροφορία κρίνεται απαραίτητη και συμβάλλει στην ασφάλεια της πτήσης των α/φ.

2.4.5.3 ΦΡΑΣΕΟΛΟΓΙΑ TRAFFIC INFORMATION

Traffic (number) o'clock (distance) (direction of flight) [any other pertinent information]:

- UNKNOWN
- SLOW MOVING/ FAST MOVING
- CLOSING
- OPPOSITE (or SAME) DIRECTION
- OVERTAKING
- CROSSING LEFT TO RIGHT (or RIGHT TO LEFT)
- (aircraft type)
- (level)
- CLIMBING (or DESCENDING)



2.5 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΡΑΝΤΑΡ

2.5.1 Χρήση του ραντάρ στην εξυπηρέτηση ελέγχου περιοχής

2.5.1.1 Στο ΑΘΗΝΑΙ FIR/HELLAS UIR εξυπηρέτηση ελέγχου περιοχής με τη χρήση ραντάρ παρέχεται από το ΑΘΗΝΑΙ ACC (ΑΘΗΝΑΙ RADAR) και ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ACC (ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ RADAR).

Ο εναέριος χώρος άνωθεν του FL195, ταξινομείται σε κατηγορία C.

2.5.1.2 Η εξυπηρέτηση ραντάρ παρέχεται αποκλειστικά με τη χρήση των πληροφοριών SSR που προέρχονται από το σύστημα PALLAS UPGRADE.

2.5.2 Παρεχόμενες εξυπηρετήσεις

Εντός της κάλυψης ραντάρ παρέχονται, κατόπιν αναγνώρισης, οι ακόλουθες εξυπηρετήσεις ελέγχου περιοχής με τη χρήση ραντάρ:

- εξυπηρέτηση ελέγχου
- εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης

Πριν από την παροχή εξυπηρέτησης με τη χρήση ραντάρ, πρέπει να αποκαθίσταται αμφίφορη επικοινωνία μεταξύ κυβερνήτη και ελεγκτή, εκτός και αν ιδιαίτερες περιστάσεις, όπως καταστάσεις επείγουσας ανάγκης, επιβάλλουν διαφορετικά.

2.5.2.1 Εξυπηρέτηση ελέγχου με τη χρήση ραντάρ παρέχεται από το ΚΕΠΑΘΜ/Α1:

- σε όλες τις αναγνωρισμένες IFR και VFR πτήσεις που διεξάγονται από το FL200 συμπεριλαμβανομένου και άνω, σε περιοχές, οι οποίες ανήκουν στη δικαιοδοσία του
- σε όλες τις αναγνωρισμένες IFR πτήσεις που διεξάγονται εντός των εναέριων διαδρόμων πάνω από το ελάχιστο ύψος ασφαλείας και κάτω από το FL195.
- σε όλες τις αναγνωρισμένες IFR πτήσεις που διεξάγονται εντός των ΤΜΑs, κάτω από το FL195 και μέχρι το ελάχιστο ύψος ασφαλείας των εναέριων διαδρόμων σε περιοχές, οι οποίες ανήκουν στη δικαιοδοσία του.

Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 δεν παρέχει έλεγχο προσέγγισης με ραντάρ.

2.5.2.1.1 ΑΥΤΗ Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ:

- radar watching
- radar monitoring
- radar vectoring



- προειδοποιήσεις και πληροφορίες θέσης που αφορούν άλλα α/φ που εκπέμπουν σταθερά σε Mode C (επιβεβαιωμένη ή όχι) και που θεωρείται ότι συνιστούν κίνδυνο
- παροχή βοήθειας σε α/φ που ευρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης
- παροχή βοήθειας σε α/φ που διασχίζουν ελεγχόμενο εναέριο χώρο
- πληροφορίες που βοηθούν τη ναυτιλία του α/φ.

2.5.2.1.1.1 Radar watching

Radar watching είναι η παρακολούθηση με ραντάρ της προόδου της Ε.Κ., με σκοπό την παροχή σε έναν ελεγκτή που δεν χρησιμοποιεί ραντάρ:

- I. βελτιωμένων πληροφοριών θέσης που αφορούν τα ελεγχόμενα α/φ
- II. συμπληρωματικών πληροφοριών που αφορούν άλλη κυκλοφορία
- III. πληροφοριών σχετικών με οποιεσδήποτε σημαντικές αποκλίσεις α/φ, από τις αντίστοιχες εξουσιοδοτήσεις ελέγχου Ε.Κ., συμπεριλαμβανομένων των διαδρομών και επιπέδων πτήσης για τα οποία έχουν εξουσιοδοτηθεί.

2.5.2.1.1.2 Radar monitoring

Radar monitoring είναι η χρησιμοποίηση του ραντάρ με σκοπό την παροχή προς τα α/φ πληροφοριών και ειδοποιήσεων, σχετικών με σημαντικές αποκλίσεις από την καθορισμένη τροχιά πτήσης τους, συμπεριλαμβανομένων των αποκλίσεων από τους όρους των εξουσιοδοτήσεων Ε.Κ. τις οποίες έχουν λάβει.

2.5.2.1.1.3 Radar vectoring

Radar vectoring είναι η παροχή ναυτιλιακής καθοδήγησης προς τα α/φ με μορφή συγκεκριμένων πορειών, που βασίζεται στη χρήση του ραντάρ.

Εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης με τη χρήση ραντάρ παρέχεται από το ΚΕΠΑΘΜ/Α1:

- στις IFR πτήσεις
- στις VFR πτήσεις πάνω από το FL200
- στις VFR πτήσεις κατά τη νύκτα, όταν αυτές διεξάγονται σε ύψος ίσο ή μεγαλύτερο του 60FL ή του ελαχίστου ύψους του διαδρόμου, αν αυτό είναι χαμηλότερο.



2.5.3 Διαδικασίες σχετικές με τη λειτουργία του αποκριτή SSR (SSR transponder)

2.5.3.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ SSR TRANSPONDER

2.5.3.1.1 Η ύπαρξη κατάλληλα λειτουργούντος transponder, με τη δυνατότητα εκπομπής σε Mode A/3 και Mode C, είναι υποχρεωτική για όλες τις πτήσεις εντός του FIR/UIR Αθηνών, εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων και σε ειδικές συνθήκες για μεμονωμένη πτήση, κατόπιν αδείας της αρμόδιας μονάδας ελέγχου Ε.Κ.

2.5.3.1.2 Όταν δεν έχει εκχωρηθεί από τη μονάδα ελέγχου Ε.Κ. συγκεκριμένος κώδικας προς το α/φ, ο κυβερνήτης θα εκπέμπει στη Mode A/3 (κώδικα 2000), καθώς και στη Mode C, μέχρις ότου λάβει διαφορετική εντολή.

2.5.3.1.3 Η πρόβλεψη για την υποχρεωτική λειτουργία των SSR transponder έχει ως σκοπό τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας τόσο των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, όσο και των συστημάτων αποφυγής εναερίων συγκρούσεων (ACAS).

2.5.3.2 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ SSR TRANSPONDER

2.5.3.2.1 Όταν παρατηρείται ότι, ενώ ο κυβερνήτης του α/φ έχει λάβει εντολή να εκπέμπει σε συγκεκριμένο κώδικα ή να αλλάξει κώδικα, ο κώδικας που παρουσιάζεται στην απεικόνιση του ραντάρ είναι διαφορετικός από τον εκχωρηθέντα, τότε ο ελεγκτής ραντάρ θα ζητά από τον κυβερνήτη να επιλέξει πάλι τον εκχωρηθέντα κώδικα.

Φρασεολογία: Reset squawk (code).

2.5.3.2.2 Όταν παρατηρείται ότι ο κώδικας ενός α/φ, όπως εμφανίζεται στην απεικόνιση του ραντάρ, διαφέρει από αυτόν που έχει εκχωρηθεί στο α/φ και η εφαρμογή της διαδικασίας που περιγράφεται ανωτέρω (παρ. 2.5.3.2.1) δεν έχει επιλύσει αυτή την ασυμφωνία ή δεν δικαιολογείται από τις περιστάσεις (π.χ. παράνομη επέμβαση), θα ζητείται η επιβεβαίωση του κυβερνήτη ότι πράγματι έχει επιλέξει τον σωστό κώδικα.

Φρασεολογία: Confirm squawk (code).

2.5.3.2.3 Αν η ασυμφωνία παραμένει ακόμα, μπορεί να δοθεί οδηγία στον κυβερνήτη να σταματήσει τη λειτουργία του transponder του α/φ.

Φρασεολογία: Stop squawk.

Γι' αυτή την ασυμφωνία, ή την διακοπή λειτουργίας του transponder ενημερώνεται αναλόγως η επόμενη θέση ή μονάδα ελέγχου.



2.5.3.2.3.1 Στο PALLAS UPGRADE η ασυμφωνία αυτή των κωδικών φαίνεται στο ηλεκτρονικό strip με τη διατήρηση του αστερίσκου στον κώδικα και, εφόσον δεν δημιουργεί πρόβλημα στο coupling, δεν θα ήταν σκόπιμο να δοθεί οδηγία στον κυβερνήτη να σταματήσει τη λειτουργία του transponder του α/φ.

Εν προκειμένω, εφιστάται η προσοχή του ελεγκτή:

- σε περίπτωση επιλογής λειτουργίας ή μετάπτωσης σε mono-radar
- στην επίτευξη του coupling α/φ που αναχωρεί από περιφερειακό α/δ.

2.5.3.3 ΑΠΩΛΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ SSR TRANSPONDER

2.5.3.3.1 Πριν την απογείωση:

Εάν η απώλεια λειτουργίας του transponder συμβεί πριν την απογείωση και δεν μπορεί να επισκευασθεί στο α/δ, τότε η πτήση:

- I. θα προωθείται μέσω της συντομότερης διαδρομής στο πλησιέστερο κατάλληλο α/δ όπου ο transponder μπορεί να επισκευασθεί
- II. ο κυβερνήτης θα ενημερώνει τη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. το συντομότερο δυνατόν και, κατά προτίμηση, πριν την υποβολή του σχεδίου πτήσης.

Όταν παρέχεται εξουσιοδότηση σε τέτοιο α/φ, ο έλεγχος Ε.Κ. πρέπει να λάβει υπόψη την υπάρχουσα ή αναμενόμενη κατάσταση της κυκλοφορίας και ίσως χρειασθεί να τροποποιήσει την ώρα αναχώρησης, το επίπεδο πτήσης ή τη διαδρομή της προτιθέμενης πτήσης. Συμπληρωματικές ρυθμίσεις μπορεί να καταστούν αναγκαίες κατά τη διάρκεια της πτήσης.

2.5.3.3.2 Μετά την απογείωση:

Εάν η απώλεια λειτουργίας του SSR transponder συμβεί μετά την απογείωση ή επί διαδρομής, οι εμπλεκόμενες Μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ. θα φροντίσουν να εξασφαλίζουν τη συνέχιση της πτήσης προς το α/δ πρώτης προτιθέμενης προσγείωσης σύμφωνα με το σχέδιο πτήσης.

Όμως, σε μερικές περιπτώσεις, λόγω της κατάστασης της κυκλοφορίας, η συνέχιση της πτήσης μπορεί να μην είναι δυνατή και ιδιαίτερα όταν η απώλεια λειτουργίας του transponder διαπιστώνεται αμέσως μετά την απογείωση. Τότε μπορεί να ζητηθεί από το α/φ να επιστρέψει στο α/δ αναχώρησης ή να προσγειωθεί στο πλησιέστερο κατάλληλο α/δ κοινής αποδοχής.

Μετά την προσγείωση ο κυβερνήτης θα καταβάλει κάθε προσπάθεια για την αποκατάσταση της λειτουργίας του transponder. Εάν όμως δεν μπορεί να επισκευασθεί, τότε θα έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παραγράφου 2.5.5.3 του παρόντος κεφαλαίου.



- 2.5.3.4 Επαλήθευση ακρίβειας πληροφοριών ύψους που προέρχονται από τη Mode C
- 2.5.3.4.1 Το περιθώριο ανοχής, που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της ορθότητας των πληροφοριών ύψους που προέρχονται από τη Mode C και εμφανίζονται στην οθόνη του RADAR, είναι ± 200 FT σε περιβάλλον RVSM και ± 300 FT στον υπόλοιπο εναέριο χώρο.
- 2.5.3.4.2 Η επαλήθευση της ακρίβειας των πληροφοριών ύψους που προέρχονται από τη Mode C και εμφανίζονται στην οθόνη του ελεγκτή θα πρέπει να γίνεται τουλάχιστον μια φορά από κάθε μονάδα ελέγχου Ε.Κ., κατά την αρχική επαφή με το α/φ ή όσο το δυνατόν συντομότερα.

Αν η επαλήθευση της Mode C:

- I. είναι μέσα στα αποδεκτά όρια ανοχής, δεν χρειάζεται να ενημερωθεί ο κυβερνήτης γι' αυτό
- II. δεν είναι μέσα στα αποδεκτά όρια ανοχής ή όταν μετά την επαλήθευση διαπιστώνεται διαφορά πέρα από τα αποδεκτά όρια ανοχής, ο κυβερνήτης του α/φ θα ενημερώνεται αναλόγως και θα ζητείται από αυτόν να προβεί σε έλεγχο ρύθμισης υψομέτρου και να επιβεβαιώσει το ύψος του.

Φρασεολογία: Mode C wrong indications by (400FT) check altimeter setting and confirm flight level

Αν μετά την επιβεβαίωση η διαφορά εξακολουθεί να υπάρχει, ο ελεγκτής, ανάλογα με την περίπτωση, πρέπει να:

- I. ζητήσει από τον κυβερνήτη να διακόψει την εκπομπή της Mode C, με την προϋπόθεση ότι δεν επηρεάζεται η λειτουργία της Mode A, και να ενημερώσει τις επόμενες θέσεις ελέγχου ή την εμπλεκόμενη μονάδα ελέγχου Ε.Κ. για τα μέτρα που έχουν ληφθεί ή
- II. να πληροφορήσει τον κυβερνήτη σχετικά με τη διαφορά και να του ζητήσει να συνεχίσει τη λειτουργία της Mode C για να αποφευχθεί απώλεια πληροφοριών θέσης και της αναγνώρισης του α/φ και να ενημερώσει τις επόμενες θέσεις ελέγχου ή την εμπλεκόμενη μονάδα ελέγχου Ε.Κ. για τα μέτρα που έχουν ληφθεί.



2.5.4 Καθορισμός κατάληψης ύψους

2.5.4.1 Το κριτήριο που χρησιμοποιείται για να καθορισθεί ότι ένα ύψος είναι κατειλημμένο από ένα α/φ, ορίζεται στα ± 200 FT σε περιβάλλον RVSM και ± 300 FT στον υπόλοιπο εναέριο χώρο.

2.5.4.2 ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΠΤΗΣΗΣ Α/Φ

Ένα α/φ θεωρείται ότι διατηρείται στο επίπεδο πτήσης που του έχει εκχωρηθεί για όσο διάστημα οι πληροφορίες ύψους που προέρχονται από τη Mode C δείχνουν ότι το ύψος του α/φ ευρίσκεται μέσα στα όρια ανοχής που περιγράφονται στην παράγραφο 2.5.4.1.

2.5.4.3 ΕΚΚΕΝΩΣΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΠΤΗΣΗΣ ΑΠΟ Α/Φ

Α/φ που εξουσιοδοτείται να αλλάξει επίπεδο πτήσης θεωρείται ότι έχει αρχίσει τη διαδικασία και εγκατέλειψε το ύψος που προηγούμενα κατείχε όταν οι πληροφορίες Mode C δείχνουν μεταβολή στην κατακόρυφη θέση του, προς την αναμενόμενη κατεύθυνση, η οποία διαφέρει περισσότερο των 300 FT από το ύψος που κατείχε προηγουμένως.

2.5.4.4 ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΑΠΟ Α/Φ ΣΕ ΑΝΟΔΟ Ή ΣΕ ΚΑΘΟΔΟ

Ένα α/φ σε άνοδο ή σε κάθοδο θεωρείται ότι έχει διασταυρώσει ένα επίπεδο πτήσης όταν οι πληροφορίες Mode C δείχνουν ότι έχει περάσει το συγκεκριμένο επίπεδο πτήσης προς την απαιτούμενη κατεύθυνση και βρίσκεται σε κατακόρυφη απόσταση περισσότερο από 300 FT.

2.5.4.5 ΚΑΤΑΛΗΨΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΑΠΟ Α/Φ

Ένα α/φ θεωρείται ότι έχει φθάσει στο επίπεδο πτήσης στο οποίο έχει εξουσιοδοτηθεί όταν οι πληροφορίες που προέρχονται από τρεις διαδοχικές ανανεώσεις της Mode C δείχνουν ότι το α/φ βρίσκεται εντός των ορίων ανοχής της παραγράφου 2.5.4.1 του εκχωρηθέντος ύψους.

2.5.4.6 Παρέμβαση του ελεγκτή θα απαιτείται μόνο στις περιπτώσεις που θα διαπιστωθεί ότι οι διαφορές μεταξύ των πληροφοριών ύψους, που απεικονίζονται στην οθόνη του και εκείνων που χρησιμοποιούνται για σκοπούς ελέγχου Ε.Κ., υπερβαίνουν τις τιμές που καθορίζονται στις παραπάνω παραγράφους.



2.5.5 **Αναγνώριση α/φ**

2.5.5.1 Αναγνώριση με ραντάρ είναι η κατάσταση κατά την οποία η θέση ραντάρ ενός συγκεκριμένου α/φ είναι ορατή στην οθόνη του ραντάρ και αναγνωρίζεται θετικά από τον ελεγκτή Ε.Κ.

2.5.5.2 Πριν από την παροχή εξυπηρέτησης με ραντάρ σε ένα α/φ και το συντομότερο δυνατόν μετά την αποκατάσταση ραδιοηλεκτρονικής επικοινωνίας, θα πρέπει να πραγματοποιείται αναγνώριση με ραντάρ αυτού του α/φ και ανάλογη ενημέρωση του κυβερνήτη.

Αναγνώριση με ραντάρ δεν σημαίνει κατ' ανάγκη παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου με ραντάρ.

2.5.5.3 Η αναγνώριση με ραντάρ πρέπει να διατηρείται μέχρι το τέλος της εξυπηρέτησης με ραντάρ.

Αν χαθεί η αναγνώριση πρέπει να ενημερώνεται σχετικά ο κυβερνήτης και, όπου είναι εφικτό, να εκδίδονται κατάλληλες οδηγίες.

2.5.5.4 Η αναγνώριση με ραντάρ επιτυγχάνεται με μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες μεθόδους:

2.5.5.4.1 Διαδικασίες αναγνώρισης με SSR

Όπου χρησιμοποιείται SSR, τα α/φ μπορεί να αναγνωρισθούν με μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες διαδικασίες:

- I. αναγνώριση του χαρακτηριστικού κλήσης του α/φ που απεικονίζεται στην ηλεκτρονική ταμπέλα (κατόπιν επιτυχούς συσχετισμού κώδικα/χαρακτηριστικού κλήσης)
- II. αναγνώριση ενός εκχωρηθέντος διακριτού κώδικα, η τοποθέτηση του οποίου έχει επαληθευθεί στην ηλεκτρονική ταμπέλα (Απαραίτητη προϋπόθεση για τη χρήση των διαδικασιών αναγνώρισης I και II, είναι η ύπαρξη συστήματος εκχώρησης κωδικών, που εξασφαλίζει ότι σε δεδομένο τμήμα του εναερίου χώρου εκχωρείται σε κάθε α/φ ένας διακριτός κώδικας.)
- III. μεταβίβαση της αναγνώρισης με ραντάρ
- IV. παρατήρηση συμμόρφωσης με την οδηγία για τοποθέτηση ενός συγκεκριμένου κώδικα
[Στο PALLAS UPGRADE η συγκεκριμένη επιβεβαίωση διαπιστώνεται με την απάλειψη του αστερίσκου (*) στον κώδικα που εμφανίζεται στο ηλεκτρονικό strip.]
- V. παρατήρηση συμμόρφωσης με την οδηγία ενεργοποίησης του SPI (SQUAWK IDENT),

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παραγράφου 8.6.2.3 του DOC 4444, 15/11/2012.



2.5.5.4.2 Διαδικασίες αναγνώρισης με PSR

2.5.5.4.2.1 Η αναγνώριση ενός πρωτεύοντος στόχου μπορεί να επιτευχθεί με μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες μεθόδους:

- I. με το συσχετισμό μιας συγκεκριμένης θέσης ραντάρ με ένα α/φ που αναφέρει τη θέση του πάνω από ένα καθορισμένο σημείο ή με ακριβή διόπτρευση και απόσταση από το σημείο αυτό, το οποίο είναι σημειωμένο στο χάρτη του ραντάρ, και με εξακρίβωση ότι το ίχνος της συγκεκριμένης θέσης ραντάρ συμφωνεί με το ίχνος ή με την αναφερθείσα πορεία του α/φ
- II. με μεταβίβαση της αναγνώρισης ραντάρ
- III. με εξακρίβωση της πορείας του α/φ, αν οι περιστάσεις το απαιτούν και μετά από μια περίοδο παρατήρησης του ίχνους του, κατόπιν:
 - οδηγιών προς τον κυβερνήτη του α/φ να εκτελέσει μία ή περισσότερες αλλαγές στην πορεία του κατά 30° ή περισσότερο και συσχέτισης των κινήσεων της συγκεκριμένης θέσης ραντάρ με τις κινήσεις για τις οποίες το α/φ επιβεβαίωσε εκτέλεση των οδηγιών που δόθηκαν
 - συσχετισμού των κινήσεων της συγκεκριμένης θέσης ραντάρ με τους ελιγμούς που ένα α/φ αναφέρει ότι εξετέλεσε πρόσφατα,

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παραγράφου 8.6.2.4 του DOC 4444, 15/11/2012.

2.5.5.4.2.2 Όταν δύο ή περισσότερες ενδείξεις θέσεων ραντάρ (radar position indications) παρατηρούνται να βρίσκονται σε μικρή απόσταση μεταξύ τους ή παρατηρούνται να κάνουν όμοιες κινήσεις την ίδια στιγμή, ή όταν υπάρχει αμφιβολία ως προς την ταυτότητα της ένδειξης της θέσης ραντάρ για οποιονδήποτε άλλο λόγο, τότε οι αλλαγές πορείας πρέπει να περιγράφονται ή να επαναλαμβάνονται τόσες φορές όσες απαιτείται, ή πρέπει να εφαρμόζονται επιπρόσθετες μέθοδοι αναγνώρισης μέχρι να εξαλειφθεί κάθε πιθανότητα σφάλματος ως προς την αναγνώριση του στόχου.

2.5.6 **Μεταβίβαση της αναγνώρισης με ραντάρ**

2.5.6.1 Η μεταβίβαση της αναγνώρισης μιας θέσης ραντάρ από έναν ελεγκτή ραντάρ σε έναν άλλο θα πρέπει να γίνεται μόνο όταν θεωρείται βέβαιο ότι το α/φ βρίσκεται μέσα στην περιοχή κάλυψης της απεικόνισης ραντάρ του ελεγκτή που αποδέχεται τον έλεγχο.

2.5.6.2 Η μεταβίβαση της αναγνώρισης με ραντάρ θα πραγματοποιείται με μία από τις ακόλουθες μεθόδους:

- I. με προσδιορισμό της ένδειξης της θέσης ραντάρ με αυτόματα μέσα, με την προϋπόθεση ότι μόνο μία θέση ραντάρ



- απεικονίζεται με τον τρόπο αυτό και δεν υπάρχει πιθανότητα αμφιβολίας για τη σωστή αναγνώριση
- II. με γνωστοποίηση του διακριτού κώδικα του α/φ
(Απαραίτητη προϋπόθεση για τη μεταβίβαση της αναγνώρισης με αυτή τη διαδικασία είναι η ύπαρξη συστήματος εκχώρησης κωδίκων, που εξασφαλίζει ότι σε δεδομένο τμήμα του εναερίου χώρου εκχωρείται σε κάθε α/φ ένας διακριτός κώδικας.)
 - III. με απευθείας προσδιορισμό (δείχνοντας με το δάκτυλο) της θέσης του α/φ στην οθόνη του ραντάρ, αν οι δύο οθόνες βρίσκονται κοντά ή μία με την άλλη ή χρησιμοποιείται κοινή οθόνη
 - IV. με προσδιορισμό της θέσης του α/φ στην οθόνη του ραντάρ σε σχέση με ή σε όρους διόπτευσης και απόστασης από μια γεωγραφική θέση ή ραδιοβοήθημα
(Μαζί με τη θέση του α/φ προσδιορίζεται και το ίχνος του, αν η διαδρομή του δεν είναι γνωστή και στους δύο ελεγκτές Ε.Κ. Η γεωγραφική θέση ή το ραδιοβοήθημα πρέπει να απεικονίζεται με ακρίβεια και στις δύο οθόνες ραντάρ.)
 - V. με οδηγίες από τον μεταβιβάζοντα ελεγκτή προς το α/φ να αλλάξει κώδικα και με παρατήρηση της αλλαγής από τον ελεγκτή που αποδέχεται την αναγνώριση
 - VI. με οδηγίες από τον μεταβιβάζοντα ελεγκτή προς το α/φ για IDENT, και παρατήρηση της απόκρισης από τον ελεγκτή που αποδέχεται την αναγνώριση,

όπως αναλυτικά περιγράφεται στην παράγραφο 8.6.3 του DOC 4444 15/11/2012.

2.5.7 Πληροφορίες θέσης

2.5.7.1 Ένα α/φ στο οποίο παρέχεται εξυπηρέτηση ραντάρ, ενημερώνεται για τη θέση του στις ακόλουθες περιπτώσεις (παρ. 8.6.4 DOC 4444 15/11/2012):

- I. κατά την αναγνώριση, εκτός αν η αναγνώριση βασίζεται:
 - σε αναφορά του κυβερνήτη για τη θέση του α/φ ή
 - στη χρήση εκχωρηθέντος διακριτού κώδικα ή
 - σε μεταβίβαση της αναγνώρισης ραντάρ
- II. όταν ο κυβερνήτης ζητά αυτή την πληροφορία
- III. όταν ο υπολογισμός της θέσης του α/φ διαφέρει σημαντικά από τον υπολογισμό του ελεγκτή ραντάρ, που βασίζεται στην παρατήρηση του ραντάρ
- IV. όταν ο κυβερνήτης, μετά από καθοδήγηση ραντάρ (vectoring), καλείται να αναλάβει πάλι τη ναυτιλία του, εάν λόγω αυτής της καθοδήγησης το α/φ παρεξέκλινε από τη προηγούμενη πορεία του



- V. αμέσως πριν τον τερματισμό της εξυπηρέτησης ραντάρ, εάν το α/φ παρατηρείται να παρεκκλίνει της προτιθέμενης πορείας του.

2.5.7.2 Οι πληροφορίες θέσης πρέπει να μεταβιβάζονται στο α/φ με έναν από τους ακόλουθους τρόπους:

- I. ως μια πολύ γνωστή γεωγραφική θέση
- II. ως μαγνητικό ίχνος και απόσταση προς ένα σημαντικό σημείο ή ένα ραδιοβοήθημα διαδρομής ή ένα βοήθημα προσέγγισης
- III. ως διόπτευση και απόσταση από μια γνωστή θέση
- IV. ως απόσταση και διόπτευση από τον άξονα μιας διαδρομής εξυπηρέτησης Ε.Κ.

Όπου είναι δυνατόν, οι πληροφορίες θέσης θα δίνονται ως προς σημεία ή διαδρομές που είναι σχετικές με τη ναυτιλία του α/φ και που απεικονίζονται στο χάρτη.

2.5.7.3 Όταν υποδεικνύεται, ο κυβερνήτης δύναται να παραλείπει τις αναφορές θέσεων σε όλα ή σε μερικά υποχρεωτικά σημεία αναφοράς. Θα αρχίσει πάλι τις αναφορές θέσεων όταν του ζητηθεί, όταν ειδοποιείται ότι τερματίζεται η εξυπηρέτηση ραντάρ ή όταν χαθεί η αναγνώριση ραντάρ.

2.5.8 Καθοδήγηση με ραντάρ (Radar vectoring)

2.5.8.1 Η καθοδήγηση με ραντάρ θα πραγματοποιείται με έκδοση οδηγιών προς τα α/φ να ακολουθήσουν συγκεκριμένες πορείες, οι οποίες δίδουν τη δυνατότητα στα α/φ να διατηρούν το επιθυμητό ίχνος πτήσης.

2.5.8.2 Κατά την καθοδήγηση με ραντάρ, ο ελεγκτής ραντάρ θα πρέπει να συμμορφώνεται με τα εξής:

- I. όταν είναι εφικτό, το α/φ θα πρέπει να καθοδηγείται κατά μήκος τέτοιων διαδρομών ή σε ίχνη τέτοια ώστε ο κυβερνήτης να μπορεί να αναλάβει μόνος του τη ναυτιλία. Αυτό θα περιορίσει το μέγεθος της απαιτούμενης ναυτιλιακής βοήθειας με ραντάρ από τον ελεγκτή και θα ελαχιστοποιήσει τις συνέπειες που προκύπτουν σε περίπτωση βλάβης της συσκευής ραντάρ
- II. όταν η καθοδήγηση ραντάρ που παρέχεται σε ένα α/φ το αναγκάζει να παρεκκλίνει από τη διαδρομή που του έχει προηγούμενα εκχωρηθεί, πρέπει να ενημερώνεται σχετικά ο κυβερνήτης, εκτός εάν ο σκοπός της καθοδήγησης ραντάρ είναι αυταπόδεικτος και, όταν είναι εφικτό, πρέπει να καθορίζεται το όριο της καθοδήγησης ραντάρ (π.χ. μέχρι το σημείο KRK)
- III. εκτός από την περίπτωση που γίνεται μεταβίβαση του ελέγχου ραντάρ, τα α/φ δεν θα καθοδηγούνται πλησιέστερα των 5 NM



(το ήμισυ του εφαρμοζόμενου ελάχιστου διαχωρισμού) από το όριο του εναερίου χώρου για τον οποίο ευθύνεται ο ελεγκτής ραντάρ, εκτός και αν έχουν γίνει τοπικές συμφωνίες που να εξασφαλίζουν ότι υφίστανται τα ελάχιστα διαχωρισμού με α/φ που ελέγχονται με ραντάρ και εκτελούν πτήση σε γειτνιάζουσες περιοχές

- IV. ελεγχόμενες πτήσεις δεν θα πρέπει να καθοδηγούνται εντός μη ελεγχόμενου χώρου, εκτός εάν υπάρχει:
- περίπτωση ανάγκης ή
 - περίπτωση αποφυγής σοβαρής κακοκαιρίας (σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να ενημερώνεται σχετικά ο κυβερνήτης) ή
 - συγκεκριμένη αίτηση του κυβερνήτη
- V. όταν ένα α/φ έχει αναφέρει αναξιοπιστία στα όργανα κατεύθυνσης, πριν από την έκδοση οδηγίας για οποιουδήποτε ελιγμούς πρέπει να ζητείται από τον κυβερνήτη να πραγματοποιεί όλες τις στροφές με ένα συμφωνηθέντα βαθμό και να εκτελεί όλες τις οδηγίες αμέσως μετά τη λήψη τους,

όπως αναλυτικά περιγράφεται στην παράγραφο 8.6.5 του DOC 4444 15/11/2012.

Φρασεολογία

- Leave (significant point) heading (three digits);
- Continue heading (*three digits*)
- Continue present heading
- Fly heading
- Turn left (*or right*) heading (*three digits*) [reason]
- Turn left (*or right*) heading (*three digits*) degrees [reason]
- Stop turn heading (three digits)
- Fly heading (three digits), when able proceed direct (name) (significant point)
- Heading is good

2.5.8.3

Ο ελεγκτής ραντάρ, κατά το τέλος της καθοδήγησης α/φ με ραντάρ, θα ενημερώνει το χειριστή ότι πρέπει να αναλάβει μόνος του τη ναυτιλία του, δίνοντας σε αυτόν τη θέση του και κατάλληλες οδηγίες, όπως απαιτείται, με τη μορφή που περιγράφεται στην παράγραφο 2.5.7.2 του παρόντος Εγχειριδίου, αν οι δοθείσες οδηγίες έχουν απομακρύνει το α/φ από τη διαδρομή που του είχε εκχωρηθεί προηγουμένα.

Φρασεολογία: • Resume own navigation (*position of aircraft*)
(*specific instructions*)



- Resume own navigation [direct] (*significant point*) [magnetic track (*three digits*) distance (*number*) miles]

2.5.9 Διακοπή ή λήξη της εξυπηρέτησης ραντάρ

2.5.9.1 Ένα α/φ το οποίο έχει ενημερωθεί ότι του παρέχεται εξυπηρέτηση ραντάρ θα πρέπει να ενημερώνεται αμέσως όταν, για οποιονδήποτε λόγο, η εξυπηρέτηση αυτή διακόπτεται ή τερματίζεται.

2.5.9.2 Όταν ο έλεγχος ενός αναγνωρισμένου α/φ πρόκειται να μεταβιβασθεί σε έναν τομέα ελέγχου που παρέχει στα α/φ διαδικασιακό διαχωρισμό, ο μεταβιβάζων ελεγκτής θα εξασφαλίζει την ύπαρξη κατάλληλου διαδικασιακού διαχωρισμού μεταξύ του συγκεκριμένου α/φ και οποιουδήποτε άλλου ελεγχόμενου α/φ, πριν τη μεταβίβαση του ελέγχου.

Φρασεολογία:

- Radar service (or identification) terminated [due reason] (instructions)
- Will shortly lose identification (appropriate instructions or information)
- Identification lost [reasons] (instructions)

2.5.10 Ναυτιλιακή βοήθεια

2.5.10.1 Όταν ένα αναγνωρισμένο α/φ παρατηρείται να παρεκκλίνει σημαντικά από την καθορισμένη διαδρομή ή το ίχνος κράτησης, θα ενημερώνεται ανάλογα. Κατάλληλα μέτρα θα ληφθούν επίσης εάν, κατά τη γνώμη του ελεγκτή, μια τέτοια παρέκκλιση είναι πιθανόν να επηρεάσει την παρεχόμενη εξυπηρέτηση.

2.5.10.2 Ο κυβερνήτης α/φ που ζητά ναυτιλιακή βοήθεια από μονάδα ελέγχου E.K. παρέχουσα εξυπηρέτηση ραντάρ, θα δηλώνει το λόγο (π.χ. για να αποφύγει περιοχές με άσχημες καιρικές συνθήκες ή λόγω αναξιοπιστίας των οργάνων ναυτιλίας) και θα δίδει όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες για τις συνθήκες κάτω από τις οποίες ευρίσκεται.



2.5.11 Ελάχιστα διαχωρισμού ραντάρ

2.5.11.1 Διαχωρισμός ραντάρ θα εφαρμόζεται μόνο μεταξύ α/φ που έχουν αναγνωρισθεί, όταν υπάρχει η λογική βεβαιότητα ότι η αναγνώριση θα διατηρηθεί.

2.5.11.2 Το ελάχιστο του οριζόντιου ραντάρ διαχωρισμού μεταξύ αναγνωρισμένων α/φ, εντός ελεγχόμενου εναερίου χώρου, είναι 10 NM.

2.5.11.3 Διαχωρισμός ραντάρ δεν θα εφαρμόζεται σε α/φ που "κρατούν" πάνω από το ίδιο ραδιοβοήθημα (holding).

2.5.11.4 Ελάχιστα διαχωρισμού μεταξύ δύο α/φ όταν το ένα είναι υπό έλεγχο ραντάρ

- η κυκλοφορία υπό έλεγχο ραντάρ θα διαχωρίζεται κατακόρυφα, όταν βρίσκεται 20 NM ή περισσότερο πριν το όριο της επιχειρησιακής κάλυψης του ραντάρ από άλλη κυκλοφορία που δεν είναι υπό έλεγχο ραντάρ, υπό τον όρο ότι η τελευταία κυκλοφορία είναι τουλάχιστον 20 NM πριν την αρχή της επιχειρησιακής κάλυψης
- η κυκλοφορία υπό έλεγχο ραντάρ θα διαχωρίζεται κατακόρυφα πριν το όριο της επιχειρησιακής κάλυψης από άλλη κυκλοφορία που δεν είναι υπό έλεγχο ραντάρ, υπό τον όρο ότι η τελευταία κυκλοφορία είναι τουλάχιστον 40 NM πριν την αρχή της επιχειρησιακής κάλυψης.

2.5.11.5 Διαχωρισμός ραντάρ μεταξύ αναγνωρισμένου και μη αναγνωρισμένου α/φ

Σε περίπτωση που ο ελεγκτής ραντάρ έχει ενημερωθεί για ελεγχόμενη πτήση που εισέρχεται ή πρόκειται να εισέλθει στον εναέριο χώρο στον οποίο εφαρμόζεται διαχωρισμός ραντάρ, αλλά δεν έχει αναγνωρίσει το α/φ με ραντάρ, ο ελεγκτής E.K. μπορεί να συνεχίσει να παρέχει εξυπηρέτηση ραντάρ στα α/φ που έχουν αναγνωρισθεί, με την προϋπόθεση ότι:

- υπάρχει η λογική βεβαιότητα πως η ελεγχόμενη πτήση που δεν έχει αναγνωρισθεί, θα αναγνωρισθεί με μία τουλάχιστον από τις μεθόδους SSR ή PSR
- διαχωρισμός ραντάρ θα διατηρείται μεταξύ των πτήσεων που ελέγχονται με ραντάρ και οποιασδήποτε άλλης παρατηρηθείσης θέσης ραντάρ μέχρις ότου:
 - είτε αναγνωρισθεί η μη αναγνωρισμένη ελεγχόμενη πτήση
 - είτε εφαρμοσθεί διαχωρισμός χωρίς ραντάρ (διαδικασιακός).

2.5.11.6 Ελάχιστα διαμήκους χρονικού διαχωρισμού με τη βοήθεια ραντάρ

Ελάχιστος διαμήκης χρονικός διαχωρισμός 3 λεπτών μπορεί να εφαρμοσθεί μεταξύ α/φ στο ίδιο ίχνος ή σε διασταυρούμενα ίχνη, είτε στο ίδιο επίπεδο πτήσης είτε σε άνοδο ή κάθοδο, υπό τον όρο ότι:



- η πρόοδος των πτήσεων ευρίσκεται συνεχώς υπό παρακολούθηση ραντάρ (radar monitoring), αποτελώντας τούτο αναπόσπαστο τμήμα του έργου της μονάδας ελέγχου Ε.Κ.
- η απόσταση μεταξύ των α/φ, όπως παρατηρείται στο ραντάρ, δεν θα είναι ποτέ μικρότερη από 20 NM. (παρ. 6.2.2.1, DOC7030 25/05/2011).

2.5.11.7 Διαχωρισμός ραντάρ σε περίπτωση απώλειας επικοινωνίας

Όταν ένα ελεγχόμενο α/φ, που έχει πλήρη απώλεια επικοινωνίας, διακινείται ή αναμένεται να διακινήθει σε μια περιοχή και σε επίπεδα πτήσης όπου εφαρμόζεται διαχωρισμός ραντάρ, αυτός ο διαχωρισμός μπορεί να εξακολουθήσει να εφαρμόζεται.

Όμως, αν το α/φ που αντιμετωπίζει απώλεια επικοινωνίας δεν έχει αναγνωρισθεί, θα εφαρμόζεται διαχωρισμός ραντάρ μεταξύ των α/φ που ευρίσκονται κάτω από έλεγχο ραντάρ και όλων των μη αναγνωρισμένων α/φ που παρατηρούνται κατά μήκος της διαδρομής που αναμένεται να ακολουθήσει το χωρίς επικοινωνία α/φ, μέχρι την ώρα που είναι γνωστό ή μπορεί να υπολογισθεί με ακρίβεια, ότι το α/φ αυτό:

- θα έχει αφήσει τον επηρεαζόμενο εναέριο χώρο
- θα έχει προσγειωθεί ή
- θα έχει προωθηθεί αλλού.

(βλ. Εγχειρίδιο ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 παρ. 7.6.1, 7.6.2 και 7.6.3)

2.5.12 **Μεταβίβαση του ελέγχου με ραντάρ**

Η μεταβίβαση του ελέγχου με ραντάρ έχει σκοπό τη χωρίς διακοπή παροχή εξυπηρέτησης ραντάρ.

2.5.12.1 Όπου χρησιμοποιείται SSR και το σύστημα ραντάρ παρέχει ενδείξεις της θέσης ραντάρ στην οθόνη συνδεδεμένες με "ταμπέλα", η μεταβίβαση του ελέγχου με ραντάρ μεταξύ διαδοχικών τομέων ελέγχου ή μεταξύ γειτονικών Μονάδων Ελέγχου Ε.Κ. δύναται να πραγματοποιηθεί, χωρίς προηγούμενο συντονισμό, υπό τον όρο ότι:

- υφίσταται ανανέωση των δεδομένων του σχεδίου πτήσης του α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθεί, περιλαμβανομένου του εκχωρηθέντος διακριτού κώδικα SSR, στον αποδεχόμενο ελεγκτή πριν από τη μεταβίβαση
- η κάλυψη ραντάρ στο χώρο ευθύνης του αποδεχόμενου ελεγκτή είναι τέτοια, ώστε το εν λόγω α/φ να φαίνεται στην απεικόνιση ραντάρ πριν πραγματοποιηθεί η μεταβίβαση και να αναγνωρίζεται ταυτόχρονα με, αλλά κατά προτίμηση πριν, τη λήψη της αρχικής κλήσης
- τα μέσα για άμεση αμφίφορη επικοινωνία τα οποία επιτρέπουν τη χωρίς καθυστέρηση αποκατάσταση επικοινωνίας μεταξύ τους είναι πάντα διαθέσιμα



- το σημείο ή τα σημεία μεταβίβασης του ελέγχου και κάθε άλλος όρος που αφορά στην εφαρμογή της μεταβίβασης, όπως κατεύθυνση πτήσης, καθορισμένα επίπεδα πτήσης, σημεία μεταβίβασης επικοινωνίας και ιδιαίτερα μια συμφωνημένη ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβαστούν, όπως φαίνεται στην οθόνη του ραντάρ, έχουν αποτελέσει αντικείμενο ειδικών οδηγιών (για μεταβίβαση ελέγχου από θέση σε θέση) ή ειδικής συμφωνίας μεταξύ δύο γειτονικών Μονάδων Ελέγχου Ε.Κ.
- ο αποδεχόμενος ελεγκτής κρατείται ενήμερος για οποιαδήποτε οδηγία δίδεται στο α/φ πριν από τη μεταβίβασή του και που αφορά επίπεδο πτήσης, ταχύτητα ή καθοδήγηση ραντάρ και η οποία οδηγία διαφοροποιεί την εξέλιξη της πτήσης από εκείνη που ανεμένετο να έχει στο σημείο μεταβίβασης ελέγχου.

Εφόσον πληρούνται οι ανωτέρω προϋποθέσεις, η μεταβίβαση του ελέγχου με ραντάρ μεταξύ των διαδοχικών θέσεων εργασίας του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ή μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και του ΑΘΗΝΑΙ APP γίνεται στα προκαθορισμένα σημεία και επίπεδα πτήσης, χωρίς προηγούμενη συνεργασία, με την αυτόματη λειτουργία HANDOVER (HND) του συστήματος PALLAS.

Η μεταβίβαση του ελέγχου σε διαφορετικά σημεία ή/και επίπεδα πτήσης από τα προκαθορισμένα απαιτεί προηγούμενη συνεργασία μεταξύ των δύο ελεγκτών ραντάρ.

2.5.12.1.1 Επίσης δύναται να πραγματοποιηθεί μεταξύ διαδοχικών τομέων ελέγχου ή μεταξύ γειτονικών Μονάδων Ελέγχου Ε.Κ. μεταβίβαση του ελέγχου με ραντάρ χωρίς προηγούμενο συντονισμό και χωρίς να είναι απαραίτητη η άμεση αμφίφορη επικοινωνία υπό τον όρο ότι:

- οι λεπτομερείς όροι μεταβίβασης του ελέγχου θα προβλέπονται σε σχετική διμερή Συμφωνία Συνεργασίας και
- η απόσταση μεταξύ των υπό μεταβίβαση α/φ να μην είναι μικρότερη από 10 NM με δεδομένο ότι υπάρχει μεταξύ των εμπλεκόμενων μονάδων επικάλυψη ραντάρ τουλάχιστον 30 NM (παρ. 6.2.5.1., Doc. 7030 30/12/2012).

2.5.12.2 Όπου χρησιμοποιείται πρωτεύον ραντάρ και όπου γίνεται χρήση SSR, αλλά δεν εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 2.5.12.1 μπορεί να γίνει η μεταβίβαση του ελέγχου με ραντάρ των α/φ που βρίσκονται μεταξύ διαδοχικών τομέων ελέγχου ή μεταξύ γειτονικών Μονάδων Ελέγχου Ε.Κ. , υπό τον όρο ότι:

- θα έχει μεταβιβασθεί η αναγνώριση ραντάρ στον αποδεχόμενο τον έλεγχο ελεγκτή ραντάρ ή έχει γίνει κατευθείαν από αυτόν
- θα είναι πάντα διαθέσιμα τα μέσα για άμεση αμφίφορη επικοινωνία, τα οποία επιτρέπουν τη χωρίς καθυστέρηση αποκατάσταση επικοινωνίας μεταξύ τους,



- θα είναι τέτοια η κάλυψη ραντάρ που παρέχεται στον αποδεχόμενο ελεγκτή, ώστε το εν λόγω α/φ να φαίνεται στην οθόνη του ραντάρ
- θα διατηρείται ο διαχωρισμός ραντάρ κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου σύμφωνα με τα ελάχιστα που έχουν καθορισθεί (10 NM)
- θα ενημερώνεται ο ελεγκτής ραντάρ που αποδέχεται τον έλεγχο για κάθε οδηγία που αφορά επίπεδο πτήσης, ταχύτητα ή καθοδήγηση ραντάρ, η οποία εφαρμόζεται στο σημείο μεταβίβασης του ελέγχου
- θα διατηρείται ραδιοηλεκτρονική επικοινωνία με το α/φ από τον μεταβιβάζοντα τον έλεγχο ελεγκτή ραντάρ, μέχρις ότου ο αποδεχόμενος τον έλεγχο ελεγκτής ραντάρ συμφωνήσει να αναλάβει την ευθύνη παροχής εξυπηρέτησης ραντάρ προς το α/φ. Κατόπιν τούτου, πρέπει να δοθεί οδηγία στο α/φ να επικοινωνήσει στην κατάλληλη συχνότητα και από αυτό το σημείο και πέρα αρχίζει η ευθύνη του ελεγκτή ραντάρ που αποδέχεται τον έλεγχο του α/φ.

2.5.13 **Χρήση του ραντάρ στην εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης**

2.5.13.1 Εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης περιοχής με ραντάρ παρέχεται, εντός της κάλυψης ραντάρ, στο ATHINAI FIR/HELLAS UIR μετά από αναγνώριση και υπό τον όρο ότι αυτή θα διατηρηθεί στις ακόλουθες κατηγορίες πτήσεων:

- στις IFR πτήσεις
- στις VFR πτήσεις πάνω από το FL200
- στις VFR πτήσεις κατά τη νύκτα, όταν αυτές διεξάγονται σε ύψος ίσο ή μεγαλύτερο του FL60 ή του ελαχίστου ύψους του διαδρόμου αν αυτό είναι χαμηλότερο.

Σημείωση: Αναγνώριση ραντάρ δεν σημαίνει κατ' ανάγκη παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου με ραντάρ (ENR 1.6-4, παρ. 1.6.4.4.2.2).

2.5.13.2 Στα α/φ τα οποία κινούνται εκτός ελεγχόμενου εναερίου χώρου παρέχεται μόνον εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης με ραντάρ και οι κυβερνήτες είναι πλήρως υπεύθυνοι για τη διατήρηση του διαχωρισμού τους από άλλα α/φ, ανεξαρτήτως εάν ο ελεγκτής Ε.Κ. έχει μεταβιβάσει ή όχι προς αυτά πληροφορίες κυκλοφορίας (ΕΑΠ Ελλάδος ENR 1.6-4, παρ. 1.6.4.4.2.2).

2.5.13.3 Οι πληροφορίες που απεικονίζονται στην οθόνη του ραντάρ μπορούν να χρησιμοποιούνται προκειμένου να παράσχουν στα αναγνωρισμένα α/φ τα εξής:

- πληροφορίες σχετικές με οποιοδήποτε α/φ που παρατηρείται ότι βρίσκεται σε εμπλεκόμενο ίχνος με α/φ που έχει αναγνωρισθεί με



ραντάρ και εισηγήσεις ή συμβουλές για ενέργειες αποφυγής σύγκρουσης

- πληροφορίες για βοήθεια στη ναυτιλία του α/φ.

2.5.14 Πληροφορίες κινδύνου σύγκρουσης

2.5.14.1 Οι πληροφορίες κινδύνου σύγκρουσης, όταν δίδονται στα α/φ, υπόκεινται στις προϋποθέσεις και περιορισμούς της παραγράφου 4.2 του κεφαλαίου 4 του Annex 11.

Όταν μια αναγνωρισμένη ελεγχόμενη πτήση παρατηρείται ότι ευρίσκεται σε εμπλεκόμενη πορεία με ένα άγνωστο α/φ, που πιθανολογείται ότι συνιστά κίνδυνο σύγκρουσης, τότε ο κυβερνήτης της ελεγχόμενης πτήσης θα πρέπει, όποτε αυτό είναι εφικτό:

- να ενημερώνεται για την παρουσία του άγνωστου α/φ και, εφόσον ζητηθεί από την ελεγχόμενη πτήση ή εφόσον κατά τη γνώμη του ελεγκτή ραντάρ το απαιτεί η κατάσταση, θα πρέπει να προταθεί ελιγμός αποφυγής και
- να ενημερώνεται, όταν δεν συντρέχει πλέον κίνδυνος σύγκρουσης.
(παρ. 8.8.2.1, DOC 4444 15/11/2012)

2.5.14.2 Όταν μια αναγνωρισμένη IFR πτήση, που διακινείται εκτός ελεγχόμενου εναερίου χώρου, παρατηρείται ότι ευρίσκεται σε πορεία εμπλεκόμενη με άλλο α/φ, ο κυβερνήτης θα πρέπει:

- να ενημερώνεται για την ανάγκη έναρξης ελιγμού αποφυγής σύγκρουσης και, εφόσον ζητηθεί από τον κυβερνήτη ή εφόσον κατά τη γνώμη του ελεγκτή ραντάρ το απαιτεί η κατάσταση, να προτείνεται πορεία για την αποφυγή σύγκρουσης και
- να ενημερώνεται όταν κίνδυνος σύγκρουσης δεν υφίσταται πλέον.
(παρ. 8.8.2.2, DOC 4444 15/11/2012)

2.5.14.3 Πληροφορίες για την κυκλοφορία (traffic information) εκδίδει η μονάδα υπηρεσιών εναέριας ώστε να προειδοποιήσει τον χειριστή για άλλη εναέρια κυκλοφορία γνωστή ή παρατηρημένη, η οποία ενδεχομένως βρίσκεται κοντά στη θέση ή την προτιθέμενη πορεία πτήσης και να τον βοηθήσει στην αποφυγή σύγκρουσης. Οι πληροφορίες κυκλοφορίας εμπλεκόμενων ιχνών θα πρέπει να δίνονται, όποτε είναι αυτό εφικτό, με την ακόλουθη μορφή:

- με σχετική διόπτευση της εμπλεκόμενης κυκλοφορίας υπό όρους 12ώρου ωρολογίου
- με απόσταση από την εμπλεκόμενη κυκλοφορία σε ναυτικά μίλια



- III. με κατεύθυνση προς την οποία φαίνεται να προωθείται η εμπλεκόμενη κυκλοφορία
- IV. με επίπεδο και τύπο α/φ ή, αν είναι άγνωστα, να δίδεται η σχετική ταχύτητα της εμπλεκόμενης κυκλοφορίας, π.χ. γρήγορη ή αργή.
- 2.5.14.4 Η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχει συμβουλές αποφυγής κυκλοφορίας (traffic avoidance advice), στις οποίες καθορίζει ελιγμούς, προκειμένου να βοηθήσει τον κυβερνήτη να αποφύγει την σύγκρουση.
- 2.5.14.5 Οι πληροφορίες ύψους, που προκύπτουν από τη Mode C, ακόμη και όταν δεν έχουν επιβεβαιωθεί, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται στην παροχή πληροφοριών κινδύνου σύγκρουσης, διότι τέτοιες πληροφορίες θα μπορούσαν να διευκολύνουν τον εντοπισμό του κινδύνου σύγκρουσης, ιδιαίτερα όταν προέρχονται από κάποιο άγνωστο α/φ και διαβιβάζονται στον κυβερνήτη ενός γνωστού α/φ (ENR 1.6-3 παρ.1.6.4.4.1.4.3).
- 2.5.14.5.1 Όταν οι πληροφορίες ύψους, που προκύπτουν από τη Mode C, έχουν επιβεβαιωθεί, θα μεταβιβάζονται στους κυβερνήτες με τρόπο σαφή και κατηγορηματικό. Εάν οι πληροφορίες ύψους δεν έχουν επαληθευθεί, η ακρίβεια των πληροφοριών αυτών (ύψους) θα πρέπει να θεωρείται αμφίβολη και ο κυβερνήτης θα πρέπει να ενημερώνεται αναλόγως (ENR 1.6-3 παρ. 1.6.4.4.1.4.4 και 1.6.4.4.1.4.5).
- 2.5.14.6 Και στις δύο ως άνω περιπτώσεις, η πληροφορία ύψους, επιβεβαιωμένη ή όχι, αφορά εμπλεκόμενο α/φ το οποίο εκπέμπει σταθερά στη Mode C και θεωρείται ότι συνιστά κίνδυνο.
- 2.5.14.7 TCAS Traffic Alert (TA) – TCAS Resolution Advisory (RA)
- 2.5.14.7.1 Τα α/φ δεν υποχρεούνται να αναφέρουν TA στον ελεγκτή.
- Όταν πληροφορηθεί ο ελεγκτής ότι υπάρχει ένδειξη TA στο TCAS του α/φ, ο ελεγκτής δίνει στον κυβερνήτη την όποια πληροφορία του ζητηθεί, βασισμένος στη γνωστή του κυκλοφορία ή στις ενδείξεις του ραντάρ.
- 2.5.14.7.2 Το RA μπορεί να προηγηθεί της ενημέρωσης του ελεγκτή.
- Όταν πληροφορηθεί ο ελεγκτής ότι υπάρχει ένδειξη RA (Resolution Advisory) στο TCAS του α/φ, τότε ο ελεγκτής πρέπει να γνωρίζει ότι ο κυβερνήτης:
- ακολουθεί υποχρεωτικά την εντολή του TCAS για άνοδο ή κάθοδο αγνοώντας οποιαδήποτε οδηγία του ελεγκτή Ε.Κ.
 - εκτελεί τον προτεινόμενο από το TCAS ελιγμό αποφυγής, ενημερώνοντας τη μονάδα ελέγχου.
- Επίσης, ο ελεγκτής:
- δεν πρέπει να επεμβαίνει δίδοντας οδηγία είτε για οριζόντιο είτε για κατακόρυφο διαχωρισμό στον κυβερνήτη, παρά μονάχα να



δηλώνει λήψη και κατανόηση της πληροφορίας RA (acknowledgement)

- μπορεί να παράσχει ουσιώδεις πληροφορίες
- παύει να είναι υπεύθυνος για παροχή διαχωρισμού σε α/φ που αποκλίνει από το εκχωρηθέν ύψος του ακολουθώντας TCAS RA.

2.5.14.7.3 Σημειώνεται ότι οι πληροφορίες του TCAS ανανεώνονται κάθε ένα δευτερόλεπτο, σε αντίθεση με αυτές του ραντάρ, που ανανεώνονται κάθε 10 δευτερόλεπτα.

Μόλις ο ελεγκτής ενημερωθεί από τον κυβερνήτη για τη λήξη του συμβάντος, τότε:

- είτε αφήνει το α/φ να επανέλθει στην αρχική του εξουσιοδότηση
- είτε δίδει νέα εντολή, ανάλογα με την κατάσταση.

2.5.15 Διακοπή λειτουργίας της οθόνης ραντάρ

2.5.15.1 Σε περίπτωση διακοπής λειτουργίας της οθόνης του ελεγκτή ραντάρ, και εφόσον υφίσταται ραδιοτηλεφωνική επικοινωνία, ο ελεγκτής θα εκμεταλλευτεί τις πληροφορίες από την οθόνη του planner μέχρι να μεταφερθεί σε άλλο τομέα ελέγχου.

2.5.15.2 Σε περίπτωση "πτώσης" του PALLAS UPGRADE και εφόσον υφίσταται ραδιοτηλεφωνική επικοινωνία, ο ελεγκτής ραντάρ μπορεί να χρησιμοποιήσει το OLD PALLAS.

2.5.15.3 Σε περίπτωση "πτώσης" και του του OLD PALLAS και εφόσον η κυκλοφορία έχει εν τω μεταξύ μειωθεί στα προβλεπόμενα από το ΣΕΑ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 επίπεδα, θα συνεχίσει να παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου E.K. σε περιβάλλον non radar.

2.5.15.3.1 Εάν δεν μπορεί να παρασχεθεί άμεσος διαχωρισμός χωρίς ραντάρ και μέχρι την αποκατάσταση κανονικού διαχωρισμού χωρίς ραντάρ, μπορεί να γίνει προσωρινή χρήση μειωμένου κατακόρυφου διαχωρισμού επείγουσας ανάγκης μεταξύ των α/φ, ο οποίος ισούται με το ήμισυ του εφαρμοζόμενου κατακόρυφου διαχωρισμού (δηλαδή διαχωρισμό 500 FT κάτω από το επίπεδο πτήσης 410 και 1000 FT πάνω από αυτό), υπό τον όρο ότι θα ενημερώνεται ο κυβερνήτης σχετικά και ότι θα δίνονται πληροφορίες πτήσης (traffic information) στα α/φ που διαχωρίζονται με αυτόν τον τρόπο.



2.6 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ RVSM ΚΑΙ 8,33 ΚΗz ΕΥΡΟΣ ΖΩΝΗΣ (CHANNEL SPACING)

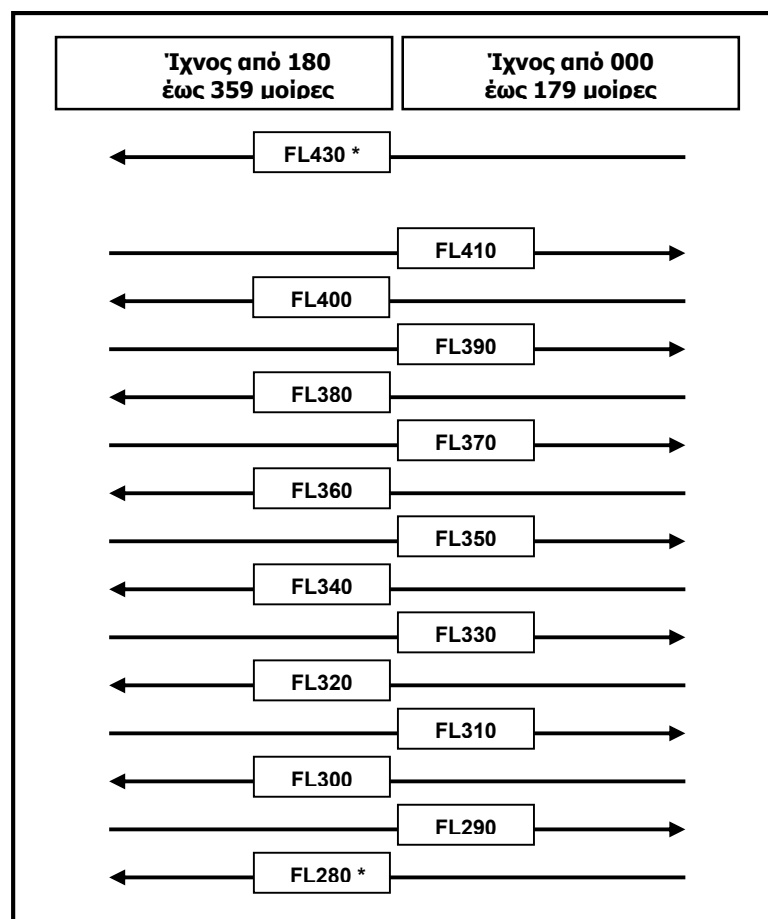
2.6.1 Μειωμένος ελάχιστος κατακόρυφος διαχωρισμός (Reduced Vertical Separation Minimum – RVSM)

2.6.1.1 ΓΕΝΙΚΑ

2.6.1.1.1 Το RVSM συνίσταται στην εφαρμογή ελάχιστου κατακόρυφου διαχωρισμού 1000 FT, από το FL290 μέχρι και το FL410, μεταξύ α/φ εξοπλισμένων με κατάλληλα όργανα.

2.6.1.1.2 Η εφαρμογή του RVSM έχει σαν αποτέλεσμα την επιπλέον χρήση 6 επιπέδων πτήσης (FL300, FL320, FL340, FL360, FL380, FL400) και, κατά συνέπεια, την αύξηση της χωρητικότητας του εναερίου χώρου.

2.6.1.1.3 Η κατανομή των υψών σε περιβάλλον RVSM, μεταξύ των FL290-FL410, έχει ως εξής:



* Δεν ανήκουν στα RVSM ύψη.



Επισημαίνεται ότι το FL430 είναι ζυγό ύψος και το FL450 είναι μονό ύψος.

2.6.1.1.4 Εντός του RVSM εναερίου χώρου, το όριο ανοχής για την πληροφορία ύψους από τη Mode C είναι ± 200 FT. Στον υπόλοιπο εναέριο χώρο, παραμένει ± 300 FT.

2.6.1.2 ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΣΕ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ RVSM

2.6.1.2.1 Εντός του RVSM εναερίου χώρου παρέχεται κατακόρυφος διαχωρισμός:

- I. 1000 FT μεταξύ RVSM approved α/φ
- II. 2000 FT μεταξύ RVSM approved και non RVSM approved state α/φ
- III. 2000 FT μεταξύ RVSM approved α/φ και του ανώτατου ορίου μιας περιοχής:
 - Danger, Restricted ή Prohibited
 - που διεξάγονται στρατιωτικές ασκήσεις
 - A, H ή G.

2.6.1.3 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ Α/Φ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (STATE Α/Φ)

2.6.1.3.1 Τα α/φ κρατικών υπηρεσιών (state α/φ, δηλαδή αυτά που χρησιμοποιούνται σε στρατιωτικές, τελωνειακές και αστυνομικές υπηρεσίες) δεν υποχρεούνται να είναι RVSM approved για την εκτέλεση πτήσεων σε περιβάλλον RVSM.

Τα ανωτέρω α/φ ανήκουν στην κατηγορία RVSM exempted.

2.6.1.3.2 Ο σχηματισμός στρατιωτικών α/φ θεωρείται non-RVSM approved και ανήκει επίσης στην κατηγορία RVSM exempted .

2.6.1.3.3 Ο εφαρμοζόμενος διαχωρισμός για state α/φ, σε περιβάλλον RVSM, έχει ως εξής:

- I. 1000 FT μεταξύ ενός state α/φ RVSM approved και οποιουδήποτε άλλου RVSM approved α/φ
- II. 2000 FT μεταξύ δύο state α/φ, εκ των οποίων:
 - το ένα είναι non-RVSM approved
 - και τα δύο είναι non-RVSM approved
- III. 2000 FT μεταξύ ενός σχηματισμού στρατιωτικών α/φ και οποιουδήποτε άλλου α/φ.



2.6.1.4 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ NON-RVSM APPROVED Α/Φχρειάζεται?

2.6.1.4.1 Στον ακόλουθο πίνακα περιγράφονται, κατά περίπτωση, τα επίπεδα πτήσης που εκχωρούνται σε πολιτικά non-RVSM approved α/φ.

	Αεροδρόμιο προορισμού εντός RVSM περιοχής	Αεροδρόμιο προορισμού εκτός RVSM περιοχής
Αεροδρόμιο αναχώρησης εντός RVSM περιοχής	FL280 και κάτω	FL280 και κάτω
Αεροδρόμιο αναχώρησης εκτός RVSM περιοχής	FL280 και κάτω	FL280 και κάτω ή FL420 και πάνω

2.6.1.5 ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΤΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ RVSM

2.6.1.5.1 Όταν οι RVSM διαδικασίες αναστέλλονται για κάποιο χρονικό διάστημα ή σε κάποιο τμήμα του εναερίου χώρου, τότε ο διαχωρισμός μεταξύ όλων των α/φ από το επίπεδο FL290 και πάνω αυξάνεται στα 2000 FT.

2.6.1.5.2 Η υπηρεσία ελέγχου Ε.Κ. που αναστέλλει τις RVSM διαδικασίες θα συνεργάζεται με τα γειτονικά ACCs για τον καθορισμό των επιπέδων πτήσης στα οποία θα μεταβιβάζεται η κυκλοφορία, εκτός εάν προβλέπεται σχέδιο έκτακτης ανάγκης (contingency plan) στη Συμφωνία Συνεργασίας (Letter of Agreement – LoA) με το γειτονικό ACC.

2.6.1.5.3 Στην περίπτωση που ο κυβερνήτης α/φ ενημερώσει τη μονάδα ελέγχου Ε.Κ. ότι, λόγω αναταράξεων θα επηρεασθεί η δυνατότητα του α/φ να διατηρήσει το εκχωρηθέν ύψος το α/φ θεωρείται RVSM suspended.

Το α/φ παραμένει εντός του RVSM εναερίου χώρου, αλλά διαχωρίζεται με κατακόρυφο διαχωρισμό 2000 FT ή με τον κατάλληλο οριζόντιο διαχωρισμό, εφόσον η κυκλοφορία το επιτρέπει.

Μέχρι να επιτευχθεί αυτός ο διαχωρισμός, παρέχονται πληροφορίες κυκλοφορίας (traffic information) στα επηρεαζόμενα α/φ. Ενημερώνονται οι εμπλεκόμενοι γειτονικοί τομείς για το RVSM suspended α/φ.

2.6.1.5.4 Όταν ένα RVSM approved α/φ, εντός RVSM εναερίου χώρου, αδυνατεί πλέον να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις MASPS (Minimum Aircraft System Performance Specifications), ο κυβερνήτης πρέπει να ενημερώσει την αρμόδια μονάδα Ε.Κ. Το α/φ αυτό θα θεωρείται από τη μονάδα ελέγχου Ε.Κ. ως non-RVSM approved.

2.6.1.5.5 Η αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ. λαμβάνει άμεσα μέτρα για την παροχή κατακόρυφου διαχωρισμού 2000 FT ή ενός κατάλληλου οριζόντιου διαχωρισμού μεταξύ του ανωτέρω α/φ και των υπολοίπων. Εν συνεχεία το α/φ θα πρέπει κανονικά, όταν αυτό καταστεί δυνατόν, να εξουσιοδοτηθεί εκτός του RVSM εναερίου χώρου.



- 2.6.1.5.6 Για την ανωτέρω περίπτωση ενημερώνονται προφορικά οι γειτονικοί τομείς ή το γειτονικό ACC και προσαρμόζονται οι ενδείξεις στην ταμπέλα του α/φ με την εισαγωγή του χαρακτήρα "N" ή "S.
- 2.6.1.5.7 Ο κυβερνήτης πρέπει να ενημερώσει την αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ. στην περίπτωση που το α/φ δύναται εκ νέου, να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις MASPS, δηλώνοντας και πάλι RVSM approved.
Δήλωση του κυβερνήτη ότι το α/φ είναι εκ νέου RVSM equipped δεν αρκεί.
- 2.6.1.5.8 Ενημερώνονται και πάλι προφορικά οι γειτονικοί τομείς ή το γειτονικό ACC και προσαρμόζονται όλες οι ενδείξεις επί της οθόνης του ραντάρ με την αφαίρεση του χαρακτήρα "N" από την ταμπέλα του α/φ.
- 2.6.1.5.9 Στην ανωτέρω περίπτωση, όταν ο κυβερνήτης δηλώσει ότι το α/φ είναι και πάλι RVSM approved, δεν δικαιούται αυτόματα να εισέλθει εκ νέου εντός του RVSM εναερίου χώρου. Ο αρμόδιος ελεγκτής Ε.Κ. θα αποφασίσει πότε θα εκδώσει την κατάλληλη εξουσιοδότηση, ανάλογα με τον φόρτο εργασίας του.
- 2.6.1.6 Σχέδιο πτήσης – RVSM ενδείξεις
- 2.6.1.6.1 Το σύστημα αναγνωρίζει ως "RVSM approved" κάθε IFR α/φ εξοπλισμένο με συσκευή RVSM, από το γράμμα "W" στη θέση 10 του σχεδίου πτήσης.
- 2.6.1.6.2 Το σύστημα αναγνωρίζει ως "state α/φ" κάθε α/φ που εξυπηρετεί τις στρατιωτικές, αστυνομικές ή τελωνειακές αρχές από το γράμμα "M" στη θέση 8 του σχεδίου πτήσης.
- 2.6.1.6.3 Ένα non-RVSM approved state α/φ, ή σχηματισμός state α/φ ανεξαρτήτως RVSM status, που προτίθεται να ανέλθει σε εναέριο χώρο άνω του FL290, εισάγει το χαρακτηριστικό "STS/NONRVSM" στη θέση 18 του σχεδίου πτήσης.
- 2.6.1.6.4 Οι ενδείξεις RVSM στη φόρμα ένα (format 1) του ηλεκτρονικού strip μεταξύ SSR code και τύπου α/φ, έχουν ως εξής:
- | | |
|------|---------------------------|
| KENO | για RVSM approved α/φ |
| N | για non-RVSM approved α/φ |
| S | για state α/φ |
- 2.6.1.6.5 Οι ενδείξεις RVSM, στην "ταμπέλα" του α/φ, έχουν ως εξής:
- | | |
|------------------------|------------------------------|
| N (χρώματος μουσταρδί) | για non-RVSM approved α/φ |
| E (χρώματος μουσταρδί) | για RVSM exempted α/φ |
| S (χρώματος μουσταρδί) | για RVSM suspended α/φ |
| ? | για α/φ αγνώστου RVSM status |
- 2.6.1.6.6 Σε περίπτωση αρνητικού σχεδίου πτήσης, η μεταβιβάζουσα μονάδα θα ενημερώνει προφορικά την αποδεχόμενη το α/φ μονάδα,



χρησιμοποιώντας τη φρασεολογία "NEGATIVE RVSM" ή "NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT".

2.6.2 8,33 KHz channel spacing

2.6.2.1 Όλα τα α/φ που ίπτανται εντός της Ευρωπαϊκής περιοχής πάνω από το FL195, υποχρεούνται να είναι εξοπλισμένα με συστήματα επικοινωνιών που υποστηρίζουν διαχωρισμό διαύλων ανά 8,33 KHz. (βλ. παρ. 10.1.3.4.2.4.1 στο ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 του παρόντος Εγχειριδίου).

2.6.2.2 Κάθε κράτος μπορεί να εξαιρέσει από τη ανωτέρω υποχρέωση, α/φ που εκτελούν ορισμένες κατηγορίες πτήσεων και σε ορισμένες περιοχές του εναερίου χώρου.

2.6.2.3 Τα state α/φ, που δεν είναι εξοπλισμένα με συστήματα επικοινωνιών που υποστηρίζουν διαχωρισμό διαύλων ανά 8,33 KHz υποχρεούνται να ίπτανται κάτω από το FL195, εκτός εάν έχουν τη δυνατότητα να εκπέμπουν σε UHF συχνότητα.

2.6.2.3.1 Κατά τη συμπλήρωση του σχεδίου πτήσης, για κάθε α/φ που έχει διαχωρισμό συχνότητας 8,33 KHz εισάγεται το γράμμα "Y" στο πεδίο 10 του σχεδίου πτήσης.

2.6.2.3.2 Για α/φ που δεν έχουν διαχωρισμό συχνότητας 8,33 KHz, απουσιάζει το γράμμα "Y" στο πεδίο 10 του σχεδίου πτήσης και εμφανίζεται το γράμμα "F" στη φόρμα 1 του ηλεκτρονικού strip.

2.6.2.3.3 Για τα state α/φ, που δεν έχουν διαχωρισμό συχνότητας 8,33 KHz, αλλά έχουν τη δυνατότητα να εκπέμπουν σε UHF συχνότητα, δυνάμει, κατ' εξαίρεση, να ίπτανται πάνω από το FL195, εισάγεται το γράμμα "U" στο πεδίο 10 του σχεδίου πτήσης και στο πεδίο 18 "COM/EXM833".

Στην περίπτωση αυτή, το γράμμα "U" εμφανίζεται επίσης στη φόρμα 1 του ηλεκτρονικού strip.

2.6.2.3.4 Η ένδειξη "STS/EXM833" θα δηλώνεται στο πεδίο 18 του σχεδίου πτήσης για α/φ που εξαιρούνται της υποχρέωσης να έχουν διαχωρισμό συχνότητας 8,33 KHz προκειμένου να ιπταθούν πάνω από το FL195, όπως π.χ. "STS/SAR" ή "STS/HOSP".

2.6.2.4 Η ΥΠΑ, σύμφωνα με το ΕΑΠ Ελλάδος ENR 1.3-3, παρ. 1.3.6.1.3.4.2, παραχωρεί άδεια στις πτήσεις state (συμπεριλαμβανομένου και των state α/φων που εκτελούν νοσοκομειακές και πτήσεις έρευνας και διάσωσης) που δεν έχουν τη δυνατότητα διαχωρισμού συχνότητας 8,33 KHz να ίπτανται εντός του ΑΘΗΝΑΙ FIR/HELLAS UIR, υπό τον όρο ότι ικανοποιούν τις απαιτήσεις της ανωτέρω 2.6.2.3 παραγράφου του παρόντος Εγχειριδίου.



- 2.6.2.5 Η χρήση της συχνότητας κινδύνου 121,5 MHz δεν επηρεάζεται από την εφαρμογή του διαχωρισμού συχνότητας 8,33 KHz.
- 2.6.2.6 Η δυνατότητα ενός α/φ να έχει διαχωρισμό συχνότητας 8,33 KHz ή συχνότητα UHF διαπιστώνεται με την ακόλουθη φρασεολογία:
- Confirm eight point three three
 - Confirm UHF
 - Confirm eight point three three exempted
- 2.6.2.6.1 Στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες, η εκφώνηση της φέρουσας συχνότητας και στους δύο διαύλους επικοινωνιών VHF (8,33 KHz και 25 KHz) γίνεται με τη χρήση έξι αριθμών, εκ των οποίων οι τρεις έπονται της υποδιαστολής, εκτός της περίπτωσης όπου οι δύο τελευταίοι αριθμοί είναι μηδέν, οπότε θα προφέρονται μόνο τα τέσσερα πρώτα ψηφία.



2.7 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

2.7.1 Διαθεσιμότητα αεροδρομίων/ελικοδρομίων

2.7.1.1 Στο ΕΑΠ Ελλάδος (AD-Aerodromes) παρέχονται πληροφορίες για όλα τα ελληνικά α/δ που χρησιμοποιούνται από πολιτικά α/φ.

2.7.1.1.1 Εκτός από την κατηγορία Α αεροδρόμια (AD 1.4) που είναι διαθέσιμα για δημόσια χρήση, μία σειρά κατηγορίας Β αεροδρομίων/πεδίων προσγείωσης και υδατοδρομίων βρίσκονται σε όλη τη χώρα. Αυτά τα αεροδρόμια/πεδία προσγείωσης, που αναφέρονται στο (AD 1.6), προκειμένου να χρησιμοποιηθούν χρειάζονται προηγούμενη άδεια από τον ιδιοκτήτη ή από τον διαχειριστή του αεροδρομίου.

2.7.1.1.2 Εμπορικές πτήσεις δεν επιτρέπεται να απογειώνονται ή να προσγειώνονται σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο που δεν συμπεριλαμβάνεται στον κατάλογο του AD 2 του ΕΑΠ Ελλάδος, με εξαίρεση τις περιπτώσεις πραγματικής έκτακτης ανάγκης ή όταν έχει ληφθεί ειδική άδεια από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Ελλάδος.

2.7.1.1.3 Μόνο εθνικά ελικοδρόμια και των δύο κατηγοριών Α και Β, που αναφέρονται στο AD 3, είναι διαθέσιμα στην Ελλάδα. Συνεπώς, εκτός από περιπτώσεις πραγματικής έκτακτης ανάγκης, η πρώτη προσγείωση και η τελευταία απογείωση της κάθε εισερχόμενης/εξερχόμενης διεθνούς πτήσης με ελικόπτερο είναι υποχρεωτικό να γίνει σε ένα από τα διεθνή ελληνικά αεροδρόμια που αναφέρονται στο AD 2 (βλέπε GEN 1.2.1, GEN 1.2.4, και GEN 1.2.5).

2.7.1.1.4 Λεπτομέρειες σχετικά με τη διαθεσιμότητα και τη διευκόλυνση των αεροδρομίων/ελικοδρομίων μπορούν να ληφθούν από τις ακόλουθες ενότητες του ΕΑΠ Ελλάδος:

- AD 1.3: ΠΙΝΑΚΑΣ των αεροδρομίων/ελικοδρομίων (κατάλογος των κρατικών/πολιτικο-στρατιωτικών, δημοτικών και ιδιωτικών αεροδρομίων/ελικοδρομίων/υδατοδρομίων και των δύο κατηγοριών, Α και Β).
- AD 1.6: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ των κατηγορίας Β αεροδρομίων/πεδίων προσγείωσης, (σύντομη περιγραφή των εθνικών αεροδρομίων/πεδίων προσγείωσης, καθώς επίσης και των εθνικών υδατοδρομίων που δεν είναι διαθέσιμα για δημόσια χρήση).
- AD 2: ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ - Κατηγορίας Α αεροδρόμια, (αναλυτικές πληροφορίες των διεθνών και εθνικών αεροδρομίων που είναι διαθέσιμα για δημόσια χρήση).
- AD 3: ΕΛΙΚΟΔΡΟΜΙΑ- Κατάλογος των εθνικών ελικοδρομίων (σύντομη περιγραφή των κρατικών/πολιτικο-στρατιωτικών δημοτικών και ιδιωτικών ελικοδρομίων και των δύο κατηγοριών Α και Β, που δεν βρίσκονται στα αεροδρόμια).



2.7.1.2 ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΙΣ ΣΕ ΜΗ ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ/ΕΛΙΚΟΔΡΟΜΙΟ Ή ΣΤΟ ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΟ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ/ΕΛΙΚΟΔΡΟΜΙΟ

2.7.1.2.1 Διεθνή αεροδρόμια πρέπει να χρησιμοποιούνται από τις εισερχόμενες πτήσεις για την πρώτη προσγείωση στην Ελλάδα και για την τελευταία απογείωση από τις εξερχόμενες πτήσεις. Οι κανονισμοί για την είσοδο, τη διέλευση και την αναχώρηση των αεροσκαφών αναφέρονται στο ΕΑΠ Ελλάδος, GEN 1.2.

2.7.1.2.2 Εάν ένα αεροσκάφος, που εισέρχεται ή εξέρχεται από την ελληνική επικράτεια, απαιτείται βάσει ή δυνάμει οποιασδήποτε έκτακτης ανάγκης που αφορά στην αεροναυτιλία ή είναι υποχρεωμένος λόγω ατυχήματος, από την πίεση των καιρικών συνθηκών ή από άλλη αναπόφευκτη αιτία να προσγειωθεί κάπου αλλού παρά σε διεθνές αεροδρόμιο/ελικοδρόμιο, ο κυβερνήτης, το συντομότερο δυνατόν, θα δηλώσει την προσγείωση:

- στις αρμόδιες αρχές (ΥΠΑ, ΕΕΚ, τελωνείο, υγειονομείο και έλεγχο διαβατηρίων) του διεθνούς αεροδρομίου που η προσγείωση είχε προγραμματιστεί να λάβει χώρα, ή
- στη πλησιέστερη σε αεροδρόμιο κατηγορίας Α, αστυνομική ή στρατιωτική αρχή, όταν η προσγείωση έχει γίνει αλλού και όχι σε ένα αεροδρόμιο.

Η γνωστοποίηση μπορεί να γίνει μέσω οποιουδήποτε διαθέσιμου μέσου επικοινωνίας (ραδιοτηλεφωνικών επικοινωνιών, AFTN, FAX, τέλεξ ή με τηλεγράφημα).

2.7.1.2.3 Εάν τα ανωτέρω δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν θα ζητείται από τον κυβερνήτη να κατευθυνθεί σε ένα από τα διεθνή αεροδρόμια, το συντομότερο δυνατόν.

2.7.1.3 ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ/ΕΛΙΚΟΔΡΟΜΙΩΝ

2.7.1.3.1 Η ΥΠΑ είναι αρμόδια για την αδειοδότηση, επίβλεψη και εποπτεία όλων των πολιτικών αεροδρομίων/ελικοδρομίων (συμπεριλαμβανομένων των δημοτικών και ιδιωτικών), και των δύο κατηγοριών (Α και Β).

2.7.1.3.2 Η ΥΠΑ είναι επίσης υπεύθυνη για την γενική εποπτεία των δημοσίων υπηρεσιών και διευκολύνσεων που παρέχονται σε όλα τα αεροδρόμια/ελικοδρόμια (συμπεριλαμβανομένων και αυτών που είναι διαθέσιμα από τα στρατιωτικά αεροδρόμια), καθώς επίσης και για τις αερομεταφορές των πολιτικών αεροσκαφών στην ελληνική επικράτεια.

2.7.1.4 ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

2.7.1.4.1 Στην Ελλάδα, όλα τα διεθνή αεροδρόμια είναι διαθέσιμα για διεθνείς πτήσεις και για τον τύπο της πτήσης που περιγράφεται στο AD 1.3.



- 2.7.2 **Κατηγοριοποίηση και διαχείριση αεροδρομίων/ελικοδρομίων**
(ΕΑΠ Ελλάδος -AD 1.4)
- 2.7.2.1 Τα ελληνικά αεροδρόμια και ελικοδρόμια, ανάλογα με το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς, χαρακτηρίζονται κρατικά (State -S), (πολιτικά ή στρατιωτικά) δημοτικά (Municipal – M) ή ιδιωτικά (Private – P) και χωρίζονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες, ως ακολούθως:
- 2.7.2.1.1 Αεροδρόμια/ελικοδρόμια κατηγορίας A
- 2.7.2.1.1.1 Όλα τα ελληνικά αεροδρόμια/ελικοδρόμια (κρατικά και ιδιωτικά) που διατίθενται για δημόσια χρήση ταξινομούνται στην κατηγορία A. Στην κατηγορία αυτή συμπεριλαμβάνονται και στρατιωτικά αεροδρόμια/ελικοδρόμια τα οποία έχουν χορηγήσει μόνιμη άδεια για χρήση από πολιτικά α/φ για τη διεξαγωγή εμπορικών πτήσεων. Εντούτοις, για τη διεξαγωγή ιδιωτικών πτήσεων και πτήσεων γενικής αεροπορίας σε στρατιωτικά αεροδρόμια/ελικοδρόμια απαιτείται ειδική άδεια (GEN 1.2).
- Σημείωση.- Ο όρος "αεροδρόμιο/ελικοδρόμιο για δημόσια χρήση" σημαίνει ότι δεν απαιτείται σε ένα αεροδρόμιο ειδική άδεια, προκειμένου να παρασχεθούν όλες οι απαραίτητες υπηρεσίες και διευκολύνσεις της ΥΠΑ, έτσι ώστε να μπορεί να αποδεχθεί οποιαδήποτε πτήση (εμπορική ή γενικής κυκλοφορίας), με την προϋπόθεση ότι η πτήση αυτή πληροί τους όρους διαθεσιμότητας του αεροδρομίου και τις σχετικές απαιτήσεις της ΥΠΑ, όπως αναφέρονται στο ΕΑΠ Ελλάδος και στους εθνικούς κανονισμούς.*
- 2.7.2.1.1.2 Τα αεροδρόμια της κατηγορίας A, διοικούνται είτε από την ΥΠΑ είτε από ιδιοκτήτη. Στην κατηγορία A τα στρατιωτικά αεροδρόμια διοικούνται σε συνεργασία με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας (ΥΠΕΘΑ).
- Η λειτουργία και η διαχείριση των αερολιμένων εναπόκειται είτε στην ΥΠΑ είτε στον ιδιώτη/εργολάβο ο οποίος ενεργεί υπό την εποπτεία της ΥΠΑ, ενώ οι εξυπηρετήσεις Ε.Κ. και οι εγκαταστάσεις πλοήγησης παρέχονται είτε από ΥΠΑ είτε από το ΥΠΕΘΑ.
- 2.7.2.1.1.3 Η διαχείριση των ελικοδρομίων κατηγορίας A γίνεται από δημόσια νοσοκομεία και δήμους ή σε ορισμένες περιπτώσεις από ιδιώτες που έχουν εξουσιοδοτηθεί για τη λειτουργία των ελικοδρομίων. Στην Ελλάδα διεθνή ελικοδρόμια δεν έχουν ακόμη δημιουργηθεί.
- 2.7.2.1.2 Αεροδρόμια/ελικοδρόμια κατηγορίας B
- 2.7.2.1.2.1 Τα αεροδρόμια/ελικοδρόμια (στρατιωτικά και ιδιωτικά) που δεν διατίθενται για δημόσια χρήση, ταξινομούνται στην κατηγορία B.
- 2.7.2.1.2.2 Σε αεροδρόμια/ελικοδρόμια κατηγορίας B δεν επιτρέπονται εμπορικές πτήσεις, χωρίς προηγούμενη άδεια για χρήση από τον ιδιοκτήτη ή από τον διαχειριστή τους (AIP, GEN 1.2.4).
- 2.7.2.1.2.3 Η διοίκηση και η διαχείριση των αεροδρομίων/ελικοδρομίων και πεδίων προσγείωσης κατηγορίας B γίνεται είτε από το ΥΠΕΘΑ (στρατιωτικά αεροδρόμια/ελικοδρόμια) είτε από τους ιδιοκτήτες (δημοτικά και ιδιωτικά



πεδία προσγείωσης/ελικοδρόμια) αντίστοιχα. Τα κατηγορίας Β πολιτικά πεδία προσγείωσης/ελικοδρόμια εποπρεύονται από την ΥΠΑ.

2.7.2.1.2.4 Το ΥΠΕΘΑ είναι υπεύθυνο για την παροχή εξυπηρετήσεων Ε.Κ. και ραδιοναυτιλιακών διευκολύνσεων στα κατηγορίας Β στρατιωτικά αεροδρόμια/ελικοδρόμια. Εξυπηρετήσεις Ε.Κ. και ραδιοναυτιλιακές διευκολύνσεις δεν παρέχονται στα κατηγορίας Β πεδία προσγείωσης/ελικοδρόμια.

2.7.2.1.2.5 Τα αεροδρόμια κατηγορίας Β παρουσιάζονται στο ΕΑΠ Ελλάδος, AD 1.6, ενώ τα ελικοδρόμια κατηγορίας Β αναφέρονται μαζί με τα ελικοδρόμια κατηγορίας Α στο ΕΑΠ Ελλάδος, AD 3.

2.7.2.1.3 Υδατοδρόμια

2.7.2.1.3.1 Η ίδια κατηγοριοποίηση (Α και Β) ισχύει για τα κρατικά (πολιτικά ή στρατιωτικά), κοινοτικά και ιδιωτικά ελληνικά υδατοδρόμια, αν και μέχρι σήμερα μόνο κοινοτικά εθνικά υδατοδρόμια έχουν δημιουργηθεί. Για τη χρήση τους απαιτείται προηγούμενη άδεια (GEN 1.2.4).

2.7.2.1.3.2 Η διοίκηση και η διαχείριση των υδατοδρομίων κατηγορίας Β γίνεται συνήθως από ιδιώτες. Στα υδατοδρόμια η ΥΠΑ δεν παρέχει υπηρεσίες και ραδιοναυτιλιακές διευκολύνσεις. Τα υδατοδρόμια αναφέρονται στο ΕΑΠ Ελλάδος, AD 1.6.

2.7.3 **Ομαδοποίηση αεροδρομίων/ελικοδρομίων (AD 1.4)**

2.7.3.1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ/ΕΛΙΚΟΔΡΟΜΙΟ

2.7.3.1.1 Σύμφωνα με τον ICAO, διεθνές (International-I) θεωρείται το αεροδρόμιο/ελικοδρόμιο άφιξης και αναχώρησης για τη διεθνή εναέρια κυκλοφορία, όπου εφαρμόζονται όλες οι τυπικές διαδικασίες που αφορούν στον τελωνειακό, υγειονομικό και έλεγχο διαβατηρίων και στο οποίο παρέχονται ανελλιπώς υπηρεσίες και διευκολύνσεις εναέριας κυκλοφορίας. Επιπλέον, ανάλογα με τον αριθμό πτήσεων που διεξάγονται ανά έτος, χαρακτηρίζονται ως:

- Κύρια: όταν το αεροδρόμιο/ελικοδρόμιο άφιξης και αναχώρησης για διεθνή εναέρια κυκλοφορία εξυπηρετεί περισσότερες από 150.000 πτήσεις ετησίως.
- Πρωτεύοντα: όταν το αεροδρόμιο/ελικοδρόμιο άφιξης και αναχώρησης για διεθνή εναέρια κυκλοφορία εξυπηρετεί περισσότερες από 50.000 πτήσεις ετησίως.
- Δευτερευόντα: όταν το αεροδρόμιο/ελικοδρόμιο άφιξης και αναχώρησης για διεθνή εναέρια κυκλοφορία, εξυπηρετεί λιγότερες από 50.000 πτήσεις ετησίως και οι τυπικές διαδικασίες που αφορούν στον τελωνειακό, υγειονομικό και έλεγχο διαβατηρίων δεν παρέχονται σε τακτική βάση, αλλά κατόπιν προηγούμενης συνεννόησης.



2.7.3.1.2 Στην Ελλάδα, τα διεθνή αεροδρόμια/ελικοδρόμια που ανήκουν στην κατηγορία Α υποδιαιρούνται σε διεθνή (κρατικά/πολιτικά), διεθνή στρατιωτικά, διεθνή κοινοτικά και διεθνή ιδιωτικά (AD 1.4.2.1.2).

2.7.3.2 ΕΘΝΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ/ΕΛΙΚΟΔΡΟΜΙΑ

2.7.3.2.1 Εθνικό θεωρείται το αεροδρόμιο/ελικοδρόμιο, όπου δεν εφαρμόζονται όλες οι τυπικές διαδικασίες που αφορούν στον τελωνειακό, υγειονομικό και διαβατηριακό έλεγχο και άλλες παρόμοιες υπηρεσίες.

2.7.3.2.2 Τα εθνικά αεροδρόμια/ελικοδρόμια μπορεί να χρησιμοποιηθούν, μόνον εφόσον έχουν πραγματοποιηθεί προηγουμένως όλες οι απαραίτητες διαδικασίες (τελωνείο, υγειονομείο, έλεγχος διαβατηρίων) σε ένα από τα διεθνή αεροδρόμια.

2.7.3.2.3 Τα εθνικά αεροδρόμια/ελικοδρόμια στην Ελλάδα υποδιαιρούνται σε: Εσωτερικά (κρατικά/πολιτικά), Στρατιωτικά και Κοινοτικά. Όταν τα εθνικά αεροδρόμια/ελικοδρόμια είναι διαθέσιμα για πτήσεις εσωτερικού (εμπορικές και γενικής κυκλοφορίας), τότε ανήκουν στην κατηγορία Α, ενώ τα στρατιωτικά, κοινοτικά και ιδιωτικά αεροδρόμια/ελικοδρόμια, με περιορισμένη δημόσια χρήση ανήκουν στην κατηγορία Β. (AD 1.4.2.2.3).

2.7.4 **Ενδεικτης ομαδοποίησης αεροδρομίων/ελικοδρομίων**

Ο συνδυασμός του καθεστώτος ιδιοκτησίας/διοίκησης, του τύπου και της ομαδοποίησης του αεροδρομίου/ελικοδρομίου, δημιουργεί έναν ενδεικτικό ομαδοποίησης του αεροδρομίου/ελικοδρομίου, όπως καταγράφεται στον πίνακα που ακολουθεί μαζί με την αντίστοιχη κατηγορία του αεροδρομίου.

Στον πίνακα που ακολουθεί αναγράφεται ο ενδεικτικός ταξινόμησης των αεροδρομίων/ελικοδρομίων, ο οποίος δημιουργήθηκε λαμβάνοντας υπόψη το καθεστώς ιδιοκτησίας/διαχείρισης, τον τύπο και την κατηγορία των αεροδρομίων/ελικοδρομίων.



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ			ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ	ΕΝΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ/ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ	ΤΥΠΟΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ	ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ		
Κρατικά	Πολιτικά αεροδρόμια	Διεθνή	A	I
		Εσωτερικά	A	D
	Πολιτικά υδατοδρόμια	Διεθνή	A	I/W*
		Εσωτερικά	A	D/W*
	Πολιτικά ελικοδρόμια	Διεθνή	A	I/HEL*
		Εσωτερικά	A	D/HEL*
	Στρατιωτικά αεροδρόμια	Διεθνή (περιορισμένες ιδιωτικές πτήσεις)	A	I/MIL
		Στρατιωτικά (διαθέσιμα για εμπορικές πτήσεις εσωτερικού, περιορισμένες ιδιωτικές πτήσεις)	A	MIL
		Στρατιωτικά (μη διαθέσιμα για δημόσια χρήση)	B	MIL
	Στρατιωτικά ελικοδρόμια	Διεθνή (περιορισμένες ιδιωτικές πτήσεις)	A	I/MIL/HEL*
		Στρατιωτικά (μη διαθέσιμα για δημόσια χρήση)	B	MIL/HEL
	Κοινοτικά	Κοινοτικά αεροδρόμια	Διεθνή	A
Κοινοτικά			A ή B	MF
Κοινοτικά υδατοδρόμια		Διεθνή	A	I/M/W*
		Κοινοτικά	A ή B	M/WF
Κοινοτικά ελικοδρόμια	Διεθνή	A	I/M/HEL*	
	Κοινοτικά	A ή B	M/HEL F	
Ιδιωτικά	Ιδιωτικά αεροδρόμια/ Πεδία προσγείωσης	Διεθνή	A	I/P
		Ιδιωτικά	A ή B	P F
	Ιδιωτικά υδατοδρόμια	Διεθνή	A	I/P/W*
		Ιδιωτικά	A ή B	P/W* F
Ιδιωτικά ελικοδρόμια	Διεθνή	A	I/P/HEL*	
	Ιδιωτικά	A ή B	P/HEL F	

Σημείωση 1.- Ανάλογα με την επιτρεπόμενη εναέρια κυκλοφορία, τις συνθήκες και τις υπηρεσίες που παρέχονται, τα αεροδρόμια μπορεί να λειτουργήσουν είτε ως κατηγορίας A ή είτε ως κατηγορίας B. Εντούτοις, έως τώρα κανένα εθνικό ιδιωτικό αεροδρόμιο/ελικοδρόμιο δεν λειτουργεί ως κατηγορίας A.

Σημείωση 2.- Ο ασερίσκος (*) δηλώνει ότι αυτός ο τύπος αεροδρομίου/ελικοδρομίου δεν έχει ακόμα δημιουργηθεί στην Ελλάδα.



2.7.5

Αεροδρόμια Κατηγορίας Α

Κατηγορίας Α (διαθέσιμα για δημόσια χρήση) είναι τα αεροδρόμια που αναγράφονται στον ακόλουθο πίνακα (AD 2)

Χαρακτηριστικό	Αεροδρόμιο	Ενδεικτής ταξινόμησης
LGAD	Ανδραβίδα	I/MIL
LGAL	Αλεξανδρούπολη / Δημόκριτος	I
LGAV	Αθήνα / Ελ. Βενιζέλος	I/P
LGBL	Αλμυρός / Νέα Αγχίαλος	I/MIL
LGEL	Ελευσίνα(εναλ/τικό του Ελ. Βεν/λου)	I/MIL
LGHİ	Χίος / Όμηρος	I
LGİK	Ίκαρία / Ίκαρος	D
LGİO	Ιωάννινα / Βασιλεύς Πύρρος	I
LGİR	Ηράκλειο / Ν. Καζαντζάκης	I
LGKA	Καστοριά / Αριστοτέλης	D
LGKC	Κύθηρα	I
LGKF	Κεφαλονιά	I
LGKJ	Καστελόριζο	M
LGKL	Καλαμάτα	I/MIL
LGKO	Κως / Ιπποκράτης	I
LGKP	Κάρπαθος	I
LGKR	Κέρκυρα / Ι. Καποδίστριας	I
LGKS	Κάσος	M
LGKV	Καβάλα / Μ. Αλέξανδρος	I
LGKY	Κάλυμνος	D
LGKZ	Κοζάνη / Φίλιππος	D
LGLE	Λέρος	M
LGLM	Λήμνος / Ήφαιστος	I
LGMK	Μύκονος	I
LGML	Μήλος	D
LGMT	Μυτιλήνη / Οδ. Ελύτης	I
LGNX	Νάξος	D
LGPA	Πάρος	D
LGPL	Αστυπάλαια	D
LGPZ	Πρέβεζα/Ακτιον	I/MIL
LGRP	Ρόδος/Διαγόρας	I
LGRX	Άραξος	I/MIL
LGSA	Χανιά / Ι. Δασκαλογιάννης	I/MIL
LGSK	Σκιάθος / Α. Παπαδιαμάντης	I
LGSM	Σάμος/ Αρίσταρχος ο Σάμιος	I
LGSO	Σύρος/Δημήτριος Βικέλας	D
LGSR	Σαντορίνη	I
LGST	Σητεία	I/M
LGSY	Σκύρος	MIL
LGTS	Θεσσαλονίκη/Μακεδονία	I
LGZA	Ζάκυνθος/Δ. Σολωμός	I



Σημείωση: Ενδεικτής Ταξινόμησης: -I:International -D:Domestic -M:Municipal - MIL: Military -P:Private.

2.7.6

Κατηγορίας Β Αεροδρόμια/Πεδία Προσγείωσης/Υδατοδρόμια

Κατηγορίας Β (δεν είναι διαθέσιμα για δημόσια χρήση) είναι τα αεροδρόμια/πεδία προσγείωσης/υδατοδρόμια που αναγράφονται στον ακόλουθο πίνακα (ΑΔ1.6):

Χαρακτηριστικό	Αεροδρόμιο	Ενδεικτής ταξινόμησης
LGAG	Αγρίνιο	MIL
	Αγρίνιο	P
LGAX	Αλεξάνδρεια	MIL
	Χαλκιδική / Ν. Καλικράτεια	P
LGTT	Δεκέλεια/Τατόι	MIL
	Έδεσσα / Άρνισσα	P
LGEP*	Επιτάλιο	D (closed)
	Φλώρινα	P
	Ιωάννινα / Λίμνη Παμβώτιδα	M/W
	Καλαμάτα / Τρίοδον	P
LGTL	Καστέλι	MIL
LGKM*	Καβάλα/Αμυγδαλών	MIL
	Κιλκίς /Ν. Καβάλα- Πολύκαστρο	P
	Λαμία	MIL (closed)
LGLR	Λάρισα	MIL
	Λάρισα/Τερψιθέα	P
LGKN	Μαραθών/Κοτρώνι	MIL
LGMG	Μέγαρα	MIL
	Μεσολόγγι	P
LGSD	Σέδες	MIL
LGSV	Στεφανοβίκιον	MIL
	Θήβα / Κοπαΐδα (Δήμητρα)	P
	Θήβα / Κοπαΐδα (Μοσχόνης)	P
	Τυμπάκι	MIL
LGTP	Τρίπολις	MIL
	Βόλος/Λιμάνι Βόλου	M/W
	Ξάνθη / Νέος Ζυγός	P
	Ρόδος/Μαριτσά	D
	Τανάγρα	MIL
	Πτολεμαΐδα/Ολυμπιάδα	P
	Θήβα/Περνέρη	M
	Λάρισα/Φλάμπουρο	M
	Σέρρες/Χορτερό	M
	Θεσσαλονίκη/Κολχικό	P

Σημείωση.- 1)Ενδεικτής Ταξινόμησης: -D:Domestic -M:Municipal -MIL: Military - P:Private -W:Water Aerodrome.

2) Όσα α/δ έχουν αστερίσκο (*) δεν συνδέονται με το AFTN



2.7.7

Ελικοδρόμια

Βασικές πληροφορίες για τα εθνικά ελικοδρόμια βρίσκονται στον πίνακα του ΕΑΠ Ελλάδος, AD 3.

Ελικοδρόμιο	Ενδεικτής ταξινόμησης	Ελικοδρόμιο	Ενδεικτής ταξινόμησης
Αγαθονήσι	M/HEL	Κίμωλος	M/HEL
Άγιος Ευστράτιος	M/HEL	Κουφονήσια	M/HEL
Αιτωλοακαρνανία/Αστακός	P/HEL	Κύθνος	M/HEL
Αλεξανδρούπολη/ Γενικό Νοσοκομείο	D/HEL	Λάρισα/ Γενικό Νοσοκομείο	D/HEL
Αλόνησος	M/HEL	Λειψοί	M/HEL
Αμοργός	M/HEL	Λέσβος/Ερεσός	M/HEL
Ανάφη	M/HEL	Μήλος	P/HEL
Άνδρος	M/HEL	Μύκονος/Κανάλια	P/HEL
Αντικύθηρα	M/HEL	Μύκονος/Ορνός	P/HEL
Αντίπαρος	M/HEL	Νίσυρος	M/HEL
Αρκιοί	M/HEL	Ξάνθη/ Γενικό Νοσοκομείο	D/HEL
Αττική/Αιγάλεω	P/HEL	Οθωνοί	M/HEL
Αττική/ Άνοιξη	P/HEL	Παξοί	M/HEL
Αττική/Ασπρόπυργος	P/HEL	Πάτμος/Σοφία Μπεφόν	M/HEL
Αττική/Αφίδνες	P/HEL	Πειραιάς/Λιμάνι	P/HEL
Αττική/Βουλιαγμένη	P/HEL	Πέλλα/Πρόμαχοι	M/HEL
Αττική/Κάτω Κηφισιά	P/HEL	Ρόδος/ Γενικό Νοσοκομείο	D/HEL
Αττική/Κορωπί Αγία Μαρίνα	P/HEL	Σέριφος	M/HEL
Αττική/Κορωπί Προφάρτα	P/HEL	Σέρρες/ Άνω Πορόια	M/HEL
Αττική/Μάνδρα	P/HEL	Σίκινος	M/HEL
Αττική/Μαρούσι	P/HEL	Σίφνος	M/HEL
Βόλος/Αγριά	P/HEL	Σκόπελος	P/HEL
Δονούσα	M/HEL	Σπετσοπούλα	P/HEL
Ερεϊκούσσα	M/HEL	Σύμη	M/HEL
Ηρακλεία	M/HEL	Σχοινούσα	M/HEL
Θηρασιά	M/HEL	Τήλος	M/HEL
Ιθάκη	M/HEL	Τήνος	M/HEL
Ικαρία/Ράχες	M/HEL	Φολέγανδρος	M/HEL
Ίος	M/HEL	Φούρνοι	M/HEL
Ιωάννινα/Βίκος	M/HEL	Χάλκη	M/HEL
Ιωάννινα/Δελβινάκι	M/HEL	Χαλκιδική/Νέα Καλλικράτεια	P/HEL
Ιωάννινα/Κόνιτσα	M/HEL	Χανιά/Γ. Νοσοκομείο	D/HEL
Κάρπαθος/Ολυμπος	M/HEL	Ψαρά	M/HEL
Κέα	M/HEL	Πειραιάς/Αμφιάλη	MIL/HEL

Ενδεικτής Ταξινόμησης: -D:Domestic -M:Municipal -MIL:Military -P:Private
-HEL:Heliport.



- 2.7.7.1 ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΙΚΟΔΡΟΜΙΩΝ (AD 1.1-5)
- 2.7.7.1.1 Γενικά
- 2.7.7.1.1.1 Διεθνή ελικοδρόμια δεν είναι διαθέσιμα στην Ελλάδα. Τα εγκεκριμένα από την ΥΠΑ διεθνή ελικοδρόμια κατηγορίας Α και Β είναι δημοσιευμένα στο AD 3.
- 2.7.7.1.1.2 Όλα τα πολιτικά ελικοδρόμια στην Ελλάδα είναι μη ελεγχόμενα.
- 2.7.7.1.1.3 Οι πτήσεις ελικοπτέρων από/προς κατηγορίας Α και Β αεροδρόμια ή ελικοδρόμια, διεξάγονται σύμφωνα με τους κανονισμούς που εφαρμόζονται στις πτήσεις ιδιωτικών αεροσκαφών. (GEN 1.2.4.2.6)
- 2.7.7.1.1.4 Για πτήσεις ελικοπτέρων προς ένα ή περισσότερα σημεία τα οποία βρίσκονται έξω από αεροδρόμια ή ελικοδρόμια, απαιτείται, η υποβολή σχεδίου πτήσης και κατάλογος των επιβατών τουλάχιστον 2 ώρες πριν από την προβλεπόμενη ώρα αναχώρησης (ETD). Επιπροσθέτως, η προσγείωση και η απογείωση θα πραγματοποιούνται υπό την ευθύνη του κυβερνήτη και αυτό πρέπει να αναγράφεται στη θέση 18 του σχεδίου πτήσης (GEN 1.2.4.2.7).
Επιπλέον, απαιτείται προηγούμενη άδεια από τον ιδιοκτήτη του ελικοδρομίου.
- 2.7.7.1.1.5 Οι πιλότοι θα πρέπει, πριν από τη χρήση του ελικοδρομίου να εξασφαλίζουν ότι μια σαφής προσέγγιση και αναχώρηση μπορεί να πραγματοποιηθεί και, ότι σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, θα είναι διαθέσιμα, κατά μήκος της διαδρομής πτήσης, κατάλληλα πεδία προσγείωσης, λαμβάνοντας υπόψη τις επιδόσεις του ελικοπτερου.
- 2.7.7.1.1.6 Όταν πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ένα προσωρινό πεδίο προσγείωσης* (ENR 1.1.9.1), ο πιλότος του ελικοπτερου είναι υπεύθυνος να κρίνει, κατά τη διάρκεια πτήσης, την καταλληλότητα της περιοχής που έχει επιλεχθεί, με βάση τις καθιερωμένες διαδικασίες, οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας του ελικοπτερου. Οι διαδικασίες αυτές προσδιορίζουν την καταλληλότητα του πεδίου προσγείωσης, λαμβάνοντας υπόψη παραμέτρους που αφορούν: στις συνολικές διαστάσεις του πεδίου προσγείωσης, στη θέση και στο ύψος των εμποδίων κατά τη διάρκεια της προσγείωσης και απογείωσης, στην καταλληλότητα της επιφάνειας (αν υπάρχει χιόνι, άμμο, σκόνη κ.λπ.), στη μέριμνα για την ασφάλεια και προστασία των κατοίκων και των περιουσιών τους στο έδαφος κ.λπ.
Προσγείωση και απογείωση προς/από τα προσωρινά πεδία αγοράζεται κατά τη διάρκεια της νύχτας.
- 2.7.7.1.2 Διαθεσιμότητα των ελικοδρομίων
- 2.7.7.1.2.1 Για πτήσεις ελικοπτέρων στα εθνικά ελικοδρόμια της Ελλάδας είναι απαραίτητη προηγούμενη άδεια από τον ιδιοκτήτη (GEN 1.2.4.2 και ENR 1.1.9.1.2.1.2).



- 2.7.7.1.2.2 Οι ώρες λειτουργίας των ελικοδρομιών συνήθως γίνονται γνωστές μέσω τηλεφώνου μετά από τηλεφώνημα στη διοίκηση του ελικοδρομίου.
- 2.7.7.1.2.3 Διεθνείς πτήσεις ελικοπτέρων που σχεδιάζουν να προσγειωθούν στα ελληνικά ελικοδρόμια, θα πρέπει πρώτα να προσγειωθούν σε ένα διεθνές αεροδρόμιο, προκειμένου να λάβουν τη σχετική έγκριση από τις αρχές (τελωνείο, υγειονομείο, έλεγχο διαβατηρίων) και στη συνέχεια, αφού λάβουν την απαιτούμενη άδεια, θα συνεχίζουν στον προορισμό τους, υποβάλλοντας ένα ξεχωριστό σχέδιο πτήσης

**Σημείωση.- Πεδίο θεωρείται μια περιοχή η οποία χρησιμοποιείται ή προορίζεται να χρησιμοποιηθεί προσωρινά, για την απογείωση ή/και την προσγείωση ελικοπτερου, και η οποία βρίσκεται εκτός αεροδρομιών, εγκεκριμένων ελικοδρομιών και κατοικημένων περιοχών.*

2.7.7.2 ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ (ENR 1.1.9)

- 2.7.7.2.1 Τα ελικόπτερα μπορούν να ίπανται με κανόνες IFR ή VFR, στις δε πτήσεις ελικοπτέρων θα εφαρμόζονται αντίστοιχα οι διαδικασίες που ισχύουν για τα αεροσκάφη με σταθερά πτερύγια (fixed-wing aircraft). Τυχόν εξαιρέσεις ή αποκλίσεις από τους κανόνες και τις διαδικασίες των IFR ή VFR πτήσεων αναφέρονται κατωτέρω:

- 2.7.7.2.1.1 Μια πτήση ελικοπτερου μπορεί να διεξαχθεί έξω από τα πλευρικά όρια του ελεγχόμενου εναερίου χώρου, πάνω από την ελληνική επικράτεια, υπό τον όρο ότι ειδική άδεια έχει ληφθεί από την αρμόδια Αρχή ή μονάδα εξυπηρέτησης E.K. Σε αυτή την περίπτωση, στην πτήση θα παρέχεται μόνο εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και εξυπηρέτηση συνέγερσης, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και διαδικασίες.

2.7.7.2.2 Απογείωση και προσγείωση

Τα ελικόπτερα μπορούν να απογειωθούν ή να προσγειωθούν σε:

- αεροδρόμια
- ελικοδρόμια εγκεκριμένα από την ΥΠΑ και δημοσιευμένα στο ΕΑΠ Ελλάδος (AD 3).
- μη-καθορισμένα προσωρινά πεδία.

2.7.7.2.2.1 Στα αεροδρόμια

- τα ελικόπτερα θα χρησιμοποιούν για απογείωση/προσγείωση τις καθορισμένες και ενδεικνυόμενες περιοχές, όπου έχουν τέτοιες καθιερωθεί
- στα ελεγχόμενα αεροδρόμια, μπορούν να χρησιμοποιηθούν άλλες κατάλληλες για απογείωση/προσγείωση περιοχές, σύμφωνα με την εξουσιοδότηση της μονάδας E.K.
- στα ελεγχόμενα αεροδρόμια, τα ελικόπτερα δεν θα πρέπει να παρεμβάλλονται στα ίχνη των ενόργανων διαδικασιών που εκτελούν τα ελεγχόμενα α/φ κατά την απογείωση ή προσγείωση αυτών
- στα μη ελεγχόμενα αεροδρόμια, οι κυβερνήτες ή οι φορείς εκμετάλλευσης των ελικοπτέρων, έχουν εξολοκλήρου την ευθύνη επιλογής του κατάλληλου τόπου προσγείωσης.



Σημείωση.- Τα κλειστά αεροδρόμια δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από ελικόπτερα για απογείωση ή προσγείωση, εκτός εάν έχει χορηγηθεί από την ΥΠΑ ειδική άδεια.

2.7.7.2.2 Όλα τα πολιτικά ελικοδρόμια στην Ελλάδα είναι μη ελεγχόμενα.

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

2.7.8.1 ΣΤΑΘΕΡΗ ΕΝΟΡΓΑΝΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ (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.

2.7.8.2 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).

2.7.8.3 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.



2.7.8.4 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).

2.7.8.4.1 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 έχουν ως ακολούθως:

Αεροδρόμιο	SID	AR	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
Καβάλας / Μ. Αλέξανδρος	SID	STAR	
Καρπάθου	SID		IAP
Καστοριάς / Αριστοτέλης	SID		IAP
Κέρκυρας / Ι. Καποδίστριας	SID	STAR	
Κεφαλληνίας	SID	STAR	
Κοζάνης / Φίλιππος	SID	STAR	
Κυθήρων	SID	STAR	
Κω / Ιπποκράτης	SID	STAR	
Λάρισα	SID		IAP
Λήμνου	SID	STAR	
Μήλου	SID		IAP
Μυκόνου	SID	STAR	
Μυτιλήνης / Οδ. Ελύτης	SID	STAR	
Ν. Αγχιάλου	SID	STAR	
Πάρου	SID		IAP
Ρόδου / Διαγόρας	SID	STAR	
Ρόδου / Μαριτσά	SID		IAP
Σάμου	SID	STAR	
Σαντορίνης	SID	STAR	
Σκιάθου	SID		IAP
Σκύρος	SID	STAR	
Σύρου	SID		IAP
Τανάγρας	SID	STAR	
Χανίων / Σούδας	SID	STAR	
Χίου	SID	STAR	



2.7.9 Ωράριο λειτουργίας των αερολιμένων

2.7.9.1 Το ωράριο λειτουργίας των αερολιμένων καθορίζεται με απόφαση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται δύο φορές το χρόνο και αφορά τη χειμερινή και θερινή περίοδο λειτουργίας.

2.7.9.2 Για τους αερολιμένες μη 24ώρου λειτουργίας, οι αφίξεις/αναχωρήσεις των α/φ θα πρέπει να πραγματοποιούνται εντός των αναφερομένων στην απόφαση ωρών.

2.7.9.3 Η λειτουργία των αερολιμένων αρχίζει μία ώρα πριν την αναφερόμενη ώρα έναρξης και λήγει μισή ώρα μετά την αναφερόμενη ώρα λήξης.

2.7.9.4 Οι αερολιμένες δεν θα κάνουν αποδεκτά σχέδια πτήσης, εφόσον οι ώρες κινήσεως των α/φ προβλέπονται εκτός ωρών λειτουργίας των αερολιμένων προορισμού, εκτός από έκτακτες επείγουσες περιπτώσεις, όπως:

- μεταφορά ασθενών
 - πτήσεις VIP
 - βλάβη α/φ ή
 - άλλες σοβαρές ανάγκες
- όπως αναφέρεται στην ΜΟΔ 105 (2008).

2.7.9.5 Γί' αυτές τις πτήσεις, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η έκτακτη λειτουργία του α/δ με απευθείας συνεννόηση μεταξύ του μεταφορέα και του εκμεταλλευομένου του α/φ ή του νόμιμου εκπροσώπου του:

- I. με τον αερολιμένα προορισμού ή
- II. εάν είναι δυνατόν, με την αρμόδια Διεύθυνση Αερολιμένων (ΥΠΑ/ΚΥ/Δ3), η ενημέρωση της οποίας σε κάθε περίπτωση είναι αναγκαία έστω και μεταγενέστερα, ή
- III. κατόπιν έκτακτης εντολής της Διοίκησης, ανεξαρτήτως περίπτωσης.

2.7.10 Έκτακτη λειτουργία αερολιμένων

2.7.10.1 Όταν το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 λάβει αίτημα για εκτέλεση έκτακτης πτήσης, ενημερώνει τον εκδότη ότι για την έκτακτη ενεργοποίηση ή, παράταση του ωραρίου λειτουργίας ενός α/δ, αρμόδια υπηρεσία είναι:

- η Διεύθυνση Αερολιμένων / Τμήμα Λειτουργίας (Δ3/Β), κατά τις εργάσιμες ημέρες και ώρες
- ο Αερολιμενικός Έλεγχος του α/δ Αθηνών (ο προϊστάμενος Φυλακής), τις υπόλοιπες ημέρες και ώρες.



- 2.7.10.2 Κάθε τροποποίηση στις ώρες εκτέλεσης ή, ακύρωση της έκτακτης πτήσης, που τυχόν γνωστοποιείται Στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1, θα μεταβιβάζεται στην αρμόδια μονάδα.
- 2.7.10.3 Όταν η έκτακτη πτήση προέρχεται από χώρα μη μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το α/φ πρέπει να προσγειωθεί πρώτα σε διεθνή αερολιμένα όπου, κατά τις ώρες αυτές, λειτουργεί τελωνειακός έλεγχος, έλεγχος διαβατηρίων κ.λπ.
- 2.7.11 **Κλείσιμο αερολιμένα** (AD 1.1-10, παρ. 1.1.6.1.6)
- 2.7.11.1 Είναι στη διακριτική ευχέρεια του κυβερνήτη να προσγειωθεί ή απογειωθεί από α/δ της ΥΠΑ όταν επικρατούν σε αυτό κακές καιρικές συνθήκες.
- 2.7.11.2 Οι μοναδικές περιπτώσεις που ένα πολιτικό α/δ κλείνει, για την κανονική εναέρια κυκλοφορία, είναι:
- I. όταν η επιφάνεια της περιοχής προσγείωσης είναι ακατάλληλη (π.χ. λόγω υπερβολικής συσσώρευσης χιονιού, ύπαρξης εμποδίων στην περιοχή ελιγμών, σαθρότητας του εδάφους κ.λπ.)
 - II. σε χρόνο και υπό όρους που περιγράφονται σε NOTAMs
 - III. εάν ουσιώδεις διευκολύνσεις του α/δ είναι εκτός λειτουργίας (π.χ. ραδιοβοηθήματα).
- 2.7.11.3 Σε κυβερνήτη ευρισκόμενο σε κατάσταση έσχατης ανάγκης, θα επιτραπεί να προσγειωθεί, ανεξαρτήτως της κατάστασης των διευκολύνσεων του α/δ.



2.8 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ (AERODROME FLIGHT INFORMATION SERVICE – AFIS)

2.8.1 Γενικά

2.8.1.1 Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Πτήσης Αεροδρομίου είναι ο όρος, ο οποίος χρησιμοποιείται, προκειμένου να περιγράψει την παροχή ουσιωδών πληροφοριών, οι οποίες είναι χρήσιμες για την ασφαλή και αποτελεσματική διεξαγωγή της κυκλοφορίας αεροδρομίου, εκείνων των α/δ, στα οποία διαπιστώνεται ότι δεν δικαιολογείται η παροχή ελέγχου αεροδρομίου ή δεν δικαιολογείται σε 24ωρη βάση (ENR 1.1.1.5.3.4.1.1).

2.8.1.2 Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Πτήσης Αεροδρομίου παρέχεται σε όλα τα πολιτικά μη ελεγχόμενα α/δ από την τοπική Υπηρεσία AFIS, η οποία συνήθως συστεγάζεται με τον τοπικό σταθμό τηλεπικοινωνιών (COM STATION).

2.8.1.3 Το χαρακτηριστικό κλήσης μιας υπηρεσίας AFIS λαμβάνεται από το όνομα του α/δ ακολουθούμενο από τη λέξη "INFORMATION", π.χ. MILOS INFORMATION.

Το χαρακτηριστικό κλήσης για έναν αεροναυτικό τηλεπικοινωνιακό σταθμό αέρος-εδάφους α/δ, θα είναι το όνομα του α/δ και η λέξη "RADIO", π.χ. MILOS RADIO.

2.8.1.4 Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Πτήσης Αεροδρομίου παρέχεται σε όλη την κυκλοφορία στην περιοχή ελιγμών και σε όλα τα αεροσκάφη, τα οποία δικαιούνται στη γειτνίαση του αεροδρομίου.

2.8.1.5 Οι Μονάδες AFIS θα πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να εφοδιάζονται με τις ίδιες πληροφορίες, με αυτές που παρέχονται στους πύργους ελέγχου αεροδρομίων (ENR 1.1.1.5.3.4.2.1), όπως:

- I. μετεωρολογικές πληροφορίες (τρέχουσες μετεωρολογικές αναφορές και προβλέψεις για το αεροδρόμιο, τρέχουσες πληροφορίες σχετικά με την ορατότητα διαδρόμου,
- II. Επιχειρησιακή κατάσταση των βοηθητικών υποδομών (ραδιοβοηθήματα κ.λπ)
- III. Πληροφορίες σχετικά με μη επανδρωμένα αερόστατα.

2.8.1.6 Είναι βασικό οι κυβερνήτες να αποκαθιστούν έγκαιρα και να διατηρούν αμείβορη επικοινωνία με την αρμόδια υπηρεσία AFIS και να αναφέρουν τις θέσεις τους, το ύψος τους και όλους τους σημαντικούς ελιγμούς, καθώς και τις προθέσεις τους, καθόσον η αποτελεσματικότητα της εξυπηρέτησης της υπηρεσίας AFIS εξαρτάται από τις πληροφορίες που λαμβάνει.



2.8.1.7 Η Μονάδα AFIS είναι υπεύθυνη να παρέχει προς τα α/φ που προσγειώνονται/απογειώνονται προς/από το α/δ, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

- I. μετεωρολογικές πληροφορίες συμπεριλαμβανομένων και πληροφοριών SIGMET (διεύθυνση, ταχύτητα ανέμου, QNH, θερμοκρασία, ορατότητα κ.λπ.)
- II. πληροφορίες που θα δώσουν τη δυνατότητα στον κυβερνήτη να επιλέξει τον κατάλληλο διάδρομο προσγείωσης που θα χρησιμοποιήσει
- III. πληροφορίες σχετικά με α/φ, οχήματα και προσωπικό που κινούνται στην περιοχή ελιγμών ή α/φ που κινούνται στην περιοχή γύρω από το α/δ
- IV. κατάσταση διαδρόμου και α/δ και για όποια αλλαγή στην επιχειρησιακή κατάσταση αυτού
- V. κατάσταση ραδιοβοηθημάτων
- VI. μεταβίβαση οποιουδήποτε μηνύματος ή εξουσιοδότησης που έλαβε από άλλες μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ.
- VII. εξυπηρέτηση συνέγερσης .

2.8.1.8 Επισημαίνεται ότι η υπηρεσία AFIS δεν εκδίδει εξουσιοδοτήσεις, αλλά παρέχει χρήσιμες πληροφορίες για τους κυβερνήτες, ούτως ώστε να αποφασίσουν οι ίδιοι για τις περαιτέρω ενέργειες, διατηρώντας τον κατάλληλο διαχωρισμό στον κύκλο του α/δ και κατά τη διάρκεια της προσγείωσης ή απογείωσης, σύμφωνα με τους κανόνες Αέρος (Annex 2).

Η υπηρεσία AFIS, επί παραδείγματι, δίδει τα μετεωρολογικά στοιχεία, την ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου, αλλά οι κυβερνήτες αποφασίζουν ποιο διάδρομο θα επιλέξουν για προσγείωση ή απογείωση.

2.8.1.9 Όταν μια πτήση διεξάγεται εντός ενός α/δ ή στη γειτνίαση α/δ όπου παρέχεται εξυπηρέτηση AFIS, ο κυβερνήτης, με βάση τις πληροφορίες που λαμβάνει από την υπηρεσία AFIS, σε συνδυασμό με τη δική του αντίληψη και τις παρατηρήσεις, έχει την απόλυτη διακριτική ευχέρεια και ευθύνη για:

- I. τη διαδρομή που θα ακολουθήσει
- II. το διαχωρισμό του από οχήματα και εμπόδια
- III. το διάδρομο προσγείωσης που θα επιλέξει
- IV. να ενημερώσει την υπηρεσία AFIS του α/δ για τις ανωτέρω (I, II, III) προθέσεις του.

2.8.1.10 Οι Μονάδες AFIS θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι το FIC ή/και το ACC ενημερώνονται για τις αναχωρήσεις και αφίξεις των α/φών στο α/δ AFIS. Εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά, οι πληροφορίες που διατίθενται θα πρέπει να συμπεριλαμβάνουν την ταυτότητα του α/φους, το α/δ αναχώρησης ή προορισμού, την ώρα απογείωσης ή προσγείωσης, τον



αναμενόμενο χρόνο μεταβίβασης των επικοινωνιών και, όπου είναι αναγκαίο, αίτημα για en-route clearance.

- 2.8.1.11 Το FIC ή το ACC θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η μονάδα AFIS ενημερώνεται σχετικά με την άφιξη του α/φους στο α/δ AFIS. Οι πληροφορίες που παρέχονται θα πρέπει να συμπεριλαμβάνουν τα σχετικά στοιχεία του ισχύοντος σχεδίου πτήσης, τον εκτιμώμενο χρόνο άφιξης και την αναμενόμενη ώρα μεταβίβασης των επικοινωνιών.

2.8.2 **Αφίξεις/αναχωρήσεις α/φ σε α/δ με εξυπηρέτηση AFIS**

Σχετικά με τις αφίξεις/αναχωρήσεις α/φ σε α/δ, στα οποία παρέχεται εξυπηρέτηση AFIS διακρίνουμε δύο περιπτώσεις, οι οποίες έχουν σχέση με τη θέσπιση και δημοσίευση ενόργανων διαδικασιών άφιξης και αναχώρησης.

2.8.2.1 **ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΘΕΙ ΕΝΟΡΓΑΝΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΦΙΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ**

2.8.2.1.1 Αφίξεις

Οι αφίξεις α/φ σε α/δ για τα οποία δεν έχουν δημοσιευθεί ενόργανες διαδικασίες άφιξης θα πραγματοποιούνται μόνο σε συνθήκες VMC, με κανόνες VFR.

Οι IFR πτήσεις, οι οποίες έχουν προορισμό α/δ για τα οποία δεν έχουν δημοσιευθεί ενόργανες διαδικασίες άφιξης, θα ίπτανται εντός ελεγχόμενου εναερίου χώρου μέχρι να ακυρώσουν το IFR σχέδιο πτήσης.

Η αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ. θα καθοδηγεί τα α/φ μέσω της καταλληλότερης διαδρομής πάνω από το α/δ προορισμού τους ή όσο γίνεται πλησιέστερα σε αυτό (abeam), εξουσιοδοτούμενα στο ελάχιστο επίπεδο πτήσης του εναερίου διαδρόμου.

Το αργότερο στο σημείο αυτό, το α/φ θα πρέπει να έχει βρεθεί σε συνθήκες VMC, προκειμένου να ακυρώσει την IFR πτήση και να προωθηθεί με κανόνες VFR στο α/δ προορισμού του.

Ακολουθώντας το α/φ θα αποκαθιστά αμφίφορη επικοινωνία με την αρμόδια υπηρεσία AFIS, προκειμένου να λάβει τις κατάλληλες πληροφορίες που θα διευκολύνουν τη προσγείωση του.

Στην αντίθετη περίπτωση, όταν δηλαδή το α/φ δεν βρεθεί σε συνθήκες VMC, τότε αυτό θα πρέπει να προωθηθεί από την αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ., στο α/δ εναλλαγής που αναγράφεται στο σχέδιο πτήσης, το οποίο θα πρέπει να έχει επιλεγεί μεταξύ αυτών για τα οποία υπάρχουν ενόργανες διαδικασίες άφιξης.



2.8.2.1.1.1 Φρασεολογία:

- Descend FL ... (MFL)
- Report flight conditions (if flight conditions unknown)
- Report when VMC (if IMC)
- Report ready to cancel IFR FPL (if IFR FPL is not cancelled)
- Radar service terminated, contact AFIS (if IFR FPL is cancelled)

2.8.2.1.2 Αναχωρήσεις

Οι αναχωρήσεις α/φ από α/δ για τα οποία δεν έχουν δημοσιευθεί ενόργανες διαδικασίες αναχώρησης θα πραγματοποιούνται μόνο σε συνθήκες VMC, με κανόνες VFR.

Το α/φ που προτίθεται να αναχωρήσει, πρέπει να ζητήσει και να εξασφαλίσει εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ. πριν την αναχώρησή του.

Οι εκδιδόμενες εξουσιοδοτήσεις θα ισχύουν μόνο για το τμήμα της διαδρομής που περιλαμβάνεται μέσα στον ελεγχόμενο εναέριο χώρο πάνω από το ελάχιστο επίπεδο πτήσης του πρώτου εναερίου διαδρόμου της διαδρομής του.

2.8.2.1.2.1 Φρασεολογία:

- proceed VFR until reaching FL ... (MFL) of airway ...
- cleared to ... (clearance limit) via airways ... at FL...

2.8.2.2 Α/Δ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΧΟΥΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΘΕΙ ΕΝΟΡΓΑΝΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΦΙΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ

2.8.2.2.1 Γενικές διατάξεις

Οι CTRs θεσπίζονται όταν αποφασίζεται ότι πρέπει να παρέχεται έλεγχος Ε.Κ. στα τμήματα της ενόργανης διαδικασίας που εκτελούν οι IFR πτήσεις που αφικνούνται/ αναχωρούν από ένα α/μιο, σε συνθήκες IMC και τα οποία δεν συμπεριλαμβάνονται ήδη σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο. (Annex 11, Chapter 2, § 2.10.5.1)

2.8.2.2.1.1 Αφίξεις

Μία IFR πτήση με προορισμό α/δ για το οποίο έχουν δημοσιευθεί ενόργανες διαδικασίες άφιξης θα καθοδηγείται στο ραδιοβοήθημα που εξυπηρετεί το α/δ προορισμού της.

Αρχικά θα εξουσιοδοτείται για κάθοδο, σε ύψος όχι κατώτερο από το ελάχιστο επίπεδο του εναερίου διαδρόμου που την οδηγεί στο πιο πάνω ραδιοβοήθημα.

Ακολούθως, ο αρμόδιος ελεγκτής Ε.Κ. θα τερματίζει τον έλεγχο ραντάρ αφού πρώτα το ενημερώσει για το τοπικό QNH.

Στη συνέχεια ο κυβερνήτης θα εκτελεί την κατάλληλη ενόργανη διαδικασία άφιξης.



2.8.2.2.1.1.1 Φρασεολογία:

- Proceed to ... (ραδιοβοήθημα)
- descend FL ... (ελάχιστο επίπεδο του αεροδιαδρόμου), QNH ...
- radar service terminated
- no other IFR traffic has reported below ... FL
- contact ... INFORMATION on ... (frequency).

2.8.2.2.1.2 Αναχωρήσεις

Ένα α/φ, πριν αναχωρήσει από α/δ για το οποίο έχουν θεσπισθεί και δημοσιευθεί ενόργανες διαδικασίες, πρέπει να ζητήσει και να εξασφαλίσει εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ.

Για το σκοπό αυτό, ο AFISO (Aerodrome Flight Information Service Officer) του α/δ μεταβιβάζει το αίτημα του α/φ στην αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ.

Η αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ. εξουσιοδοτεί αρχικά, μέσω της υπηρεσίας AFIS, το α/φ σε ύψος όχι κατώτερο από το ελάχιστο επίπεδο πτήσης του πρώτου εναερίου διαδρόμου της διαδρομής που θα ακολουθήσει.

2.8.2.2.1.2.1 Φρασεολογία:

- cleared to ... (α/δ προορισμού), via airways ... (διαδρομή)
- climb FL... (ελάχιστο επίπεδο του αεροδιαδρόμου)
- assign SID (name and number) of RWY...

2.8.2.3 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ AFIS

2.8.2.3.1 Αεροδρόμια AFIS και ραδιοβοηθήματα εξυπηρέτησης

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	ΡΑΔΙΟΒΟΗΘΗΜΑΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
Αστυπάλαια	L
Ικαρία	L
Κάλυμνος	---
Κάρπαθος	VOR/DME+ L
Κάσος	L
Καστελόριζο	L
Καστοριά	TVOR/DME+ L
Κοζάνη	DVOR/DME+NDB
Κύθηρα	TVOR/DME+ L
Λέρος	L
Μήλος	VOR/DME + L
Νάξος	L
Πάρος	L



Σητεία	DVOR/DME
Σύρος	L

Σημείωση. – L σημαίνει LF/MF Locator (κατηγορία NDB)
TVOR/DME σημαίνει Terminal VOR
DVOR/DME σημαίνει Doppler VOR

2.8.2.3.2 Αεροδρόμια AFIS με ενόργανες διαδικασίες προσέγγισης

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	
Κάρπαθος	CTR/ATZ
Καστοριά	CTR/ATZ
Κοζάνη	CTR/ATZ
Κύθηρα	CTR/ATZ
Μήλος	CTR/ATZ
Πάρος	CTR/ATZ
Σύρος	CTR/ATZ
Σητεία	CTR/ATZ

Στα ανωτέρω α/δ στα οποία έχουν καθιερωθεί ενόργανες διαδικασίες άφιξης και αναχώρησης τα α/φ μπορούν να προσεγγίζουν και να αναχωρούν IFR. Η ευθύνη εκτέλεσης της διαδικασίας εναπόκειται αποκλειστικά στον κυβερνήτη και η μονάδα ελέγχου Ε.Κ. δεν είναι υπεύθυνη να παρακολουθεί την πρόοδο της πτήσης (ENR 1.1-3, παρ. 1.1.1.5.2.3.2.4).

2.8.2.3.3 Αεροδρόμια AFIS χωρίς ενόργανες διαδικασίες

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	
Αστυπάλαια	ATZ
Ικαρία	ATZ
Κάλυμνος	ATZ
Κάσος	ATZ
Καστελόριζο	ATZ
Λέρος	ATZ
Νάξος	ATZ



Στα ανωτέρω α/δ δεν έχουν καθιερωθεί ενόργανες διαδικασίες και τα α/φ προσεγγίζουν VFR, ακυρώνοντας το IFR σχέδιο πτήσης.

2.8.2.4 Α/Δ ΑΦΙΣ ΜΕ ΕΝΟΡΓΑΝΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΗ ΜΟΝΑΔΑ
Κάρπαθος	ΚΕΠΑΘ
Καστοριά	ΚΕΠΜΑ
Κοζάνη	<u>10500 -14000 ΚΕΠΜΑ</u>
Κοζάνη	10000 ↓ ΛΑΡΙΣΑ APP
Κύθηρα	ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP
Μήλος	ΚΕΠΑΘ
Πάρος	ΚΕΠΑΘ
Σητεία	ΗΡΑΚΛΕΙΟ APP
Σύρος	ΑΘΗΝΑΙ APP



2.9 Α/Δ AFIS ΜΕ ΕΝΟΡΓΑΝΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ - ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΑ ΚΕΠ ΑΘΗΝΩΝ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

2.9.1 Γενικά

Κατά τη διεξαγωγή της ενόργανης διαδικασίας προσέγγισης ή αναχώρησης ή/και διαδικασίας αποτυχημένης προσέγγισης, ο ελεγκτής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 δεν έχει καμία υποχρέωση να παρακολουθεί την πρόοδο της πτήσης, καθότι η σωστή εκτέλεση της διαδικασίας, εναπόκειται αποκλειστικά στον κυβερνήτη (ENR 1.1-3, παρ. 1.1.1.5.2.3.2.4).

Σημείωση.- Υπενθυμίζεται ότι, στα αεροδρόμια για τα οποία δεν υπάρχουν δημοσιευμένες ενόργανες διαδικασίες άφιξης και αναχώρησης, τα α/φ προσεγγίζουν και αναχωρούν VFR.

2.9.1.1 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ AFIS ΜΕ ΕΝΟΡΓΑΝΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ

Α/δ AFIS με ενόργανες διαδικασίες προσέγγισης και αναχώρησης και με τα οποία συνεργάζονται τα ΚΕΠ Αθηνών-Μακεδονίας, είναι τα ακόλουθα:

- Κάρπαθος
- Καστοριά
- Μήλος
- Πάρος
- Κοζάνη (ΛΑΡΙΣΑ APP)

2.9.1.2 ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ

Στα ανωτέρω α/δ για τα οποία έχουν καθιερωθεί σταθερές ενόργανες διαδικασίες αναχώρησης (SIDs) εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

2.9.1.2.1 Το α/φ ζητά IFR εξουσιοδότηση αναχώρησης μέσω του AFISO (**A**erodrome **F**light **I**nformation **S**ervice **O**fficer).

Ο AFISO μεταβιβάζει το αίτημα του α/φ στον αρμόδιο τομέα του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 αναφέροντας και τον επιλεχθέντα από τον κυβερνήτη διάδρομο.

Ο ράππερ του αρμόδιου τομέα ενεργεί ως ακολούθως:

- ζητά από τον AFISO τον υπολογιζόμενο χρόνο αναχώρησης του α/φ
- διερευνά την πιθανή ύπαρξη άφιξης α/φ στο α/δ, καθώς και τον χρόνο κατά τον οποίο η άφιξη υπολογίζει να φθάσει πάνω από το ραδιοβοήθημα, το οποίο εξυπηρετεί τις ενόργανες διαδικασίες του α/δ
- αν διαπιστώσει ότι το αφικνούμενο α/φ, υπολογίζει να φθάσει πάνω από το ραδιοβοήθημα του α/δ, σε χρονικό διάστημα



μικρότερο των 15 λεπτών από το χρόνο κατά τον οποίο υπολογίζει να αναχωρήσει το α/φ, το οποίο βρίσκεται ακόμα στο έδαφος, δεν εκδίδει εξουσιοδότηση αναχώρησης.

Στην περίπτωση αυτή, ενημερώνει ότι το α/φ θα παραμείνει στο έδαφος, εκτός του εν χρήσει διαδρόμου και ότι θα αναχωρήσει, αφότου το αφικνούμενο α/φ προσγειωθεί και ελευθερώσει τον διάδρομο

- αν διαπιστώσει ότι η πλησιέστερη άφιξη α/φ, υπολογίζει να φθάσει πάνω από το ραδιοβοήθημα του α/δ σε χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 15 λεπτών από το χρόνο κατά τον οποίο υπολογίζει να αναχωρήσει το α/φ, το οποίο βρίσκεται στο έδαφος, εκδίδει εξουσιοδότηση, η οποία περιλαμβάνει τα κατωτέρω:
 - το κατάλληλο επίπεδο πτήσης, το οποίο είναι ίσο ή μεγαλύτερο του ελαχίστου επιπέδου πτήσης του εναερίου διαδρόμου
 - κώδικα SSR
 - οποιοδήποτε τυχόν περιορισμό
- αν διαπιστώσει ότι η πλησιέστερη άφιξη α/φ, υπολογίζει να φθάσει πάνω από το ραδιοβοήθημα του α/δ ακριβώς 15 λεπτά μετά τον υπολογιζόμενο χρόνο αναχώρησης του α/φ, το οποίο βρίσκεται στο έδαφος, εκδίδει μεν εξουσιοδότηση αλλά θέτει ως απαράβατο περιορισμό ότι, η απογείωση του α/φ θα πραγματοποιηθεί ακριβώς στον υπολογιζόμενο χρόνο αναχώρησης ή ενωρίτερα, αλλιώς το α/φ θα παραμείνει εκτός διαδρόμου και θα απογειωθεί αφού προσγειωθεί και ελευθερώσει το διάδρομο το αφικνούμενο α/φ.

2.9.1.2.2 Διαδοχικές IFR αναχωρήσεις.

Σε περίπτωση διαδοχικών αναχωρήσεων α/φ, το δεύτερο α/φ θα απογειώνεται μόνο αφού το α/φ, το οποίο απογειώθηκε πρώτο ολοκληρώσει την διαδικασία αναχώρησης και φτάσει στο ελάχιστο επίπεδο πτήσης του εναερίου διαδρόμου διαδρομής.

Πιθανή άφιξη α/φ επηρεάζει τις αναχωρήσεις όπως περιγράφεται στην ανωτέρω παράγραφο 2.9.1.2.

2.9.1.3 ΑΦΙΞΕΙΣ

Στα α/δ AFIS στα οποία έχουν καθιερωθεί σταθερές ενόργανες διαδικασίες άφιξης εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

2.9.1.3.1 Μία IFR πτήση δεν θα εξουσιοδοτείται κάτω από το ελάχιστο ύψος ασφαλείας του εναερίου διαδρόμου.

2.9.1.3.1.1 Ο planner του αρμόδιου τομέα ενεργεί ως ακολούθως:

- ενημερώνει τον AFISO του α/δ προορισμού, για τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης (ETO) του α/φ πάνω από ραδιοβοήθημα το οποίο εξυπηρετεί τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης του α/δ, και ζητά το QNH για να το μεταβιβάσει στον ελεγκτή ραντάρ



- δεν εξουσιοδοτεί α/φ για αναχώρηση από το εν λόγω α/δ για το χρονικό διάστημα που αρχίζει 15 λεπτά, πριν τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης του α/φ πάνω από ραδιοβοήθημα και τελειώνει

χρόνο άφιξης του α/φους πάνω από το ραδιοβοήθημα και τελειώνει, όταν βεβαιωθεί από τον AFISO, ότι το αφικνούμενο α/φ προσγειώθηκε ασφαλώς και ελευθέρωσε τον διάδρομο, όπως αναφέρεται στην ανωτέρω 2.9.1.2 παράγραφο.

- μεταβιβάζει το QNH στον ελεγκτή ραντάρ.

2.9.1.3.2 Ο ελεγκτής ραντάρ ενεργεί ως ακολούθως:

- εξουσιοδοτεί το α/φ μέχρι το ραδιοβοήθημα το οποίο εξυπηρετεί τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης του α/δ AFIS, δίνοντας κάθοδο μέχρι το ελάχιστο επίπεδο πτήσης του εναερίου διαδρόμου
- ακολούθως, όταν το α/φ φθάσει πάνω από το ραδιοβοήθημα και στο ελάχιστο επίπεδο του εναερίου διαδρόμου, τερματίζει τον έλεγχο ραντάρ, και του μεταβιβάζει το QNH
- ζητά από τον κυβερνήτη να δηλώσει έτοιμος για έναρξη εκτέλεσης της διαδικασίας και τον ενημερώνει ότι δεν υπάρχει άλλη IFR κυκλοφορία κάτω από το ελάχιστο επίπεδο του εναερίου διαδρόμου, και
- μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα του α/δ AFIS.

Φρασεολογία:

- Radar service terminated.
- Descend FL... , QNH ...,
- report ready to commence the standard instrument approach
- No other IFR traffic has been reported below FL...,
- Contact ... Karpathos (AFIS) INFORMATION on ... (*frequency*).

2.9.1.3.3 Σε περίπτωση που ζητηθεί από τον κυβερνήτη η περιγραφή της διαδικασίας προσέγγισης, ο ελεγκτής ραντάρ ενεργεί, όπως ενδεικτικά περιγράφεται στην παράγραφο 2.9.1.4.1 του παρόντος Εγχειριδίου.

2.9.1.3.4 Διαδοχικές IFR αφίξεις

Σε περίπτωση διαδοχικών αφίξεων α/φ ο ελεγκτής ραντάρ ενεργεί ως ακολούθως:

Όταν το δεύτερο α/φ υπολογίζει άφιξη (ETO) πάνω από το ραδιοβοήθημα του α/δ, προτού το πρώτο α/φ προσγειωθεί ασφαλώς και ελευθερώσει τον διάδρομο, τότε αυτό:

- θα εξουσιοδοτείται για κάθοδο σε επίπεδο κατά 1000FT* μεγαλύτερο του ελαχίστου του εναερίου διαδρόμου.
- θα εξουσιοδοτείται να κρατήσει στο ίχνος κράτησης πάνω από το ραδιοβοήθημα του α/δ.
- θα ενημερώνεται για τον αναμενόμενο χρόνο προσέγγισης (expected approach time) ο οποίος θα είναι, κατά 10 λεπτά



τουλάχιστον, μεταγενέστερος του χρόνου κατά τον οποίο το πρώτο α/φ άφησε το ραδιοβοήθημα του α/δ αρχίζοντας την σταθερή διαδικασία άφιξης.

- θα εξουσιοδοτείται για κάθοδο στο ελάχιστο επίπεδο του εναερίου διαδρόμου και θα αρχίζει την εκτέλεση της σταθερής διαδικασίας άφιξης, μόνο αφού το πρώτο α/φ έχει προσγειωθεί ασφαλώς και έχει ελευθερώσει το διάδρομο.

** Σημείωση. – Το ελάχιστο επίπεδο του εναερίου διαδρόμου παραμένει ελεύθερο για χρήση από το προπορευόμενο α/φ, σε περίπτωση αποτυχημένης προσέγγισης (missed approach).*

Φρασεολογία: Descend FL ...

Reaching ... (NAV.AID), enter holding pattern

Expected approach time ...

2.9.1.3.5 Σε περίπτωση κατά την οποία απογειώνεται α/φ από το α/δ AFIS, αντιθέτως των όσων αναφέρονται στην ανωτέρω παρ. 2.9.1.3.1, τότε το αφικνούμενο α/φ:

- θα εξουσιοδοτείται για κάθοδο σε επίπεδο κατά 1000 FT μεγαλύτερο του ελαχίστου του εναερίου διαδρόμου.
- θα εξουσιοδοτείται να κρατήσει στο ίχνος κράτησης πάνω από το ραδιοβοήθημα του α/δ.
- θα ενημερώνεται για τον αναμενόμενο χρόνο προσέγγισης, (expected approach time) ο οποίος θα είναι μεταγενέστερος του χρόνου κατά τον οποίο το απογειούμενο α/φ υπολογίζει πάνω από το ραδιοβοήθημα του α/δ.
- θα εξουσιοδοτείται για κάθοδο στο ελάχιστο επίπεδο του εναερίου διαδρόμου και θα αρχίζει την εκτέλεση της σταθερής διαδικασίας άφιξης, μόνο αφού διασταυρωθεί και διαχωριστεί από το απογειούμενο α/φ.

2.9.1.3.6 Σε περίπτωση κατά την οποία ζητηθεί από τον κυβερνήτη η περιγραφή του ίχνους κράτησης (holding pattern), ο ελεγκτής ραντάρ ενεργεί όπως ενδεικτικά περιγράφεται στην παράγραφο 2.9.1.4.1 του παρόντος Εγχειριδίου.

2.9.1.3.7 Ο AFISO ενημερώνει το ΚΕΠΑΘΜ/Α1:

- για αποτυχημένη προσέγγιση, αν το α/φ εγκαταλείψει την περιοχή ευθύνης της μονάδας AFIS ή όταν η αποτυχημένη προσέγγιση μπορεί να επηρεάσει άλλη αφικνούμενη κυκλοφορία,
- για κάθε α/φ επί ή πλησίον της περιοχής ελιγμών, ή ίπταται στη γειτνίαση του αεροδρομίου, το οποίο μπορεί να θέσει σε κίνδυνο ένα αφικνούμενο α/φ, το οποίο ευρίσκεται ακόμα υπό τον έλεγχο του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.



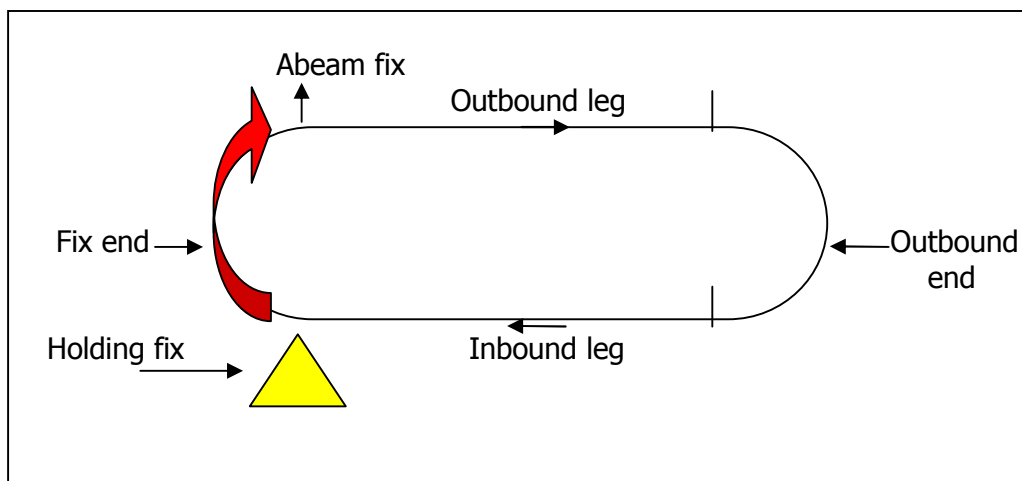
2.9.1.4 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΚΑΙ ΙΧΝΟΥΣ ΚΡΑΤΗΣΗΣ

Εάν ο κυβερνήτης αναφέρει ή είναι εντελώς προφανές στον ελεγκτή ότι ο κυβερνήτης δεν γνωρίζει την ενόργανη διαδικασία προσέγγισης, τότε ο ελεγκτής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα περιγράψει τα κύρια σημεία της διαδικασίας, σύμφωνα με τις παραγράφους 6.5.5.5 και 6.5.4.2 του DOC 4444/ATM501, ως ακολούθως:

2.9.1.4.1 Κατ' αρχάς, ενόσω το α/φ βρίσκεται ακόμα επί διαδρομής, ο ελεγκτής ραντάρ περιγράφει στον κυβερνήτη τη διαδικασία κράτησης πάνω στο ραδιοβόηθημα που εξυπηρετεί το α/δ.

Η διαδικασία κράτησης περιλαμβάνει:

- I. inbound radial ή inbound bearing
- II. το είδος της στροφής (δεξιά ή αριστερή)
- III. το ελάχιστο ύψος ασφαλείας (Minimum Holding Altitude – MHA)
- IV. το χρόνο στο σκέλος εξόδου (time of the outbound leg).



Holding pattern (right turn)

2.9.1.4.2 Εν συνέχεια, είτε το α/φ βρίσκεται επί διαδρομής, είτε κατά τη διαδικασία κράτησης, ο ελεγκτής ραντάρ περιγράφει την ενόργανη διαδικασία άφιξης ως ακολούθως :

- I. το ύψος αρχικής προσέγγισης
- II. την απόσταση (DME) ή τον χρόνο (σε πρώτα λεπτά) από το σημείο εκκίνησης της διαδικασίας κατά τον οποίο η στροφή της διαδικασίας θα αρχίσει (χρόνος outbound σκέλους της διαδικασίας)
- III. το επίπεδο, στο οποίο θα εκτελεστεί η στροφή της διαδικασίας
- IV. το ίχνος τελικής προσέγγισης.

2.9.1.4.3 Εντός του ίχνους κράτησης, το α/φ θα εξουσιοδοτείται από τον ελεγκτή για κάθοδο από το MFL στο MHA, απ' όπου ο κυβερνήτης του α/φ θα

αρχίσει την ενόργανη διαδικασία προσέγγισης και, εν συνεχεία, του προτείνεται να καλέσει στη συχνότητα AFIS του εν λόγω α/δ.

- 2.9.1.4.4 Επίσης θα περιγράφεται, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, η διαδικασία missed approach και θα μεταβιβάζονται και η/οι συχνότητα/τες του/των ραδιοβοηθήματος/των που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.

Φρασεολογία:

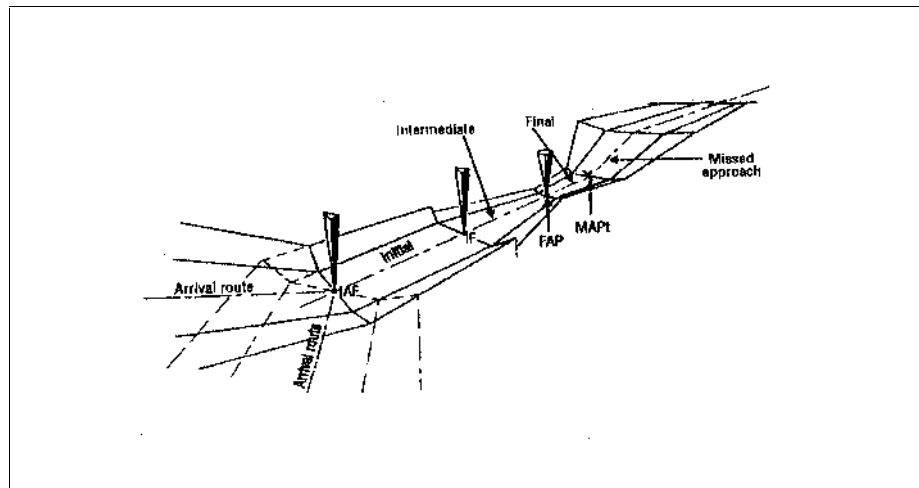
In case you fail to land, execute missed approach with maximum IAS during turn ...

- 2.9.1.4.5 Επισημαίνεται ότι, πριν την εξουσιοδότηση των α/φ για κάθοδο σε απόλυτα ύψη (altitudes), είναι απαραίτητο να μεταβιβασθεί στον κυβερνήτη το QNH της περιοχής του α/δ και το μεταβατικό επίπεδο πτήσης (transition level).

Σημείωση. -. Το transition level είναι το ελάχιστο επίπεδο πτήσης διαθέσιμο για χρήση πάνω από το μεταβατικό απόλυτο ύψος.

- 2.9.1.5 ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΝΟΡΓΑΝΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ

Κάθε ενόργανη προσέγγιση αποτελείται συνήθως από τα τμήματα που φαίνονται στο παρακάτω σχέδιο και περιγράφονται στους ορισμούς που ακολουθούν:



I. Arrival Route

Είναι η διαδρομή που προσδιορίζεται σε μια ενόργανη διαδικασία προσέγγισης, με την οποία α/φ μπορεί να προωθηθεί από την επί διαδρομής φάση της πτήσης σε ένα αρχικό σημείο προσέγγισης.



II. Initial Approach Segment

Είναι το τμήμα μεταξύ του σταθερού σημείου αρχικής προσέγγισης και του σημείου ενδιάμεσης προσέγγισης ή, όπου εφαρμόζεται, του σημείου τελικής προσέγγισης.

III. Intermediate Approach Segment

Είναι το τμήμα μεταξύ είτε του σημείου ενδιάμεσης προσέγγισης και του σημείου τελικής προσέγγισης είτε μεταξύ του τέλους του ίχνους που διαγράφεται, για είσοδο στη διαδικασία και του σημείου τελικής προσέγγισης, κατά περίπτωση.

IV. Final Approach Segment

Είναι το τμήμα στο οποίο έχουν επιτευχθεί ευθυγράμμιση και κάθοδος για προσγειώση.

V. Missed Approach Segment

Είναι το τμήμα που αρχίζει από το MAPt και τερματίζεται σε σημείο απ' όπου μπορεί να αρχίσει άλλη προσέγγιση ή επιστροφή σε καθορισμένο σημείο κράτησης ή ανάληψη επί διαδρομής πτήσης.

2.9.1.6 ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ

Για την κατανόηση των ενόργανων διαδικασιών προσέγγισης, αναλύονται ορισμένες συντμήσεις που χρησιμοποιούνται στις σχετικές δημοσιεύσεις:

FAF	Final Approach Fix
FAP	Final Approach Point
IAF	Initial Approach Fix
IF	Intermediate Fix
MAPt	Missed Approach Point
MDA/H	Minimum Descend Altitude/Height
MSA	Minimum Sector Altitude
OCA / H	Obstacle Clearance Altitude/Height
RDH	Reference Datum Height
THR	Threshold



2.9.2 **Διαδικασία προσέγγισης αφικνούμενων α/φ στο α/δ της Καρπάθου**

2.9.2.1 Διακρίνουμε δύο περιπτώσεις, αναλόγως του εν χρήσει διαδρόμου.

2.9.2.1.1 ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΕΝ ΧΡΗΣΕΙ RWY 30

2.9.2.1.1.1 Περιγραφή holding pattern

Holding fix:	KPC/VOR/DME frequency 111.4
Inbound bearing:	087°
Turns:	Right
Outbound bearing:	267°
Time of the outbound leg:	1min
Min Holding Alt.:	6000FT
Transition altitude:	6000FT

2.9.2.1.1.2 Φρασεολογία:

Reaching KPC enter holding pattern, Inbound bearing 087°, Turns: Right,
Outbound bearing: 267°, Time of the outbound leg: 1min.
Expected Approach Time.....

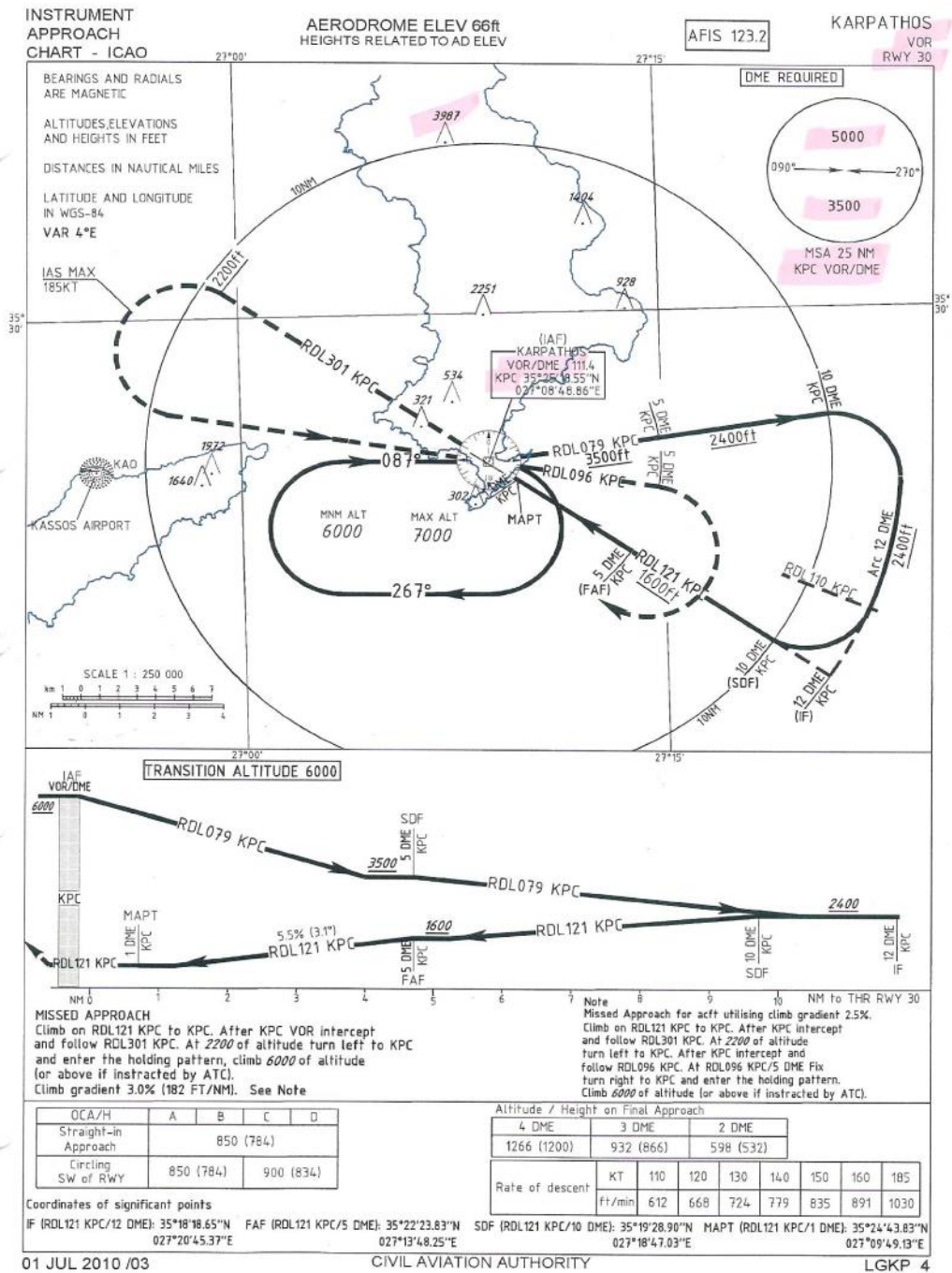
2.9.2.1.1.3 Περιγραφή Σταθερής Διαδικασίας Προσέγγισης VOR/DME RWY 30

Initial approach altitude:	6000FT
Type of procedure:	VOR approach
Outbound leg:	R079 – 10DME
Level at which the arc will be carried out:	2400FT
Final approach track:	R121
Intermediate fix:	R121 12DME
Step Down Fix:	R121 10DME
Final Approach Fix:	R121 5 DME
Missed Approach Fix:	R121 1 DME
OCA for Straight in Approach:	850FT (Aircraft CAT A,B,C,D)
OCA for Circling:	850FT (Aircraft CAT A, B)
Circling:	900FT (Aircraft CAT C, D) Southwest of RWY



Κεφάλαιο 2. Επιχειρησιακά θέματα

2.9.2.1.1.4 Χάρτης Σταθερής Διαδικασίας Προσέγγισης VOR/DME RWY 30





2.9.2.1.2 ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΕΝ ΧΡΗΣΕΙ RWY 12

2.9.2.1.2.1 Περιγραφή holding pattern

Holding fix:	KPC/VOR/DME frequency 111.4
Inbound bearing:	259°
Turns:	Left
Outbound bearing:	079°
Time of the outbound leg:	1min
Min Holding Alt.:	6000FT
Transition altitude:	6000FT

2.9.2.1.2.2 Φρασεολογία:

Reaching KPC enter holding pattern, Inbound bearing: 259°, Turns: Left
Outbound bearing: 079°, Time of the outbound leg: 1min.
Expected Approach Time.....

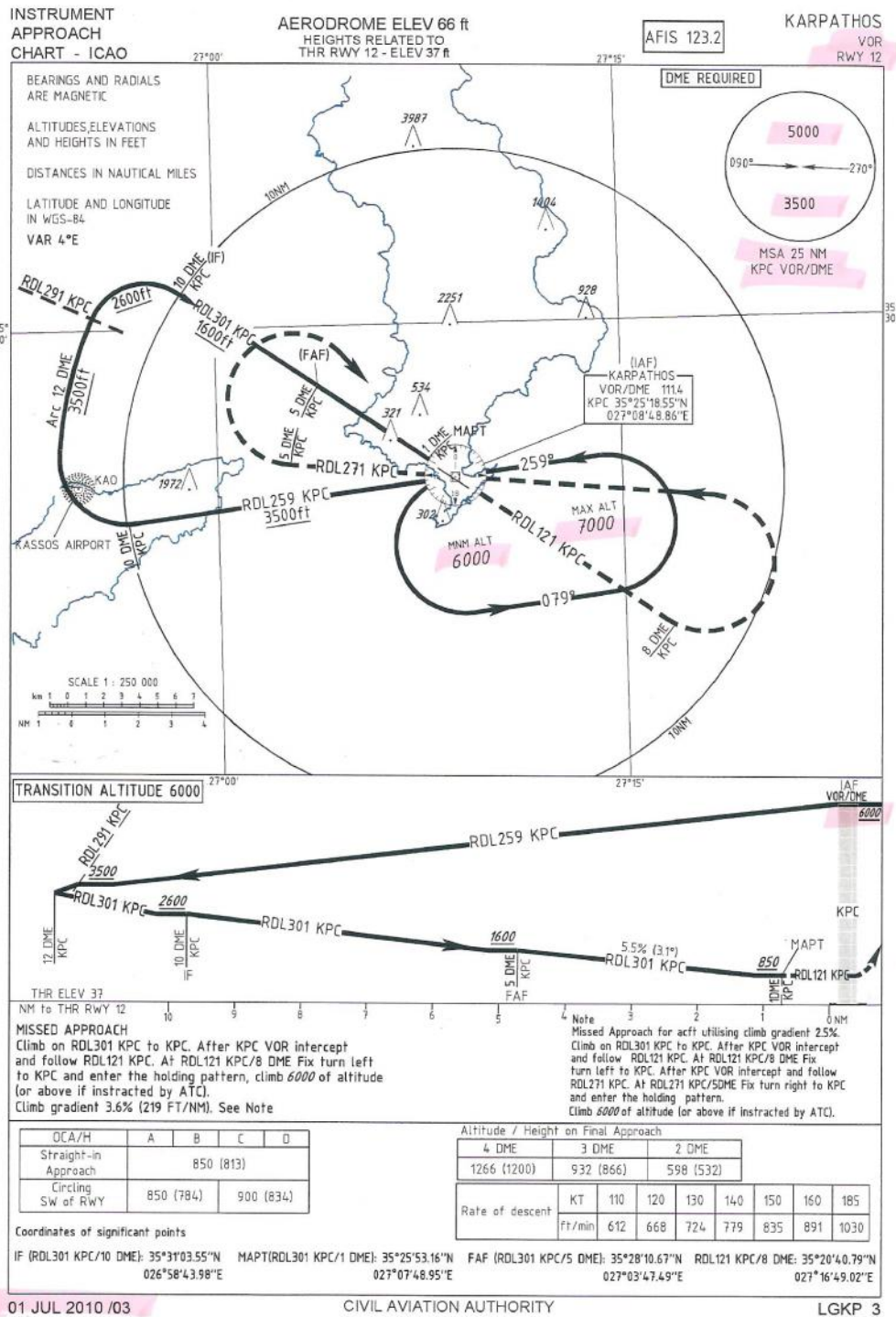
2.9.2.1.2.3 Περιγραφή Σταθερής Διαδικασίας Προσέγγισης VOR/DME RWY 12

Initial approach altitude:	6000FT
Type of procedure:	VOR approach
Outbound leg:	R259-12 DME
Level at which the arc will be carried out:	3500FT
Final approach track:	R301
Intermediate Fix:	R301 10 DME
Final approach Fix:	R301 5 DME
Missed Approach Fix:	R301 1 DME
OCA for Straight in Approach	850FT (Aircraft CAT A, B, C, D)
OCA for Circling:	850FT (Aircraft CAT A, B) 900FT (Aircraft CAT C, D)
Circling:	Southwest of RWY



Κεφάλαιο 2. Επιχειρησιακά θέματα

2.9.2.2 Χάρτης Σταθερής Διαδικασίας Προσέγγισης VOR/DME RWY 12





2.9.3 **Διαδικασία προσέγγισης αφικνούμενων α/φ στο α/δ της Καστοριάς**

2.9.3.1 Διακρίνουμε δύο περιπτώσεις, αναλόγως της κατηγορίας των α/φ.

2.9.3.1.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ VOR/DME ΓΙΑ Α/Φ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ CAT A– B

2.9.3.1.1.1 Περιγραφή Holding pattern

Holding Fix:	KAS/ VOR/DME frequency
	114,5
Inbound radial:	R349
Turns:	Left
MHA:	9000 FT
Time of the outbound leg:	1 min
Transition altitude:	9000FT

2.9.3.1.1.2 Φρασεολογία:

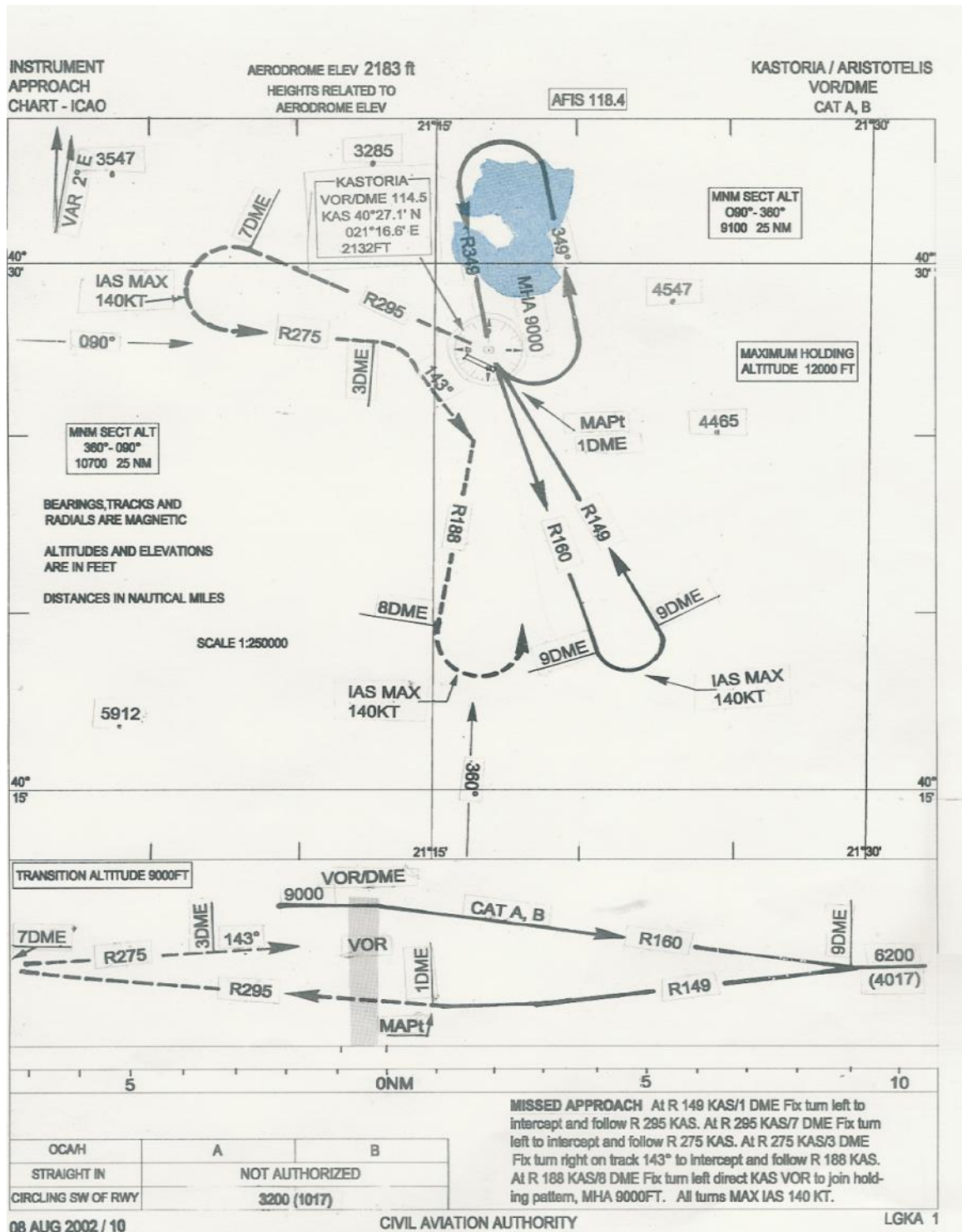
Reaching KAS enter holding pattern, Inbound radial R349, Turns: Left, Outbound bearing 349°, Time of the outbound leg:1min. Expected Approach Time.....

2.9.3.1.1.3 Περιγραφή Σταθερής Διαδικασίας Προσέγγισης VOR/DME CAT A–B α/φ

Initial approach altitude:	9000 FT
Type of procedure:	base turn with circling minima
Outbound leg:	R160 – 9 DME
Level at which the turn will be carried out:	6200 FT at 9 DME with maximum IAS 140 KTs
Final approach track:	R149
Final approach Fix:	9 DME
OCA:	3200 FT
Missed Approach Point	1 DME
Circling:	Southwest of RWY



2.9.3.1.1.4 Χάρτης Σταθερής Διαδικασίας Προσέγγισης VOR/DME CAT A-B a/f





2.9.3.1.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ VOR/DME ΓΙΑ Α/Φ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ CAT C-D

2.9.3.1.2.1 Περιγραφή Holding pattern

Holding Fix:	KAS/ VOR/DME	frequency
	114,5	
Inbound radial:	R349	
Turns:	Left	
MHA:	9000 FT	
Time of the outbound leg:	1 min	
Transition altitude:	9000FT	

2.9.3.1.2.2 Φρασεολογία:

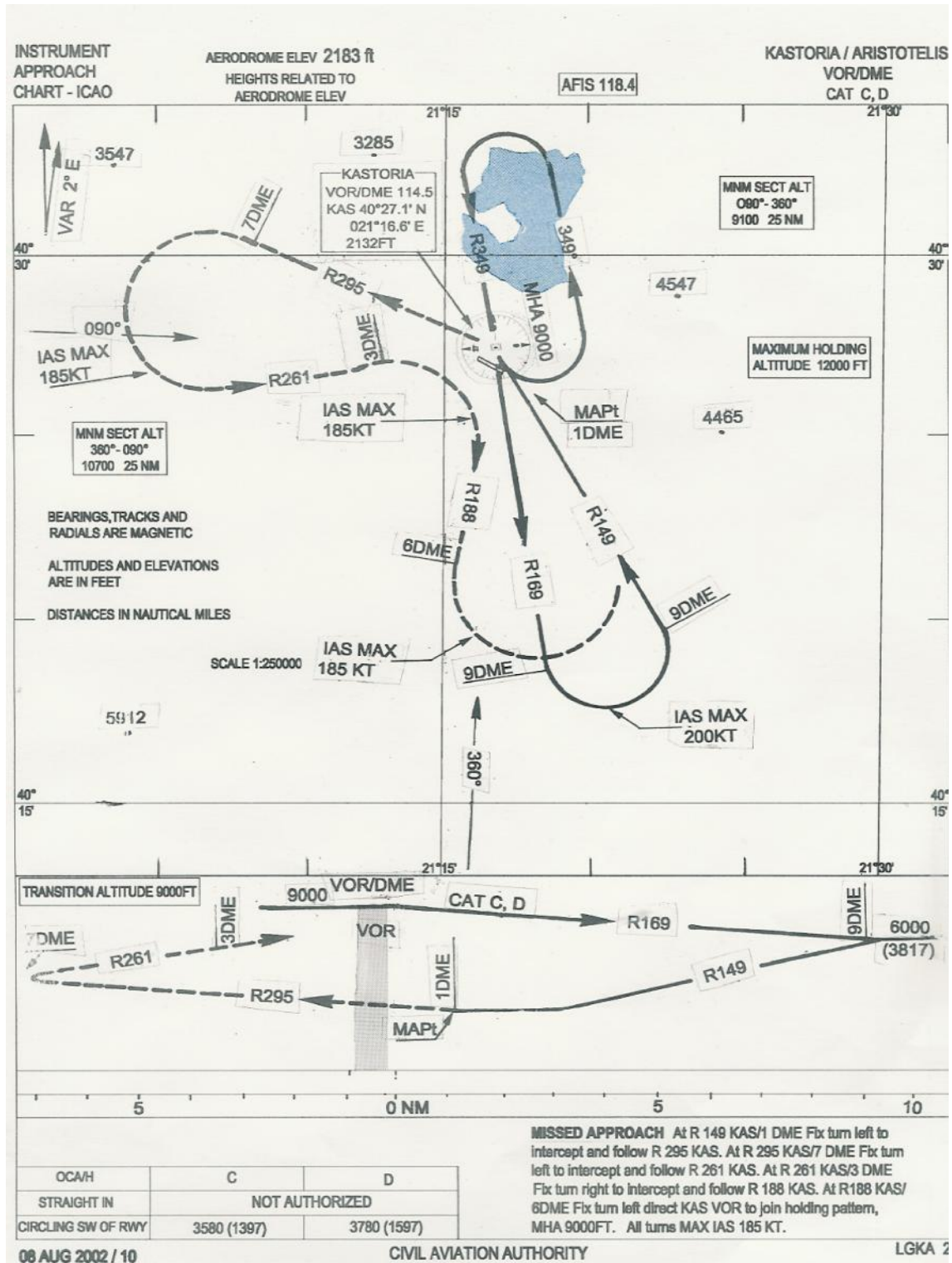
Reaching KAS enter holding pattern, Inbound radial R349,
Turns: Left, Outbound bearing 349°, Time of the outbound leg:1min.
Expected Approach Time.....

2.9.3.1.2.3 Περιγραφή Σταθερής Διαδικασίας Προσέγγισης VOR/DME CAT C-D a/f

Initial approach altitude:	9000 FT
Type of procedure:	base turn with circling minima
Outbound leg:	R169 – 9 DME
Level at which the turn will be carried out:	6000 FT at 9 DME with maximum IAS 200 KTs
Final approach track:	R149
Final approach Fix:	9 DME
OCA*:	3580 FT για CAT C και 3780 FT για CAT D
Missed Approach Point	1 DME
Circling:	Southwest of RWY



2.9.3.1.2.4 Χάρτης Σταθερής Διαδικασίας Προσέγγισης VOR/DME CAT C-D a/f





2.9.4 **Διαδικασία προσέγγισης αφικνούμενων α/φ στο α/δ της Μήλου**

2.9.4.1 Διακρίνουμε δύο περιπτώσεις, αναλόγως εάν το Holding Fix είναι το MIL VOR/DME ή το MLO Locator.

2.9.4.1.1 HOLDING FIX MIL VOR/DME

2.9.4.1.1.1 Περιγραφή Holding pattern

Holding Fix:	MIL/VOR/DME frequency 113,5
Inbound radial:	R217
Turns:	Right
MHA:	4000 FT
Time of the outbound leg:	1 min
Transition altitude:	4000FT

2.9.4.1.1.2 Φρασεολογία:

Reaching MIL/VOR/DME enter holding pattern, Inbound radial R217, Turns: Right, Outbound bearing 217°, Time of the outbound leg: 1min. Expected Approach Time.....

2.9.4.1.1.3 Περιγραφή Σταθερής Διαδικασίας Προσέγγισης MIL VOR/DME

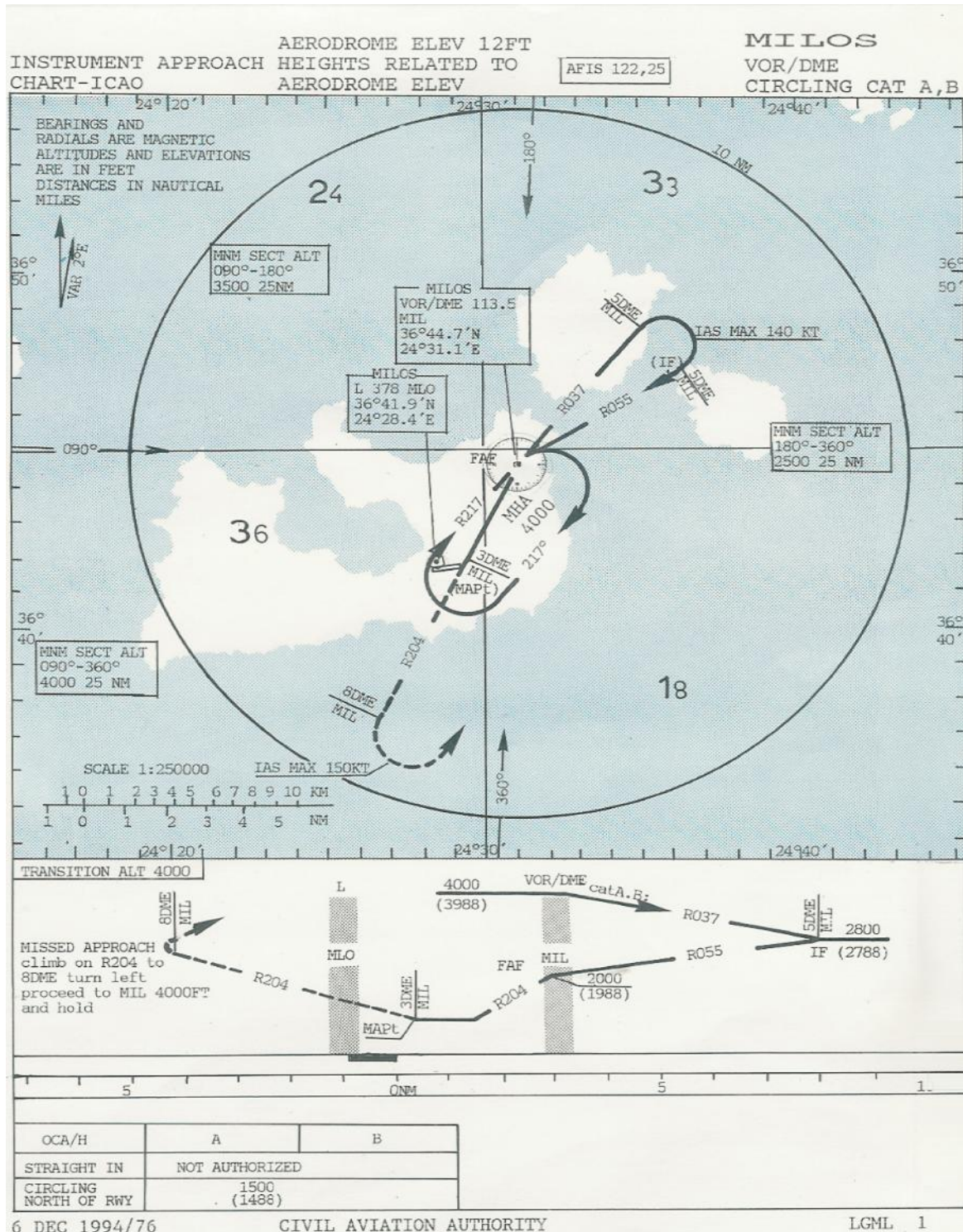
Initial approach altitude:	4000 FT
Type of procedure:	base turn with circling minima

Description of procedure:

On R037 descend 2800 FT at 5 DME turn right with maximum IAS 140 KT during turn and intercept R055 inbound MIL/VOR. At 5 DME on R055 descend 2000 FT. Passing MIL/VOR follow R204 descending to OCA 1500 FT. Circling North of RWY.



2.9.4.1.1.4 Χάρτης Σταθερής Διαδικασίας Προσέγγισης MIL VOR/DME





HOLDING FIX: MLO LOCATOR

2.9.4.1.1.5 Περιγραφή Holding pattern

Holding Fix:	MLO Locator – frequency 378
Inbound bearing:	069°
Turns:	Right
MHA:	4000 FT
Time of the outbound leg:	1 min
Transition altitude:	4000FT

2.9.4.1.1.6 Φρασεολογία:

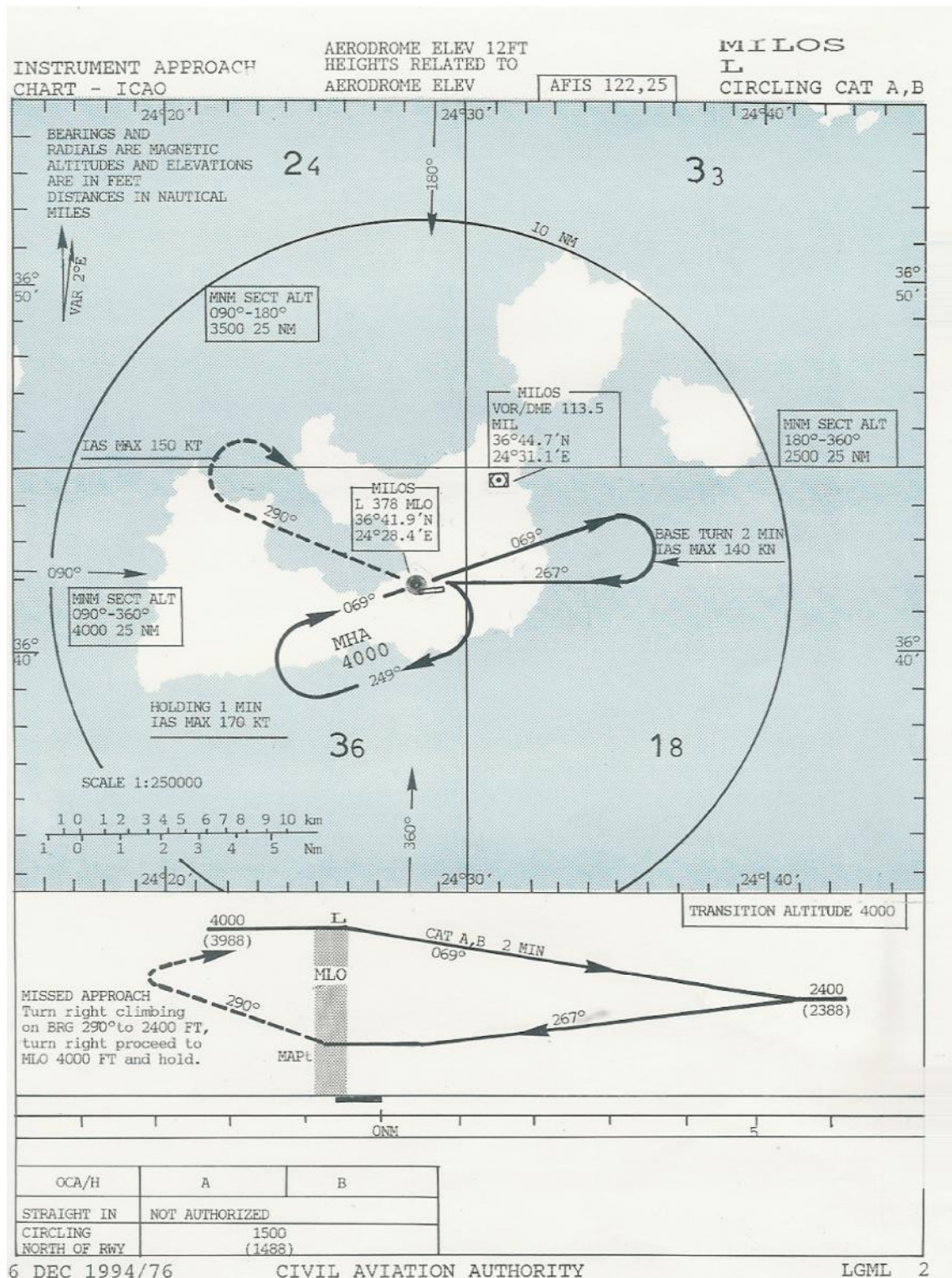
Reaching Milos Locator enter holding pattern, Inbound bearing 069°,
Turns: Right, Outbound bearing: 249°,
Time of the outbound leg: 1min.
Expected Approach Time.....

2.9.4.1.1.7 Περιγραφή Σταθερής Διαδικασίας Προσέγγισης MLO LOCATOR

Initial approach altitude:	4000 FT
Type of procedure:	2 minutes base turn with circling minima
Outbound leg:	bearing 069°
Level at which the turn will be carried out:	2400 FT with maximum IAS 140 KTs
Final approach track:	bearing 267°
OCA:	1500 FT
Circling:	North of RWY



2.9.4.1.1.8 Χάρτης Σταθερής Διαδικασίας Προσέγγισης MLO LOCATOR





2.9.5 Διαδικασία προσέγγισης αφικνούμενων α/φ στο α/δ της Πάρου

2.9.5.1 Διακρίνουμε δύο περιπτώσεις, αναλόγως της κατεύθυνσης από την οποία προσεγγίζει το α/φ.

- I. Αν το α/φ προσεγγίζει από ΚΕΑ/VOR/DME, κατέρχεται επί πορείας στο επίπεδο 4000 FT και εισέρχεται στο holding pattern του Paros Locator (PAO).
- II. Αν το α/φ προσεγγίζει από RIPLI, κατέρχεται στο επίπεδο 8000 FT, εισέρχεται στο holding pattern του Paros Locator και εντός αυτού συνεχίζει την κάθοδο στο minimum holding altitude 4000 FT.

2.9.5.2 Και στις δύο περιπτώσεις ισχύουν τα ακόλουθα:

2.9.5.2.1 Περιγραφή Holding pattern

Holding Fix:	Paros Locator frequency
	386
Inbound bearing:	127°
Turns:	Right
MHA:	4000 FT
Time of the outbound leg:	1 min
Transition altitude:	4000FT

2.9.5.2.2 Φρασεολογία **Holding pattern** για προσέγγιση από **ΚΕΑ**:

Follow bearing 127 inbound PAO.
Descend 4000FT on QNH...
Reaching Paros Locator enter holding pattern,
Inbound bearing 127°, Turns: Right,
Outbound bearing: 307°,
Time of the outbound leg: 1min.
Expected Approach Time

2.9.5.2.3 Φρασεολογία **Holding pattern** για προσέγγιση από **RIPLI**:

Follow bearing 215° inbound PAO.
Descend 8000FT on QNH...
Reaching Paros Locator enter holding pattern and
continue descend 4000FT.
Inbound bearing 127°, Turns: Right,
Outbound bearing: 307°,
Time of the outbound leg: 1min.
Expected Approach Time.....

2.9.5.2.4 Περιγραφή διαδικασίας

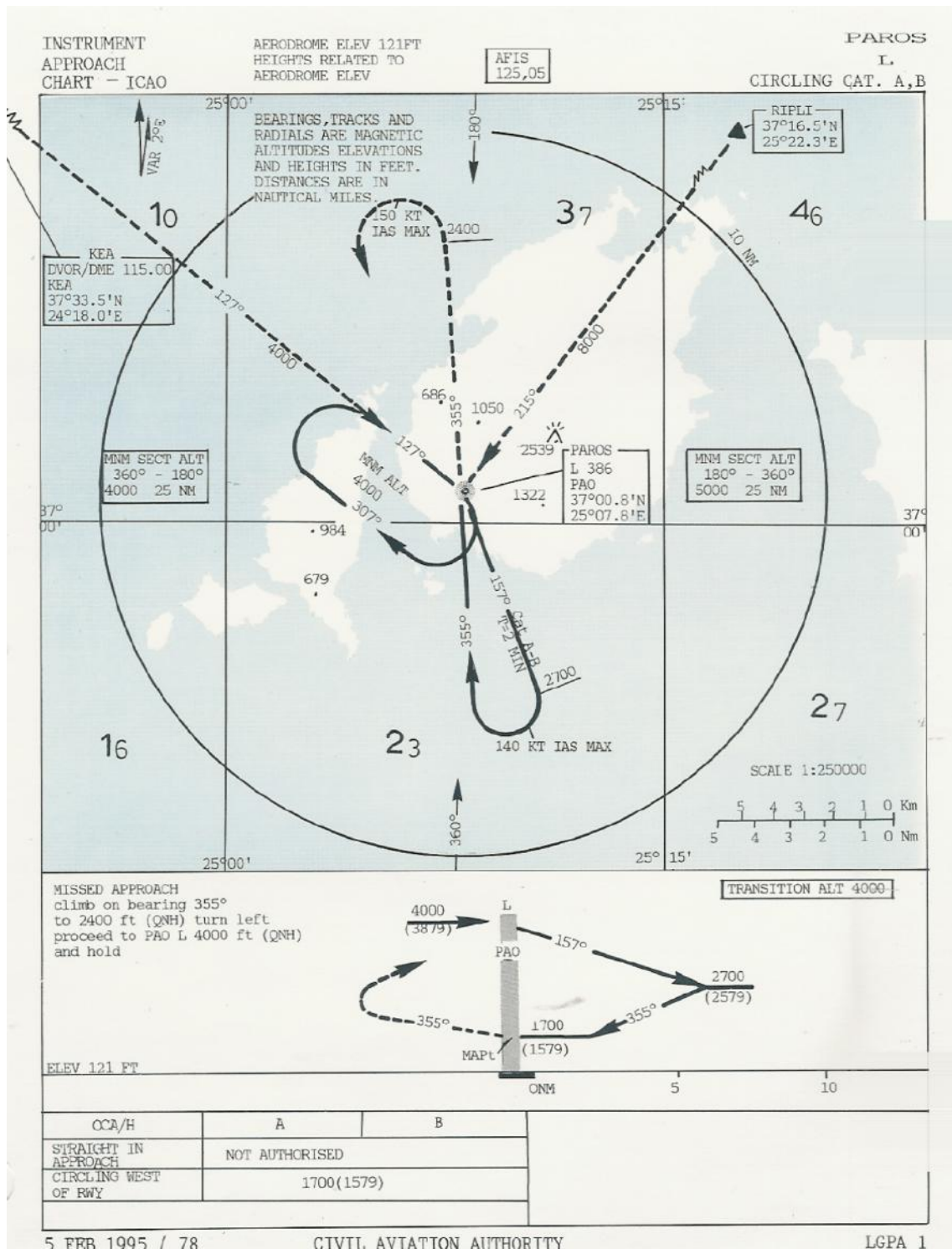


Κεφάλαιο 2. Επιχειρησιακά θέματα

Initial approach altitude:	4000 FT
Type of procedure:	2 minutes base turn with circling minima
Outbound leg:	bearing 157°
Level at which the turn will be carried out:	2700 FT with maximum IAS 140 KTs
Final approach track:	bearing 355°
OCA:	1700 FT
Circling:	West of RWY



2.9.5.2.4.1 Χάρτης Σταθερής Διαδικασίας Προσέγγισης PAO LOCATOR





2.10 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ

2.10.1 Γενικά

2.10.1.1 Πτήση VFR καλείται η πτήση που διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως, όταν οι επικρατούσες μετεωρολογικές συνθήκες το επιτρέπουν. Δηλαδή, εξαιρουμένης της Special VFR, μία VFR πτήση διεξάγεται όταν η ορατότητα και η απόσταση από τα νέφη είναι ίσες ή μεγαλύτερες από τις τιμές, οι οποίες καθορίζονται στο Ν. 923/12 (διαφοροποίηση από το Annex 2) και αναγράφονται στον ακόλουθο πίνακα του ΕΑΠ Ελλάδος, ENR 1.2.1.1:

(*) ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΛΑΧΙΣΤΩΝ VMC			
Εύρος ύψους	Κατηγορ/ση εναέριου χώρου	Ορατότητα πτήσης	Απόσταση από τα νέφη
Επί και άνω των 10000FT (3050m) από τη ΜΣΘ	A(**) B C D E F G	8 Km	1500m οριζόντια 1000FT (300m) κατακόρυφα
Κάτω των 10000 FT (3050m) από τη ΜΣΘ* και πάνω από τα 3000FT (900m) από τη ΜΣΘ* ή πάνω από τα 1000 FT (300m) πάνω από το έδαφος, οποιοδήποτε είναι ψηλότερο	A(**) B C D E F G	5 Km	1500m οριζόντια 1000FT (300m) κατακόρυφα
Επί και κάτω από τα 3000FT (900m) από τη ΜΣΘ* ή 1000FT (300m) πάνω από το έδαφος, οποιοδήποτε είναι ψηλότερο	A(**) B C D E	5 Km	1500m οριζόντια 1000FT (300 m) κατακόρυφα
	F G	5(***) Km	Εκτός νεφών και εν όψει επιφανείας

* Όταν η τιμή του μεταβατικού απόλυτου ύψους είναι μικρότερη από 10000FT (3050m) από τη ΜΣΘ, τότε θα χρησιμοποιείται το FL100 αντί 10000FT.

**Στον εναέριο χώρο κατηγορίας A, τα ελάχιστα VMC συμπεριλαμβάνονται για λόγους καθοδήγησης των πιλότων και επ' ουδενί δεν πρέπει να εκλαμβάνονται ως αποδοχή των VFR πτήσεων, σε εναέριο χώρο κατηγορίας A.



***Όπως ορίζει η ΥΠΑ:

I. Χαμηλότερη ορατότητα πτήσης, αλλά όχι μικρότερη από 1500 m, επιτρέπεται για πτήσεις, οι οποίες διεξάγονται:

- με ταχύτητα 140 kts IAS ή μικρότερη, η οποία να καθιστά δυνατή την έγκαιρη παρατήρηση άλλης κυκλοφορίας ή εμποδίων, προκειμένου να αποφευχθεί η σύγκρουση ή
- σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η πιθανότητα συνάντησης με άλλη κυκλοφορία φυσιολογικά είναι μικρή, π.χ. σε περιοχές μικρής κυκλοφορίας, όπου οι εναέριες δραστηριότητες είναι σε χαμηλά επίπεδα.

II. Διεξαγωγή πτήσεων σε ορατότητα χαμηλότερη από 1500 m αλλά όχι μικρότερη από 800 m, είναι δυνατόν να επιτραπεί σε ελικόπτερα, εφόσον αυτά πραγματοποιούν ελιγμούς με ταχύτητα τέτοια, η οποία να τους επιτρέπει την επαρκή και έγκαιρη παρατήρηση της υπόλοιπης κυκλοφορίας ή των όποιων εμποδίων, προκειμένου να αποφευχθεί η σύγκρουση. Ορατότητα πτήσης χαμηλότερη από 800 m, μπορεί να επιτραπεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπως είναι οι νοσοκομειακές πτήσεις, οι πτήσεις έρευνας και διάσωσης και οι πτήσεις πυρόσβεσης.

2.10.1.2 Μια VFR πτήση δεν θα διεξάγεται, εκτός εάν διαπιστώνεται από τις τρέχουσες μετεωρολογικές αναφορές ή από ένα συνδυασμό από τρέχουσες μετεωρολογικές αναφορές και προβλέψεις ότι, οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής και κατά το χρόνο διεξαγωγής της πτήσης, θα είναι τέτοιες έτσι ώστε η πραγματοποίηση της πτήσης με κανόνες VFR θα είναι εφικτή.

2.10.1.3 Εντός του FIR Αθηνών στις VFR πτήσεις παρέχεται:

- έλεγχος Ε.Κ. όταν διεξάγονται:
 - σε εναέριο χώρο κατηγορίας C
 - εντός CTRs και controlled ATZs
 - κατά τη διάρκεια της νύκτας, κάτω από το FL195 (ENR 1.2.5.5)
- εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης σε εναέριο χώρο κατηγορίας E και G
- εξυπηρέτηση συνέγερσης
- εξυπηρέτηση έρευνας και διάσωσης.

2.10.1.4 Στο FIR Αθηνών οι VFR πτήσεις διακρίνονται:

- σε αυτές που διεξάγονται μέχρι και το FL195
- σε αυτές που διεξάγονται πάνω από το FL195 μέχρι και το FL285.

2.10.1.5 Αρμόδια μονάδα είτε για την παροχή ελέγχου Ε.Κ., είτε μόνο πληροφοριών πτήσης και συνέγερσης, ανάλογα με την περίπτωση, στις VFR πτήσεις είναι:

- οι μονάδες AFIS για τις VFR πτήσεις που διεξάγονται στις μη ελεγχόμενες ATZs των α/δ AFIS



- ο Πύργος Ελέγχου Αεροδρομίου για τις VFR πτήσεις που διεξάγονται στις ελεγχόμενες ATZs
- οι μονάδες που παρέχουν έλεγχο προσέγγισης στις VFR πτήσεις που διεξάγονται:
 - εντός περιοχών αρμοδιότητάς τους
 - εντός των πλευρικών ορίων αυτών των περιοχών αλλά κάτω από τα κατώτατα κατακόρυφα όρια τους
- το ΚΕΠΑΘ ή το ΚΕΠΜΑ για τις VFR πτήσεις που διεξάγονται πάνω από το FL195
- το Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης Αθηνών ή Μακεδονίας για τις VFR πτήσεις που διεξάγονται στο υπόλοιπο FIR Αθηνών μέχρι και το FL195

2.10.1.6 Αρμόδια μονάδα παροχής εξυπηρέτησης έρευνας και διάσωσης σε όλες τις VFR πτήσεις είναι το ΕΚΣΕΔ.

Σημείωση.- Αρμόδια μονάδα να συνεγείρει το ΕΚΣΕΔ και να σημάνει τις φάσεις αβεβαιότητας, συναγερμού ή κινδύνου, ανάλογα με την περίπτωση, στο ΑΘΗΝΑΙ FIR/HELLAS UIR είναι το FIC. Αρμόδια μονάδα να συνεγείρει το FIC είναι η μονάδα που έχει το α/φ στη συχνότητά της.

2.10.2 **VFR πτήσεις μέχρι και το FL195**

Το ΑΘΗΝΑΙ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ INFORMATION παρέχει εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης στις μη ελεγχόμενες VFR πτήσεις, χωρίς τη χρήση radar. Η ευθύνη διαχωρισμού του α/φ από το έδαφος και τα εμπόδια εναπόκειται στον κυβερνήτη (ENR 1.2.4.3)

2.10.2.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

2.10.2.1.1 Οι VFR πτήσεις που διακινούνται άνωθεν της ελληνικής επικράτειας μέχρι και το FL195 οφείλουν: (ENR 1.2.8 και 1.2.4 – AD 1.1-8 παρ. 1.1.6.1.1.7)

- I. να εκπέμπουν συνεχώς στη Mode A/3 κώδικα 7000 και στη Mode C, όταν ίπτανται πάνω από το FL60
- II. να ίπταται εντός των πλευρικών ορίων του ελεγχόμενου εναερίου χώρου (εναέριοι διάδρομοι, TMAs, MTMAs, CTRs)
- III. να ακολουθούν τα καθορισμένα VFR ύψη και διαδρομές, ό,που έχουν δημοσιευθεί, όταν ίπτανται εντός TMAs/MTMAs, εκτός εάν έχει ληφθεί άλλη εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ.
- IV. να ακολουθούν τις οδηγίες και/ή τις εξουσιοδοτήσεις της αρμόδιας μονάδας ελέγχου Ε.Κ., όταν εισέρχονται ή ίπτανται εντός TMAs/MTMAs στις οποίες δεν έχουν καθιερωθεί VFR ύψη και διαδρομές
- V. να διεξάγονται κατά τη διάρκεια της ημέρας, δηλαδή 30 λεπτά πριν την ανατολή του ηλίου μέχρι και 30 λεπτά μετά τη δύση αυτού.



- 2.10.2.1.2 Όταν οι VFR πτήσεις διεξάγονται εκτός TMAs, MTMAs, CTRs, τότε δεν είναι απαραίτητο να διατηρούν αμφίφορη επικοινωνία με την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. (ENR 1.2.7.1).
- 2.10.2.1.3 Οι VFR πτήσεις μέχρι και το FL195 οι οποίες ίπτανται σε διεθνή εναέριο χώρο αλλά εκτός TMAs, MTMAs και CTRs, δεν οφείλουν να διακινούνται εντός των πλευρικών ορίων του ελεγχόμενου εναερίου χώρου (ENR 1.2.4.2)
- 2.10.2.1.4 Όταν ένα α/φ σε VFR πτήση έχει προορισμό α/δ που δεν συνδέεται με εσωτερικό ή διεθνή εναέριο διάδρομο, τότε ο κυβερνήτης, όταν φθάσει πλησίον του αεροδρομίου, ακολουθεί, από το σημείο που δεν υφίσταται πλέον εναέριος διάδρομος, τη συντομότερη διαδρομή που τον οδηγεί σε αυτό κατευθείαν, αποφεύγοντας τους περιορισμούς του εναερίου χώρου, συμμορφούμενος με τους τοπικούς κανονισμούς (ENR § 1.1.6.3).
- 2.10.2.1.5 Εάν δεν έχει εκδοθεί σχετική εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ., VFR πτήσεις δεν θα προσγειώνονται ή δεν θα απογειώνονται σε α/δ ευρισκόμενα εντός ζώνης ελέγχου ή δεν θα εισέρχονται στη ζώνη κυκλοφορίας του α/δ ή στον κύκλο του α/δ όταν:
- η οροφή είναι μικρότερη από 1500 FT (450 m) ή
 - η ορατότητα εδάφους είναι μικρότερη από 5 χλμ
- Σημείωση: Οροφή είναι το σχετικό ύψος πάνω από το έδαφος ή το νερό της βάσης του χαμηλότερου στρώματος νεφών κάτω από τα 6000m (20000FT) που καλύπτει πάνω από το μισό του ουρανού. (Broken – Overcast: Νέφη που καλύπτουν πάνω από τα 4/8 του ουρανού).*
- 2.10.2.1.6 Με την αναγκαία εξαίρεση προσγείωσης ή απογείωσης ή κατόπιν παροχής ειδικής άδειας από την αρμόδια Αρχή, μία VFR πτήση δεν θα διεξάγεται σε ύψος μικρότερο των: (ΕΑΠ Ελλάδος, ENR 1.2.3)
- I. επάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές μεγαλουπόλεων, πόλεις ή οικισμούς ή επάνω από υπαίθριες συγκεντρώσεις προσώπων σε σχετικό ύψος κάτω των 300m (1000FT) επάνω από το υψηλότερο εμπόδιο σε ακτίνα 600m από το αεροσκάφος
 - II. σε άλλο μέρος οριζόμενο στο σημείο I, σε σχετικό ύψος κάτω των 150 m (500FT) επάνω από το έδαφος ή ύδατα, ή 150 m (500FT) επάνω από το υψηλότερο εμπόδιο ευρισκόμενο σε ακτίνα 150 m (500FT) από το αεροσκάφος [(ΕΚ) 923/2012, SERA.5005 (στ)].
- 2.10.2.1.7 Ο κυβερνήτης μιας VFR πτήσης είναι υπεύθυνος πριν εισέλθει σε ΤΜΑ, ΜΤΜΑ, CTR ή ΜCΤR να επικοινωνεί με την αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ.,(ENR 1.2-3, παρ. 1.2.7.1) άλλως, σε περίπτωση αδυναμίας αποκατάστασης επικοινωνίας, να αποφεύγει διαδρομές που εμπλέκονται με ίχνη/ύψη ενόργανων διαδικασιών. (AD 1.1-8, παρ. 1.1.6.1.1.8)



- 2.10.2.1.8 VFR πτήσεις που ίπτανται σε επίπεδο πτήσης μεγαλύτερο των 3000FT (900m) από το έδαφος ή την επιφάνεια του ύδατος, πρέπει να τηρούν τα επίπεδα πλεύσης ανάλογα με το ίχνος τους, σύμφωνα με τον πίνακα του Παραρτήματος 3 του Annex 2.

Απόλυτο ύψος/Επίπεδο πτήσης	Απόλυτο ύψος / Επίπεδο πτήσης
από 000 έως 179 μοίρες	από 180 έως 359 μοίρες
3500 FT / FL35 5500 FT / FL55 7500 FT / FL75 9500 FT/ FL95 11500 FT/ FL115 13500 FT/ FL135 15500 FT/ FL155 17500 FT/ FL175 19500 FT/ FL195 κ.λπ.	4500 FT / FL45 6500 FT / FL65 8500 FT / FL85 10500 FT/ FL105 12500 FT/ FL125 14500 FT/ FL145 16500 FT/ FL165 18500 FT/ FL185 κ.λπ.

2.10.3 **VFR πτήσεις πάνω από το FL195 μέχρι και το FL285**

2.10.3.1 ΓΕΝΙΚΑ

- 2.10.3.1.1 Οι VFR πτήσεις πάνω από το FL195 μέχρι και το FL285 είναι ελεγχόμενες και διεξάγονται σύμφωνα με τις διατάξεις που αντιστοιχούν στην ταξινόμηση του εναερίου χώρου σε κατηγορία C.

- 2.10.3.1.2 Οι VFR πτήσεις πάνω από το FL195 διεξάγονται σε IFR ύψη και πρέπει να τηρούν τα επίπεδα πτήσης που αντιστοιχούν στο ίχνος τους, σύμφωνα με τον πίνακα του Παραρτήματος 3 του Annex 2, ως ακολούθως:

Επίπεδο Πτήσης	Επίπεδο Πτήσης
από 000 έως 179 μοίρες	από 180 έως 359 μοίρες
FL210 FL230 FL250 κ.λπ.	FL200 FL220 FL240 κ.λπ.

- 2.10.3.1.3 Η αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ. παρέχει:

- I. κανονικό IFR διαχωρισμό μεταξύ αυτών των VFR πτήσεων και όλων των IFR πτήσεων
- II. πληροφορίες κυκλοφορίας μεταξύ των VFR πτήσεων.



2.10.3.1.4 VFR πτήσεις πάνω από το FL195 μέχρι και το FL285 θα διεξάγονται εντός:

- εναερίων διαδρομών μετά από έγκριση της αρμόδιας μονάδας ελέγχου Ε.Κ., αφού ληφθεί υπόψη η ασφάλεια, η χωρητικότητα και η συνολική επίπτωση που θα έχει στο συνολικό δίκτυο των εναερίων διαδρομών. Συνεργασία μεταξύ του κυβερνήτη και της αρμόδιας μονάδας ελέγχου Ε.Κ. πρέπει να έχει προηγουμένως επιτευχθεί, προκειμένου να καθορισθούν οι διαδρομές, το επίπεδο πτήσης και τα σημεία αναφοράς θέσεων της πτήσης. Συνεπώς, άδεια για διεξαγωγή πτήσεων εντός εναερίων διαδρομών με κανόνες VFR φαίνεται να δίνεται σε εξαιρετικές περιστάσεις
- δεσμευμένων περιοχών, όπως έχουν προκαθορισθεί, μετά από έγκριση τέτοιας πτήσης από την αρμόδια Αρχή.

2.10.3.1.5 Η αξιοπλοΐα και το δελτίο πτήσης του α/φ πρέπει να αποδεικνύουν ότι υπάρχει η δυνατότητα διεξαγωγής IFR πτήσεως και ότι ο κυβερνήτης κατέχει ανάλογη άδεια σε ισχύ.

2.10.3.1.6 Σε ένα κυβερνήτη που έχει καταθέσει ένα IFR σχέδιο πτήσης δεν θα επιτρέπεται στη συνέχεια να το ακυρώσει και να μετατρέψει την πτήση του σε μία ελεγχόμενη VFR άνω του FL195 έως το FL285.

Σημείωση.- Δεν θα ικανοποιείται αίτημα για διεξαγωγή πτήσεων με κανόνες VFR, προκειμένου αυτές να αποφύγουν τους περιορισμούς ροής των IFR πτήσεων.

2.10.3.1.7 Σε κάθε περίπτωση οι πτήσεις αυτές θα πρέπει:
(ΕΑΠ Ελλάδα, ENR 1.2.5.3, 1.2.7.4 και 1.2.8.2)

- να έχουν λάβει εξουσιοδότηση από το ΚΕΠΑΘΜ/ΑΙ
- να διατηρούν συνεχή και αμφίφορη επικοινωνία με την αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ.
- να είναι εφοδιασμένες με SSR transponder και να εκπέμπουν στη Mode A/3 και Mode C
- να λαμβάνουν διακριτό κώδικα εκχωρούμενο από την αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ.
- να μπορούν να επικοινωνούν σε 8,33 KHZ ή UHF συχνότητες
- να διεξάγονται με ευθύνη του κυβερνήτη σε μετεωρολογικές συνθήκες ίσες ή μεγαλύτερες από τα ελάχιστα VMC*.

Σημείωση.-Πίνακας ελαχίστων VMC και απόστασης από τα σύννεφα

Απόσταση από τα νέφη	Ορατότητα πτήσης
1500μ οριζόντια και 1000FT κατακόρυφα	8 χλμ

2.10.3.1.8 VFR πτήσεις κατά τη διάρκεια της νύκτας πάνω από το FL195 δεν επιτρέπονται σε καμία περίπτωση (ENR 1.2.5.5).



- 2.10.3.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ ΕΝΤΟΣ ΔΕΣΜΕΥΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ (ENR 1.2.9)
- 2.10.3.2.1 VFR πτήσεις πάνω από το FL195 μπορούν επίσης να διεξαχθούν εντός δεσμευμένων περιοχών, που καθιερώνονται για το σκοπό αυτό μετά από έγκριση της αρμόδιας Αρχής (ΥΠΑ/Δ17)
- 2.10.3.2.2 Ο εναέριος χώρος των ανωτέρω περιοχών δεν ανήκει σε καμία συγκεκριμένη κατηγορία, οι δε VFR πτήσεις που επιχειρούν εντός αυτών είναι OAT. Τα α/φ απαιτείται να διατηρούν αμφίφορη επικοινωνία, καθώς επίσης και να εκπέμπουν στην Mode A/3 και στη Mode C.
- 2.10.3.2.3 Η αρμόδια μονάδα παροχής εξυπηρέτησης Ε.Κ. είναι υπεύθυνη για:
- I. τη διασφάλιση της υπόλοιπης κυκλοφορίας από τις δραστηριότητες που διεξάγονται στη δεσμευμένη περιοχή
 - II. την παροχή εξυπηρέτησεων Ε.Κ. προκειμένου να εγγυάται κατά διαστήματα την ομαλή διεξαγωγή της συγκεκριμένης δραστηριότητας.
- 2.10.3.2.4 Η μονάδα που ζητά την δέσμευση μιας τέτοιας περιοχής είναι υπεύθυνη για:
- I. τη διεξαγωγή της δραστηριότητας με ασφάλεια, εντός της δεσμευμένης περιοχής
 - II. την έγκαιρη και τυποποιημένη ενημέρωση της αρμόδιας μονάδας παροχής εξυπηρέτησης Ε.Κ., για την έναρξη και τον τερματισμό της δραστηριότητας
 - III. τη διασφάλιση των οριζόντιων και κατακόρυφων ορίων της περιοχής δραστηριότητας.
- 2.10.4 **VFR πτήσεις πάνω από το FL285**
- VFR πτήσεις πάνω από το FL285 δεν επιτρέπονται εντός του HELLAS UIR εξαιτίας της εφαρμογής του μειωμένου ελάχιστου κατακόρυφου διαχωρισμού (RVSM). Εξαιρέση αποτελούν επιχειρησιακές πτήσεις (OAT) μόνο εντός δεσμευμένου εναερίου χώρου (ENR 1.2.10).
- 2.10.5 **Πτήσεις SPECIAL VFR (ENR 1.2.4.6)**
- 2.10.5.1 Special VFR πτήσεις είναι δυνατόν να επιτραπούν εντός ζώνης ελέγχου (CTR), κατόπιν εξουσιοδότησης της αρμόδιας μονάδας εξυπηρέτησης ελέγχου προσέγγισης. Εάν η αρμόδια Αρχή εγκρίνει, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να διεξαχθούν πτήσεις ελικοπτέρων, όπως είναι οι νοσοκομειακές, οι πτήσεις έρευνας και διάσωσης και οι πτήσεις πυρόσβεσης, τότε θα εφαρμόζονται οι ακόλουθες πρόσθετες προϋποθέσεις [Ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ) 923/2012 (SERA.5010)]:



- i. από τον κυβερνήτη:
 - I. να διατηρείται εκτός νεφών και εν όψει επιφανείας
 - II. η ορατότητα πτήσης να μην είναι μικρότερη από 1500 m ή για τα ελικόπτερα, μικρότερη από τα 800 m
 - III. να διακινείται με ταχύτητα 140 kts IAS ή μικρότερη, έτσι ώστε να καθίσταται δυνατή η έγκαιρη παρατήρηση της υπόλοιπης κυκλοφορίας ή τυχόν εμποδίων για την αποφυγή σύγκρουσης και
 - ii. από τη μονάδα ελέγχου ΕΚ
 - I. να είναι μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας, εκτός αν άλλως εξουσιοδοτηθεί από την αρμόδια Αρχή
 - II. η ορατότητα εδάφους να μην είναι μικρότερη από 1500 m ή για τα ελικόπτερα μικρότερη από τα 800 m
 - III. η οροφή δεν είναι μικρότερη από τα 180 m (600 FT).
- 2.10.5.2 Μεταξύ όλων των Special VFR πτήσεων και μεταξύ των Special VFR και των IFR πτήσεων παρέχεται κανονικός IFR διαχωρισμός. Η ευθύνη διαχωρισμού του α/φ από το έδαφος και τα εμπόδια εναπόκειται στον κυβερνήτη.
- 2.10.6 **Αλλαγή πτήσης από IFR σε VFR**
- 2.10.6.1 Αλλαγή πτήσης από IFR σε VFR (DOC 4444, παρ. 4.8 και ENR 1.3.-2, παρ.1.3.5)
- 2.10.6.1.1 Μια μονάδα ελέγχου Ε.Κ. δεν θα προτρέπει τον κυβερνήτη άμεσα ή έμμεσα να μετατρέψει την IFR πτήση σε VFR. Μια τέτοια αλλαγή θα γίνεται αποδεκτή μόνο όταν τη γνωστοποιήσει ο ίδιος ο κυβερνήτης, αναφέροντας τη φράση "cancelling my IFR flight", συνοδευόμενη με όποια αλλαγή του ισχύοντος σχεδίου πτήσης.
- Σε αυτή την περίπτωση, η μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. δεν εγκρίνει, παρά μόνο αποδέχεται και επιβεβαιώνει το αίτημα με τη φράση "IFR flight cancelled at (time)".
- 2.10.6.1.1.1 Από την ανωτέρω διάταξη εξαιρείται η περίπτωση κατά την οποία ένα α/φ πρόκειται να εισέλθει σε ελεγχόμενη περιοχή, οπότε, προκειμένου ο κυβερνήτης να μετατρέψει το σχέδιο πτήσης από IFR σε VFR, οφείλει να έχει προηγουμένως εξασφαλίσει την έγκριση της αρμόδιας μονάδας ελέγχου Ε.Κ.
- 2.10.6.1.2 Η μονάδα ελέγχου Ε.Κ. ενημερώνει, εάν είναι εφικτό, τον κυβερνήτη που μετατρέπει το σχέδιο πτήσης από IFR σε VFR, όταν γνωρίζει ότι υπάρχει ενδεχόμενο να αντιμετωπίσει IMC συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής του.
- Φρασεολογία: "INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED (or forecast) IN THE VICINITY OF (location)".



- 2.10.6.1.3 Η μονάδα ελέγχου Ε.Κ. που ενημερώνεται για την αλλαγή της πτήσης από IFR σε VFR, οφείλει:
- I. να ενημερώσει το α/φ για την ανάγκη έγκρισης της αλλαγής, εφόσον αυτό χρειάζεται
 - II. να ζητήσει την έγκριση για την αλλαγή αυτή από τη μονάδα ελέγχου Ε.Κ. στην αρμοδιότητα της οποίας πρόκειται να εισέλθει το α/φ, κατά περίπτωση
 - III. να ενημερώσει, το συντομότερο δυνατόν, όλες τις μονάδες ελέγχου Ε.Κ. που ήταν αποδέκτες του IFR σχεδίου πτήσης, πλην εκείνων των οποίων η πτήση έχει ήδη διέλθει.
- 2.10.6.1.4 Η αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ. δεν εγκρίνει την αλλαγή σχεδίου IFR πτήσης σε VFR πάνω από το FL195, εκτός εάν υπάρχει έγκριση από την αρμόδια Αρχή.
- 2.10.7 **Αλλαγή πτήσης από VFR σε IFR**
- 2.10.7.1 Όταν ένας κυβερνήτης αποφασίσει να μετατρέψει την πτήση από VFR σε IFR, θα πρέπει:
- εάν είχε καταθέσει σχέδιο πτήσης, να ζητήσει την κατάλληλη IFR εξουσιοδότηση
 - εάν δεν είχε καταθέσει σχέδιο πτήσης, πριν εισέλθει σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο, να υποβάλει ένα στην κατάλληλη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. και να ζητήσει IFR εξουσιοδότηση.
- 2.10.7.2 Η αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ. δεν εγκρίνει την αλλαγή σχεδίου VFR πτήσης σε IFR στην περίπτωση που τα μέτρα ελέγχου ροής της Ε.Κ. δεν το επιτρέπουν.
- 2.10.8 **VFR πτήσεις κατά τη νύκτα (ENR 1.2.4.7)**
- 2.10.8.1 VFR πτήσεις κατά τη διάρκεια της νύκτας διεξάγονται μόνο κατόπιν ειδικής αδείας από την αρμόδια Διεύθυνση εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. (ΥΠΑ/Δ16).
- 2.10.8.2 Σε αυτή την περίπτωση, οι πτήσεις αυτές διεξάγονται, εφόσον συντρέχουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
- I. υποβολή σχεδίου πτήσης ακόμα και εάν αναχωρούν από περιοχή κοντά σε αεροδρόμιο
 - II. συνεχής και αμφίφορη επικοινωνία με την αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ., όταν είναι δυνατόν
 - III. η ορατότητα και η ελάχιστη απόσταση από τα νέφη, όπως αυτή καθορίζεται στον πίνακα ελαχίστων VMC της παρ. 2.10.1.1, ισχύει, με εξαίρεση:
 - ότι η οροφή δεν θα είναι μικρότερη από 1500 FT (450 m)



- όσων ορίζονται στην κατωτέρω περίπτωση IV, οι διατάξεις I και II για μειωμένη ορατότητα πτήσης, όπως αυτή καθορίζεται στον πίνακα ελαχίστων VMC της παρ. 2.10.1.1, δεν θα εφαρμόζονται
 - τους εναερίους χώρους κατηγορίας B,C, D, E, F και G , επί ή κάτω των 3000 FT (900 m) πάνω από τη ΜΣΘ ή 1000 FT (300 m) πάνω από το έδαφος, οποιοδήποτε είναι ψηλότερο, ο πιλότος θα παραμένει συνεχώς εν όψει επιφανείας.
 - τις πτήσεις ελικοπτέρων σε εναερίους χώρους κατηγορίας F και G, επί ή κάτω των 3000 FT (900 m) πάνω από τη ΜΣΘ ή 1000 FT (300 m) πάνω από το έδαφος, οποιοδήποτε είναι ψηλότερο, η ορατότητα πτήσης δεν θα είναι μικρότερη από 3km, με δεδομένο ότι ο πιλότος θα διατηρείται συνεχώς εν όψει επιφανείας και σε περίπτωση ελιγμών, θα διακινείται με τέτοια ταχύτητα, η οποία θα του επιτρέπει την έγκαιρη παρατήρηση άλλης κυκλοφορίας ή εμποδίων, προκειμένου να αποφύγει τη σύγκρουση, και
 - τα ορεινά εδάφη, όπου μεγαλύτερη VMC ορατότητα, και ελάχιστη απόσταση από τα σύννεφα μπορεί να ορισθεί από την αρμόδια Αρχή.
- IV. οροφή, ορατότητα και ελάχιστη απόσταση από τα νέφη μπορεί να επιτραπεί να είναι μικρότερη από αυτή, η οποία περιγράφεται στην ανωτέρω περίπτωση III, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, για πτήσεις ελικοπτέρων, όπως είναι οι νοσοκομειακές, οι πτήσεις έρευνας και διάσωσης και οι πτήσεις πυρόσβεσης.
- V. εκπέμπουν συνεχώς στη Mode A/3 κώδικα 7000 και στη Mode C. Εάν κρίνεται αναγκαίο, η αρμόδια μονάδα ελέγχου E.K. θα μπορούσε να τους εκχωρήσει και διακριτό κώδικα
- VI. έχει προηγηθεί συνεργασία προκειμένου να καθορισθεί η διαδρομή, το ύψος, τα σημεία αναφοράς θέσης κ.α. της πτήσης.
- VII. εξαιρουμένης της περίπτωσης που είναι αναγκαίο για την απογείωση ή την προσγείωση, ή ρητής αδείας της αρμόδιας αρχής, νυκτερινή πτήση VFR εκτελείται σε επίπεδο το οποίο δεν είναι χαμηλότερο του ελάχιστου απόλυτου ύψους πτήσης που έχει ορίσει το κράτος που έχει τη δικαιοδοσία του εναερίου χώρου υπέρπτησης, ή, εφόσον δεν έχει καθορισθεί τέτοιο ελάχι- στο απόλυτο ύψος πτήσης:
- i) επάνω από ορεινό έδαφος ή σε ορεινές περιοχές, σε επίπεδο τουλάχιστον 600 m (2 000 ft) επάνω από το υψηλότερο εμπόδιο ευρισκόμενο εντός 8 km από την εκτιμώμενη απόσταση του αεροσκάφους
 - ii) οπουδήποτε αλλού εκείνα που ορίζονται στο i), σε επίπεδο τουλάχιστον 300 m (30 480,00 cm) επάνω από το υψηλότερο εμπόδιο ευρισκόμενο εντός 8 km από την εκτιμώμενη απόσταση του αεροσκάφους.



Τα I και VII αποτελούν διαφοροποιήσεις του Ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΚ) 923/2012 (SERA.5005) ως προς το Annex 2, παρ. 4.3.

- 2.10.8.3 Μεταξύ των IFR πτήσεων και των VFR πτήσεων κατά τη νύκτα παρέχεται κανονικός IFR διαχωρισμός. Ο κυβερνήτης διατηρεί την ευθύνη του διαχωρισμού του α/φ από το έδαφος.
- 2.10.8.4 Οι VFR πτήσεις κατά τη νύκτα εξυπηρετούνται από την μονάδα ελέγχου, στην περιοχή ευθύνης της οποίας ίπταται το α/φ.
- 2.10.8.5 Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1, στην περιοχή αρμοδιότητάς του, μπορεί να παρέξει στις VFR πτήσεις, οι οποίες διεξάγονται σε ύψος ίσο ή μεγαλύτερο του FL60 ή του ελαχίστου ύψους του εναερίου διαδρόμου, αν αυτό είναι χαμηλότερο, εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης με ραντάρ, εντός της κάλυψης ραντάρ, μετά από αναγνώριση και υπό τον όρο ότι αυτή θα διατηρηθεί (ENR 1.2.8.1).
- 2.10.9 **Σχέδιο πτήσης VFR πτήσεων**
- 2.10.9.1 Το σχέδιο πτήσης περιλαμβάνει ειδικές πληροφορίες που παρέχονται στις μονάδες ελέγχου Ε.Κ. σχετικά με μία προτιθέμενη πτήση α/φ ή μέρους αυτής.
- 2.10.9.2 ΥΠΟΒΟΛΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ
- 2.10.9.2.1 Ένα σχέδιο πτήσης θα υποβάλλεται για κάθε VFR πτήση, πριν την αναχώρηση, από τον ίδιο τον κυβερνήτη ή από τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του, στην Υπηρεσία Αναφορών Ε.Κ. (Reporting Office) του αεροδρομίου αναχώρησης το οποίο, για να περιέλθει εις γνώσιν του ελεγκτή της θέσης VFR, αν τον αφορά, θα πρέπει να απευθύνεται στη διεύθυνση LGGGZFZX ή LGMDZFZX.
- Ομοίως, στην ίδια διεύθυνση θα πρέπει να απευθύνονται και όλα τα σήματα που αφορούν στις VFR πτήσεις, όπως τα DEP, ARR, CNL, CHG κ.λπ., για να δύνανται να τύχουν της ανάλογης εκμετάλλευσης από τον ελεγκτή της θέσης VFR.
- 2.10.9.2.2 Όταν στο α/δ αναχώρησης δεν υπάρχει θεσμοθετημένη Υπηρεσία Αναφορών Ε.Κ., τότε, στα ελεγχόμενα α/δ, το σχέδιο πτήσης υποβάλλεται στον Πύργο Ελέγχου του α/δ αναχώρησης, στα δε μη ελεγχόμενα, στο Κέντρο Τηλεπικοινωνιών.
- 2.10.9.2.3 Όταν στο α/δ αναχώρησης δεν υπάρχει καμία από τις προαναφερθείσες Υπηρεσίες, τότε ο κυβερνήτης μιας VFR πτήσης μπορεί να υποβάλλει το σχέδιο πτήσης, κατά τη διάρκεια της πτήσης, στην πλησιέστερη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ:
- εάν επιθυμεί την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ.,



- το συντομότερο δυνατόν μετά την απογείωση, ή
 - εάν αυτό δεν είναι δυνατόν, λόγω έλλειψης επικοινωνίας, σε χρόνο τέτοιο που θα εξασφαλίζει την παραλαβή του από την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ, τουλάχιστον 10 λεπτά, πριν την είσοδο του α/φ σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο, ανάλογα με την περίπτωση
- εάν επιθυμεί την παροχή εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης, το συντομότερο δυνατόν, μετά την απογείωση.

2.10.9.2.4 Για τα σχέδια πτήσης μη ελεγχόμενων VFR πτήσεων που υποβάλλονται κατά τη διάρκεια της πτήσης απαιτούνται οι ακόλουθες ελάχιστες πληροφορίες:

- χαρακτηριστικό α/φ
- τύπος/αριθμός α/φ
- κανόνες πτήσης
- α/δ αναχώρησης
- α/δ προορισμού
- εναλλακτικό α/δ
- διαδρομή
- επιθυμητό ύψος
- ώρα αναχώρησης
- ETOs σημαντικών σημείων
- ώρα άφιξης
- διάρκεια καυσίμων
- αριθμός επιβατών

2.10.9.2.5 Ένα ξεχωριστό σχέδιο πτήσης θα πρέπει να υποβάλλεται για κάθε τμήμα μίας IFR πτήσης με ενδιάμεσους σταθμούς, ανεξάρτητα από το χρόνο παραμονής του α/φ στο έδαφος. (ENR 1.10.8).

2.10.9.2.6 Ένα σχέδιο πτήσης, το οποίο θα συμπεριλαμβάνει τους ενδιάμεσους σταθμούς θα πρέπει να υποβάλλεται για τις πτήσεις VFR, εφόσον οι διαδοχικές πτήσεις εμπίπτουν στον περιορισμό της υποβολής σχεδίων πτήσης της παρ. ENR 1.10.2.3, κατά την ώρα της υποβολής του. (ENR 1.10.8.2)



- 2.10.9.2.7 Σε περίπτωση καθυστέρησης εκτέλεσης μιας VFR πτήσης περισσότερο από 60 λεπτά, το υποβληθέν σχέδιο πτήσης θα τροποποιείται αναλόγως ή ένα σχέδιο πτήσης θα υποβάλλεται εκ νέου και θα ακυρώνεται το παλαιό, οποιοδήποτε εκ των δύο είναι προσφορότερο.
- 2.10.9.2.8 Κάθε σημαντική αλλαγή στο σχέδιο πτήσης μιας VFR πτήσης θα αναφέρεται το συντομότερο δυνατόν στην αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ.
- 2.10.9.3 ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ
- 2.10.9.3.1 Το σχέδιο πτήσης μιας VFR πτήσης ενεργοποιείται, όταν η αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. λάβει σήμα αναχώρησης (DEP) (ENR 1.10.9.1).
- 2.10.9.3.1.1 Η μονάδα Ε.Κ. που εξυπηρετεί το α/δ αναχώρησης θα γνωστοποιεί, με σήμα αναχώρησης, την απογείωση του α/φ σε όλους τους αποδέκτες του σχεδίου πτήσεως. Αυτό το σήμα είναι μήνυμα το οποίο μεταβιβάζεται, είτε μέσω του σταθερού αεροναυτικού τηλεπικοινωνιακού δικτύου* προφορικά ή γραπτά, είτε προφορικά μέσω της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας**.
- *Σημείωση.- Το Σταθερό αεροναυτικό τηλεπικοινωνιακό δίκτυο εξυπηρετεί τις επικοινωνίες μεταξύ των αεροναυτικών Υπηρεσιών στο έδαφος.*
- **Σημείωση.- Η κινητή αεροναυτική Υπηρεσία εξυπηρετεί τις επικοινωνίες μεταξύ αεροσκαφών και αεροναυτικών Υπηρεσιών στο έδαφος.*
- 2.10.9.3.2 Το σχέδιο πτήσης, που υποβάλλονται κατά τη διάρκεια της πτήσης, ενεργοποιείται με την υποβολή του.
- 2.10.9.3.3 Κάθε τμήμα του σχεδίου πτήσης με ενδιάμεσους σταθμούς, ενεργοποιείται μόνον όταν η αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. έχει λάβει ειδοποίηση ότι το α/φ έχει αναχωρήσει από το σχετικό σημείο αναχώρησης του εναδιάμεσου σταθμού.
- 2.10.9.3.4 Το σχέδιο πτήσης των πτήσεων που αναχωρούν από σημεία του FIR Αθηνών ενεργοποιείται με αναφορά αναχώρησης.
- 2.10.9.3.4.1 Η αναφορά αναχώρησης μπορεί να μεταβιβασθεί:
- I. από την μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. που εξυπηρετεί το α/δ αναχώρησης, εάν υπάρχουν επαρκή τηλεπικοινωνιακά μέσα
 - II. από τον κυβερνήτη, μέσω συχνότητας προς την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., αμέσως μετά την απογείωση, όταν και όπου δεν υπάρχουν τηλεπικοινωνιακά μέσα, αλλά η ραδιοεπικοινωνία είναι επαρκής
 - III. μέσω τηλεφώνου, από τον κυβερνήτη ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του, όχι ενωρίτερα από 15 λεπτά από το χρόνο αναχώρησης αναχώρησης, όταν και όπου είναι γνωστό, ότι τόσο τα τηλεπικοινωνιακά μέσα, όσο και η ραδιοεπικοινωνία δεν είναι επαρκής. Σε αυτή την περίπτωση μια κλήση μέσω συχνότητας αναμένεται από τον κυβερνήτη κατά τη διάρκεια της πτήσης.



Σημείωση.-Στις ανωτέρω περιπτώσεις II και III, η μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. που λαμβάνει την αναφορά αναχώρησης, εάν το α/δ αναχώρησης δεν ανήκει στη αρμοδιότητά της, αλλά σε αυτήν άλλης μονάδας, τότε θα ενημερώνει την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ, καθώς και το FIC σχετικά με την αναχώρηση.

- 2.10.9.3.5 Η μη συμμόρφωση με τις ανωτέρω διατάξεις καθιστά αδύνατη τις εξυπηρετήσεις συνέγερσης, έρευνας και διάσωσης σε α/φ που βρίσκεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.
- 2.10.9.3.6 Όταν έχει υποβληθεί ένα σχέδιο πτήσης και σημειώνεται καθυστέρηση που υπερβαίνει τα 60 λεπτά από την προτιθέμενη ώρα αναχώρησης μιας μη ελεγχόμενης πτήσης, τότε ή θα πρέπει να τροποποιηθεί το σχέδιο πτήσης ή να υποβληθεί ένα νέο και να ακυρωθεί το παλιό, ανάλογα με την περίπτωση.
- 2.10.9.4 ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ
- 2.10.9.4.1 Για κάθε VFR πτήση που προσγειώνεται μέσα στο FIR Αθηνών, απαιτείται σήμα άφιξης του α/φ προς την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., είτε από τον ίδιο τον κυβερνήτη είτε από τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του, προκειμένου να κλείσει το σχέδιο πτήσης
- Το ίδιο απαιτείται και για κάθε προσγείωση σε ενδιαμέσους σταθμούς, στην περίπτωση που ένα σχέδιο πτήσης έχει πολλαπλά μέρη.
- 2.10.9.4.2 Για πτήσεις που έχουν προορισμό α/δ του FIR Αθηνών στο οποίο παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. το σχέδιο πτήσης κλείνει μετά την ασφαλή προσγείωση του α/φ.
- 2.10.9.4.3 Για όλες τις άλλες πτήσεις, το σχέδιο πτήσης κλείνει μετά από σήμα αναφοράς άφιξης.
- 2.10.9.4.3.1 Η αναφορά άφιξης μπορεί να μεταβιβασθεί:
- I. από την μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. που εξυπηρετεί το α/δ έφιξης, εάν υπάρχουν επαρκή τηλεπικοινωνιακά μέσα
 - II. από τον κυβερνήτη, μέσω συχνότητας, προς την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., αμέσως πριν την προσγείωση, όταν και όπου δεν υπάρχουν τηλεπικοινωνιακά μέσα, αλλά η ραδιοεπικοινωνία είναι επαρκής
- Closing my flight plan at (*time*).
- III. μέσω τηλεφώνου, από τον κυβερνήτη ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του, το αργότερο μέσα σε 15 λεπτά από την ώρα προσγείωσης για να γνωστοποιήσει την ώρα άφιξης του α/φ, όταν και όπου είναι γνωστό, ότι τόσο τα τηλεπικοινωνιακά μέσα όσο και η ραδιοεπικοινωνία δεν είναι επαρκής.



Σημείωση.-Στις ανωτέρω περιπτώσεις II και III, η μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. που λαμβάνει την αναφορά άφιξης, εάν ο τόπος προσγείωσης δεν ανήκει στη αρμοδιότητά της, αλλά σε άλλη μονάδα, τότε θα ενημερώνει την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ, καθώς και το FIC σχετικά με την άφιξη.

2.10.9.4.4 Είναι ευθύνη του κυβερνήτη, πριν την αναχώρηση, να γνωρίζει το είδος των διαθέσιμων υπηρεσιών στο α/δ προσγείωσης (AD 1.1-3 παρ. 1.1.1.4.3.3).

2.10.9.4.5 Κάθε φορά που απαιτείται αναφορά άφιξης, η μη συμμόρφωση με τα ανωτέρω μπορεί:

- να καταστήσει αδύνατη τις εξυπηρετήσεις συνέγερσης, έρευνας και διάσωσης στα α/φ που βρίσκονται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης,
- να προκαλέσει σοβαρή αναστάτωση στις υπηρεσίες Ε.Κ. και υψηλές δαπάνες σε άσκοπες επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης
- επιπλέον, τονίζεται ότι η μη αναγκαία συνέγερση των αρμοδίων κέντρων έρευνας και διάσωσης είναι αξιόποινη πράξη.

2.10.9.4.6 Επικοινωνία με το ΑΘΗΝΑΙ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ INFORMATION

2.10.9.4.6.1 Συχνότητες:

- VHF:
 - 130.925 MHz για το βόρειο/κεντρικό τμήμα του FIR Αθηνών,
 - 119.750 MHz για το νότιο τμήμα του FIR Αθηνών, και
 - 130.700 MHz για το ανατολικό/βορειοανατολικό τμήμα.
- UHF:
 - 359.700 MHz για το βόρειο/κεντρικό τμήμα του FIR Αθηνών, και
 - 363.175 MHz για το ανατολικό/βορειοανατολικό τμήμα.
- Emergency:
 - 121.500 VHF
 - 243.000 UHF

2.10.9.4.6.2 Τηλέφωνο FIC: 210 9972603.

2.10.10 **Εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και συνέγερσης στις VFR πτήσεις**

2.10.10.1 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

2.10.10.1.1 Η εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης αποβλέπει στην παροχή πληροφοριών και συμβουλών, χρήσιμων για την ασφαλή και κανονική διεξαγωγή των VFR πτήσεων και παρέχεται σε όλες τις γνωστές VFR πτήσεις που μπορεί να επηρεαστούν από αυτές τις πληροφορίες.

2.10.10.1.2 Στα πλαίσια της εξυπηρέτησης αυτής, η αρμόδια μονάδα, εφοδιάζει τον κυβερνήτη της πτήσης με τις αναγκαίες πληροφορίες που πιθανόν να



επιηρεάσουν τη διεξαγωγή της πτήσης σχετικά με έκτακτα καιρικά φαινόμενα, μεταβολές στην κατάσταση των ραδιοβοηθημάτων ή των σχετικών αεροδρομίων όπως εκτενώς αναφέρεται στην παράγραφο 2.1.3.5 του παρόντος Εγχειριδίου.

2.10.10.2 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΥΝΕΓΕΡΣΗΣ

2.10.10.2.1 Εξυπηρέτηση Συνέγερσης είναι η εξυπηρέτηση η οποία παρέχεται για την ενημέρωση των αρμόδιων φορέων σχετικά με α/φ που χρειάζονται βοήθεια έρευνας και διάσωσης και για τη συνδρομή των φορέων αυτών όπου απαιτείται. Παρέχεται σε όλες τις γνωστές VFR πτήσεις.

2.10.10.3 ΑΡΜΟΔΙΑ ΜΟΝΑΔΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΓΕΡΣΗΣ ΣΤΙΣ VFR ΠΤΗΣΕΙΣ (βλ. επίσης παρ. 2.10.5 παρόντος κεφαλαίου)

2.10.10.3.1 Εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και συνέγερσης στις VFR πτήσεις που διεξάγονται στο FIR Αθηνών μέχρι το FL195, κατά τη διάρκεια της ημέρας, παρέχεται από το ΑΘΙΝΑΙ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ INFORMATION στην περιοχή ευθύνης του.

2.10.10.3.2 Εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και συνέγερσης στις VFR πτήσεις που διεξάγονται στο FIR Αθηνών μέχρι το FL195, κατά τη διάρκεια της ημέρας, εντός των περιοχών ευθύνης των τοπικών μονάδων Ε.Κ., παρέχεται από την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. (Πύργοι αεροδρομίων, υπηρεσίες ελέγχου προσέγγισης και AFIS).

2.10.10.3.3 Εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και εξυπηρέτηση συνέγερσης, στις VFR πτήσεις κατά τη διάρκεια της νύκτας και στις VFR πτήσεις πάνω από το FL195 παρέχεται από το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 στις περιοχές ευθύνης του.



- 2.10.10.3.4 Εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και εξυπηρέτηση συνέγερσης στις VFR πτήσεις που διεξάγονται στο FIR Αθηνών μέχρι το FL195, κατά τη διάρκεια της νύκτας, εντός των περιοχών ευθύνης των τοπικών μονάδων ελέγχου Ε.Κ., παρέχεται από την αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ. (Πύργοι αεροδρομίων και υπηρεσίες ελέγχου προσέγγισης).
- 2.10.10.4 ΣΗΜΑΝΣΗ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΦΑΣΕΩΝ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑΣ, ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΥ
- 2.10.10.4.1 Το FIC αναλαμβάνει άμεση ενέργεια για τη σήμανση και εφαρμογή φάσης αβεβαιότητας συναγερμού και κινδύνου για τις VFR πτήσεις σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο Κεφάλαιο 7 του παρόντος εγχειριδίου.
- 2.10.10.4.2 Ειδικότερα για τη σήμανση και εφαρμογή φάσης αβεβαιότητας ισχύουν τα κάτωθι:
- 2.10.10.4.2.1 Το FIC αναλαμβάνει άμεση ενέργεια για τη σήμανση και εφαρμογή φάσης αβεβαιότητας, όταν ενημερωθεί ότι:
- I. καμία επικοινωνία δεν έχει επιτευχθεί με το α/φ, εντός μιας περιόδου 30 λεπτών μετά το χρόνο που θα έπρεπε να είχε επιτευχθεί επικοινωνία ή από το χρόνο που έγινε, για πρώτη φορά, μια ανεπιτυχής προσπάθεια να αποκατασταθεί η επαφή, οποιοδήποτε συνέβη νωρίτερα, ή
 - II. ένα α/φ απέτυχε να φθάσει στο α/δ προορισμού εντός 30 λεπτών από τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης που γνωστοποιήθηκε από τον κυβερνήτη ή εκτιμήθηκε από τις μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ., οποιοδήποτε συνέβη τελευταίο,
- εκτός εάν δεν υπάρχει καμία αμφιβολία για την ασφάλεια του α/φ και των επιβατών του.
- 2.10.10.4.2.2 Για περιπτώσεις όπου δεν λειτουργεί μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., αναλαμβάνονται ενέργειες για τη σήμανση και εφαρμογή φάσης αβεβαιότητας εντός 30 λεπτών από την ώρα που ο κυβερνήτης όφειλε να γνωστοποιήσει την άφιξή του, σύμφωνα με την παράγραφο 2.10.9.4.
- 2.10.11 **Παροχή βοήθειας στις VFR πτήσεις**
- Χαμένες VFR πτήσεις και VFR πτήσεις που αντιμετωπίζουν δυσμενείς καιρικές συνθήκες (DOC 4444 παρ. 15.4 και ENR 1.2.-8 παρ. 1.2.16)
- 2.10.11.1 Όταν ο κυβερνήτης μιας VFR πτήσης αναφέρει ότι δεν είναι σίγουρος για τη θέση του ή ότι έχει χαθεί ή ότι αντιμετωπίζει δυσμενείς καιρικές συνθήκες, τότε θα θεωρείται ότι ευρίσκεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης και θα αντιμετωπίζεται αναλόγως (DOC 4444 παρ. 15.4.1 και ENR 1.2.16).
- 2.10.11.2 Ο ελεγκτής της θέσης VFR σε αυτές τις περιπτώσεις, θα επικοινωνεί με τον κυβερνήτη με σαφή, λιτό και ήρεμο τρόπο και θα φροντίζει να μην



του αναφέρει κάποιο σφάλμα ή αμέλεια που πιθανόν διέπραξε κατά την προετοιμασία ή τη διεξαγωγή της πτήσης.

2.10.11.3 Ανάλογα με την περίπτωση, ο κυβερνήτης θα μπορούσε να δώσει πληροφορίες σχετικά με:

- I. τις συνθήκες πτήσης
- II. τη θέση (αν τη γνωρίζει) και το ύψος
- III. την ταχύτητα και την πορεία μετά την υπέρπτηση του τελευταίου γνωστού σημείου, αν συνάδουν
- IV. την εμπειρία του κυβερνήτη
- V. τον εξοπλισμό πλοήγησης του α/φ και αν λαμβάνονται σήματα από κάποιο ραδιοβοήθημα
- VI. SSR mode και κώδικα, αν διαθέτει
- VII. α/δ απογείωσης και προορισμού
- VIII. αριθμό επιβατών
- IX. διάρκεια καυσίμων.

2.10.11.4 Αν η επικοινωνία με το α/φ είναι αδύναμη ή με διακοπές, θα μπορούσε να προταθεί (suggest) στον κυβερνήτη να ανέλθει σε μεγαλύτερο ύψος, εφόσον οι μετεωρολογικές ή άλλες συνθήκες το επιτρέπουν.

2.10.11.5 Βοήθεια προς τον κυβερνήτη για την επιβεβαίωση της θέσης του μπορεί να παρασχεθεί, εφόσον τούτο είναι δυνατόν, με τη χρήση του ραντάρ, ραδιοναυτλιακών βοηθημάτων ή και με τον εντοπισμό του από άλλα α/φ που ίπτανται στην περιοχή. Κατά την παροχή βοήθειας πλοήγησης πρέπει να ληφθεί μέριμνα, προκειμένου να διασφαλισθεί ότι το α/φ δεν θα εισέλθει στα σύννεφα.

Σημείωση.-Είναι πιθανόν μια πτήση να εκτραπεί της πορείας της και να χαθεί λόγω δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών.

2.10.11.6 Θα πρέπει να παρέχονται στον κυβερνήτη, εφόσον είναι διαθέσιμες, αναφορές και πληροφορίες από γειτνιάζοντα α/δ, στην πιθανολογούμενη περιοχή πτήσης του α/φ, στα οποία επικρατούν μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως.

2.10.11.7 Σε περίπτωση που αναφέρεται δυσκολία ή αδυναμία από το α/φ να παραμείνει σε VMC συνθήκες, τότε ο κυβερνήτης θα έπρεπε να πληροφορηθεί για το ελάχιστο ύψος πτήσης στην περιοχή που ίπταται ή πιθανολογείται ότι ίπταται. Εάν πιθανολογείται ότι το α/φ ότι βρίσκεται κάτω από αυτό το επίπεδο, μπορεί να προταθεί στον κυβερνήτη μία πορεία, ένα ίχνος ή ένα ύψος, προκειμένου να βρεθεί το α/φ σε ένα ασφαλές επίπεδο.



2.10.11.8 Παροχή βοήθειας με χρήση του ραντάρ σε μια VFR πτήση παρέχεται μόνο όταν το ζητήσει ο ίδιος ο κυβερνήτης και, εν συνεχεία, συμφωνήσει για το είδος της παρεχόμενης εξυπηρέτησης.

Η εξυπηρέτηση με ραντάρ παρέχεται από τον ελεγκτή ραντάρ του τομέα ελέγχου που πιθανολογείται ότι στην περιοχή ευθύνης του βρίσκεται το α/φ και περιορίζεται στην προσπάθεια προσδιορισμού της θέσης του α/φ.

Κατά την παροχή αυτής της βοήθειας σε αντίξοες καιρικές συνθήκες, ο πρωταρχικός στόχος πρέπει να είναι να βρεθεί το α/φ σε VMC συνθήκες το συντομότερο δυνατό. Προσοχή πρέπει να δοθεί, προκειμένου να μην εισέλθει το α/φ στα σύννεφα.

2.10.11.9 Σε περίπτωση που γίνεται προφανές ότι μία VFR πτήση δεν είναι εφικτό να παραμείνει σε VMC συνθήκες, τότε η VFR πτήση (ENR 1.2.16.2.5):

- I. η υπόλοιπη κυκλοφορία η οποία ακροάται στη συχνότητα της μονάδας ελέγχου Ε.Κ. και δεν μπορεί να παρέξει οποιαδήποτε βοήθεια, να αλλάξει οδηγίες συχνότητα, προκειμένου να εξασφαλισθεί η αδιάλειπτη επικοινωνία με το αεροσκάφος, διαφορετικά το α/φ που χρειάζεται βοήθεια να αλλάξει συχνότητα
- II. να εξασφαλισθεί, όσο είναι δυνατόν, ότι οι οποιεσδήποτε στροφές του α/φ πραγματοποιούνται μακριά από τα σύννεφα
- III. οδηγίες που αφορούν απότομους ελιγμούς, θα πρέπει να αποφεύγονται, και
- IV. οδηγίες ή συστάσεις για μείωση της ταχύτητας του α/φ ή του συστήματος προσγείωσης θα πρέπει, όσο είναι δυνατόν, να γίνεται εκτός νεφών.

2.10.11.10 Επιδείνωση του καιρού κάτω από VMC συνθήκες (ENR 1.2-3 παρ. 1.2.6)

Όταν καθίσταται προφανές ότι η πτήση σε συνθήκες VMC δεν θα είναι εφικτή, σύμφωνα με το τρέχον σχέδιο πτήσης, τότε μια VFR πτήση:

2.10.11.10.1 εάν είναι ελεγχόμενη:

- I. θα ζητήσει τροποποιημένη εξουσιοδότηση προκειμένου να συνεχίσει να διεξάγεται σε VMC συνθήκες, ή
- II. θα ζητήσει εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ. για να συνεχίσει την πτήση IFR, ή
- III. θα αφήσει τον εναέριο χώρο εντός του οποίου απαιτείται εξουσιοδότηση για τη συνέχιση της πτήσης ή
- IV. θα ζητήσει άδεια να μετατραπεί η πτήση σε SPECIAL VFR εάν βρίσκεται ή πρόκειται να εισέλθει εντός CTR, ή
- V. θα προσγειωθεί στο πλησιέστερο κατάλληλο αεροδρόμιο μετά από συνεργασία με την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ.



2.10.11.10.2 εάν δεν είναι ελεγχόμενη:

- I. θα αλλάξει διαδρομή και/ή επίπεδο πτήσης ή ύψος ενημερώνοντας την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., ή
- II. εάν ακολουθεί τα δημοσιευμένα VFR ύψη και διαδρομές εντός ΤΜΑ/ΜΤΜΑ θα ζητήσει άδεια για τροποποιημένη διαδρομή ή/και ύψος από την αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ., ή
- III. θα ζητήσει άδεια να μετατραπεί η πτήση σε SPECIAL VFR εάν βρίσκεται ή πρόκειται να εισέλθει εντός CTR, ή
- IV. θα ζητήσει εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα ελέγχου για να συνεχίσει την πτήση IFR, ή
- V. θα προσγειωθεί στο πλησιέστερο κατάλληλο αεροδρόμιο μετά από συνεργασία με την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ.

2.10.12 **Ανταλλαγή δεδομένων πτήσης**

2.10.12.1 Για όλες τις γνωστές VFR πτήσεις που ο ελεγκτής της θέσης VFR γνωρίζει ότι πρόκειται να επηρεάσουν πολιτικές ή στρατιωτικές περιοχές εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ., θα γίνεται ανταλλαγή δεδομένων πτήσης μεταξύ του ελεγκτή της θέσης VFR και της αρμόδιας μονάδας ελέγχου Ε.Κ.

Αναθεώρηση θα δίδεται όταν ο ελεγκτής γνωρίζει ότι ο αναθεωρημένος χρόνος διαφέρει ± 10 λεπτά από το δοθέν estimate.

2.10.12.2 Η ανταλλαγή πληροφοριών πτήσης θα περιλαμβάνει:

- I. χαρακτηριστικό κλήσης και τύπο α/φ , εφ' όσον είναι γνωστός
- II. τόπο αναχώρησης/προορισμού, εάν δεν είναι γνωστά (στον αποδέκτη)
- III. επιθυμητή διαδρομή και ύψος, εάν είναι γνωστά
- IV. υπολογιζόμενο χρόνο σε συγκεκριμένο σημείο ή στο κοινό σημείο των ορίων των περιοχών ευθύνης ή πραγματικό χρόνο απογείωσης ή υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης στο α/δ προορισμού, ανάλογα με το είδος της πτήσης, όποιο είναι διαθέσιμο,
- V. άλλες πληροφορίες ή ιδιαιτερότητα της πτήσης (hospital flights, κ.λπ.)



2.10.13 **Διευκρινήσεις**

2.10.13.1 Ο όρος αεροσκάφος εμπεριέχει και τα ελικόπτερα.

2.10.13.2 Ο όρος αεροδρόμιο, όταν χρησιμοποιείται στο σχέδιο πτήσης, υποδηλώνει, πέραν των αεροδρομίων και αερολιμένων, πεδία που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για προσγείωση ή απογείωση από ορισμένους τύπους αεροσκάφους π.χ. ελικόπτερα, αερόστατα και υδροπλάνα.



2.11 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ Ε.Κ. ΚΑΙ ΠΤΗΣΕΙΣ STS/HEAD ΚΑΙ STS/STATE

2.11.1 Προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ.

2.11.1.1 Γενικώς όλες οι πτήσεις που εξυπηρετούνται από τις υπηρεσίες Ε.Κ. θα αντιμετωπίζονται με δεδομένη την αρχή της ίσης μεταχείρισης.

2.11.1.2 Σε φυσιολογικές συνθήκες, κατά την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ., προτεραιότητα εξυπηρέτησης προς α/φ παρέχεται σύμφωνα με την αρχή "first come – first served".

2.11.1.3 Α/φ που κατέχει ένα επίπεδο πτήσης έχει προτεραιότητα έναντι άλλου α/φ που ζητά το ίδιο επίπεδο πτήσης.

Όταν δύο ή περισσότερα α/φ ευρίσκονται στο ίδιο επίπεδο πτήσης, κανονικά το προπορευόμενο θα έχει προτεραιότητα έναντι των άλλων.

2.11.1.4 Α/φ που είναι γνωστό ή θεωρείται ότι είναι σε κατάσταση ανάγκης, περιλαμβανομένου και αυτού που έχει υποστεί παράνομη επέμβαση, θα έχει προτεραιότητα έναντι των άλλων (Annex 2 § 3.2.2.5.3 και Annex 11 § 2.23).

2.11.1.5 Αεροσκάφος, το οποίο γνωρίζει ότι είναι μειωμένη η δυνατότητα ελιγμών άλλου αεροσκάφους, παραχωρεί την προτεραιότητα στο α/φος αυτό [(ΕΚ) 923/2012, SERA. 3210(β)].

2.11.1.6 Α/φ σε κατάσταση κινδύνου (MAY-DAY) έχει προτεραιότητα έναντι α/φ σε κατάσταση ανάγκης (PAN-PAN).

2.11.1.7 Προτεραιότητα κατά την προσέγγιση ή κατά την προσγείωση θα παραχωρείται:

- σε α/φ το οποίο προβλέπεται να κάνει αναγκαστική προσγείωση εξαιτίας παραγόντων που επηρεάζουν την ασφάλειά του, όπως απώλεια κινητήρα, έλλειψη καυσίμων κ.λπ.
- σε νοσοκομειακό α/φ ή α/φ που μεταφέρει ασθενή ή βαριά τραυματισμένο άτομο, που χρειάζεται άμεση ιατροφαρμακευτική περίθαλψη
- σε α/φ που έχει αναλάβει αποστολή έρευνας και διάσωσης
- σε α/φ που δικαιολογεί την παροχή ειδικών ρυθμίσεων ή ειδικής μεταχείρισης και χαρακτηρίζεται στο σχέδιο πτήσης ως STS/HEAD.



2.11.2 **Πτήσεις STS/HEAD** (ENR 1 § 1.1.11.1)

2.11.2.1 Οι πτήσεις STS/HEAD ανήκουν στην κατηγορία των ειδικών πτήσεων που κατά την παροχή εξυπηρέτησης Ε.Κ. δύνανται να τύχουν ιδιαίτερης μεταχείρισης και, κατόπιν αιτήσεως, ειδικών ρυθμίσεων.

2.11.2.2 Ως πτήσεις STS/HEAD χαρακτηρίζονται οι πτήσεις που μεταφέρουν αρχηγό κράτους ή πρωθυπουργό και δηλώνονται με την ένδειξη "STS/HEAD" στο πεδίο 18 του σχεδίου πτήσης.

2.11.2.3 Η πτήση STS/HEAD εξαιρείται από τα μέτρα ροής.

2.11.2.4 Μία πτήση χαρακτηρίζεται από την ΥΠΑ ως VIP, (Very Important Person) μόνο για λόγους εθιμοτυπικούς που σχετίζονται με την ιδιαίτερη μεταχείριση προσωπικοτήτων στο έδαφος.

Μία πτήση στην οποία επιβαίνει προσωπικότητα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής δεν χαρακτηρίζεται ως VIP και δεν απολαμβάνει καμίας ιδιαίτερης διευκόλυνσης (προτεραιότητας) από τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ., παρά μόνον εάν πρόκειται περί Αρχηγού Κράτους ή Πρωθυπουργού (Head or Prime Minister of a State), οπότε και χαρακτηρίζεται ως STS/HEAD.

Ο όρος VIP δεν υπάρχει στην Ε.Κ. και, όπου χρησιμοποιείται καταχρηστικά, υπονοεί συγκεκριμένη αντιμετώπιση στον αέρα μόνο των πτήσεων STS/HEAD.

2.11.2.5 Ειδικές ρυθμίσεις εναερίου κυκλοφορίας εφαρμόζονται από την ΥΠΑ μόνο για τις πτήσεις STS/HEAD, εφόσον ο αρχηγός κράτους ή ο πρωθυπουργός το επιθυμεί και ζητηθεί αρμοδίως από την ΥΠΑ, κατόπιν υποβολής σχετικού αιτήματος, τουλάχιστον 10 ημέρες πριν από την πραγματοποίηση της πτήσης.

Διευκρινίζεται ότι απλώς η αναγραφή της ένδειξης "STS/HEAD" στο σχέδιο πτήσης δεν συνεπάγεται και την εφαρμογή ειδικών ρυθμίσεων.

2.11.2.5.1 Οι ειδικές ρυθμίσεις για τις πτήσεις STS/HEAD προβλέπουν:

- I. να διεξάγονται συνεχώς εντός ελεγχόμενου εναερίου χώρου
- II. να αναστέλλεται η ενεργοποίηση περιοχών (π.χ επικίνδυνες περιοχές) οι οποίες θα μπορούσαν να τις θέσουν σε κίνδυνο,
- III. να καθιερώνεται, προσωρινός ελεγχόμενος εναέριος χώρος, σε περίπτωση που η προβλεπόμενη διαδρομή περιλαμβάνει μη ελεγχόμενο εναέριο χώρο,
- IV. να καθιερώνεται προσωρινός ελεγχόμενος εναέριος χώρος, εάν στο αεροδρόμιο αναχώρησης ή προορισμού δεν υφίσταται μόνιμος ελεγχόμενος εναέριος χώρος



- V. να αποφασίζονται από την ΥΠΑ τα κατακόρυφα και τα πλευρικά όρια της προσωρινής ελεγχόμενης περιοχής και να καθιερώνονται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, πριν και μετά τη διέλευση της πτήσης
- VI. να μην διακινούνται άλλα αεροσκάφη εντός του εναερίου χώρου στον οποίο διεξάγεται η πτήση STS/HEAD, ανεξαρτήτως καιρικών συνθηκών,
- VII. να έχουν γνωστοποιηθεί στις εμπλεκόμενες μονάδες ελέγχου Ε.Κ. οι ειδικές ρυθμίσεις, τουλάχιστον 48 ώρες πριν την πραγματοποίησή τους με την έκδοση σχετικού NOTAM από την ΥΠΑ.
- 2.11.2.6 Όταν ο ελεγκτής ραντάρ πληροφορηθεί ή αναγνωρίσει μία πτήση ως STS/HEAD από το χαρακτηριστικό "V" που εμφανίζεται στο ηλεκτρονικό strip, παρέχει την ειδική μεταχείριση της παραγράφου 2.11.2.3, και τις ειδικές ρυθμίσεις της παραγράφου 2.11.2.5.1, εφόσον αυτές έχουν ζητηθεί αρμοδίως από την ΥΠΑ, έχουν εγκριθεί και του έχουν γνωστοποιηθεί.
- 2.11.3 **Πτήσεις STS/STATE (ENR 1 παρ. 1.1.11.2)**
- 2.11.3.1 STATE χαρακτηρίζονται οι πτήσεις που συμμετέχουν σε στρατιωτικές, τελωνειακές ή αστυνομικές αποστολές.
- 2.11.3.2 Η πληροφορία για ειδική μεταχείριση των ανωτέρω πτήσεων δηλώνεται με την ένδειξη "STS/STATE" στο πεδίο 18 του σχεδίου πτήσης.
- 2.11.3.3 Για οποιονδήποτε άλλο λόγο, η πληροφορία για ειδική μεταχείριση πτήσης, δηλώνεται με το χαρακτηριστικό RMK/.....στο πεδίο 18 του σχεδίου πτήσης, όπως π.χ. η επιβίβαση κρατικών λειτουργών κ.λπ.
- 2.11.3.4 Διευκρινίζεται ότι οι πτήσεις STS/STATE δεν σχετίζονται με τα STATE α/φ. Τα STATE α/φ εκτελούν πτήσεις στρατιωτικών, αστυνομικών ή τελωνειακών αρχών και δηλώνονται στο πεδίο 8 του σχεδίου πτήσης με την ένδειξη "M", αναγνωρίζονται δε στο ηλεκτρονικό strip ή στην ταμπέλα που συνοδεύει το στόχο του α/φ, όταν τούτο δεν είναι εξοπλισμένο με συσκευή RVSM, με την ένδειξη "S".



2.12 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

2.12.1 Τηλεκατευθυνόμενα αερόστατα (Unmanned free balloons)

(ENR 1.1-16, παρ. 1.1.10.1)

2.12.1.1 Ταξινόμηση

Τα τηλεκατευθυνόμενα αερόστατα ταξινομούνται, αναλόγως του βάρους τους και άλλων χαρακτηριστικών, στις ακόλουθες 3 κατηγορίες:

- | | |
|---------------------|---|
| I. Ελαφρά (Light) | όταν μεταφέρουν όργανα, σε μία ή περισσότερες συσκευασίες, με συνολικό βάρος μικρότερο των 4 κιλών |
| II. Μέτρια (Medium) | όταν μεταφέρουν όργανα, σε δύο ή περισσότερες συσκευασίες, με συνολικό βάρος μεταξύ 4-6 κιλών |
| III. Βαρέα (Heavy) | όταν μεταφέρουν όργανα: <ul style="list-style-type: none">• με συνολικό βάρος 6 κιλών ή περισσότερο ή• ίπτανται υπό ειδικές συνθήκες πυκνότητας αέρα ή• χρησιμοποιούν ειδικά μέσα συγκράτησης των αιωρούμενων μηχανισμών. |

2.12.1.2 ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΤΗΣΗΣ ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΣΤΑΤΩΝ

- 2.12.1.2.1 Ένα τηλεκατευθυνόμενο αερόστατο δεν θα ανυψώνεται χωρίς τη σχετική έγκριση του κράτους στο οποίο γίνεται η ανύψωση.
- 2.12.1.2.2 Ένα τηλεκατευθυνόμενο αερόστατο, εκτός από τα ελαφρά αερόστατα (light balloons) της μετεωρολογίας που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μετεωρολογικούς σκοπούς και λειτουργούν σύμφωνα με τους όρους του αρμόδιου κράτους, δεν θα ανυψώνεται εάν προηγουμένως δεν έχει εξασφαλίσει σχετική έγκριση και από το γειτονικό κράτος πάνω από την επικράτεια του οποίου πρόκειται να υπεριπταθεί ή υπάρχει περίπτωση να παρασυρθεί.
- 2.12.1.2.3 Ένα τηλεκατευθυνόμενο αερόστατο θα λειτουργεί σύμφωνα με τους όρους του κράτους νηολόγησης καθώς επίσης και με αυτούς των κρατών που αναμένεται να υπεριπταθεί.
- 2.12.1.2.4 Ένα τηλεκατευθυνόμενο αερόστατο θα πρέπει να καθοδηγείται κατά τέτοιο τρόπο ώστε η προσεδάφισή του να μην προκαλεί βλάβη σε πρόσωπα ή περιουσίες που δεν σχετίζονται με την χρήση του.



- 2.12.1.2.5 Ένα βαρύ τηλεκατευθυνόμενο αερόστατο (heavy balloon) δεν θα ανυψώνεται πάνω από τα διεθνή ύδατα χωρίς προηγούμενο συντονισμό με την αρμόδια Αρχή εξυπηρέτησης Ε.Κ.
- 2.12.1.3 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ
- 2.12.1.3.1 Ένα βαρύ ή μέτριο τηλεκατευθυνόμενο αερόστατο θα ελευθερώνεται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να ίπταται σε ύψος μεγαλύτερο των 1000 FT πάνω από τις πυκνοκατοικημένες περιοχές των πόλεων, των κωμοπόλεων ή των οικισμών ή πάνω από ανοιχτές συγκεντρώσεις προσώπων που δεν σχετίζονται με τη χρήση του.
- 2.12.1.3.2 Ένα βαρύ τηλεκατευθυνόμενο αερόστατο δεν θα ανυψώνεται, χωρίς άδεια από την αρμόδια Αρχή εξυπηρέτησης Ε.Κ., σε οποιοδήποτε ύψος μέχρι τα 60000 FT, όταν:
- I. υπάρχουν σύννεφα ή άλλα φαινόμενα συσκότισης που καλύπτουν τον ουράνιο θόλο σε έκταση μεγαλύτερη των 4/8
 - II. η οριζόντια ορατότητα είναι μικρότερη των 8 χλμ.
- 2.12.1.3.3 Ένα βαρύ τηλεκατευθυνόμενο αερόστατο δεν θα ανυψώνεται, εκτός εάν:
- I. είναι εξοπλισμένο με δύο τουλάχιστον συσκευές ή συστήματα τερματισμού της πτήσης τα οποία να λειτουργούν αυτόματα ή με τηλεχειρισμό, ανεξάρτητα το ένα από το άλλο
 - II. τα μηδενικής πίεσης αερόστατα πολυαιθυλενίου είναι εξοπλισμένα με δύο τουλάχιστον μεθόδους, συστήματα ή συσκευές τερματισμού της πτήσης ή ακόμα και με ένα συνδυασμό αυτών των συστημάτων και τα οποία συστήματα να λειτουργούν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο για να μπορούν να χρησιμοποιηθούν όταν χρειασθεί να τερματίσουν την πτήση του αερόστατου
 - III. το περίβλημα του αερόστατου είναι εξοπλισμένο με αντανάκλαστικό μηχανισμό ή υλικό ικανό να δώσει αντανάκλαση σε ραντάρ επιφανείας.
- 2.12.1.3.4 Ένα βαρύ τηλεκατευθυνόμενο αερόστατο δεν θα ανυψώνεται σε περιοχή όπου υπάρχει κάλυψη SSR, εκτός εάν φέρει το ίδιο SSR transponder, με δυνατότητα αναφοράς ύψους και το οποίο θα εκπέμπει συνεχώς σε εκχωρηθέντα κώδικα ή να μπορεί να ενεργοποιείται ο SSR transponder από το σταθμό παρακολούθησης, όταν τούτο κρίνεται αναγκαίο.
- 2.12.1.3.5 Ένα βαρύ τηλεκατευθυνόμενο αερόστατο δεν θα ανυψώνεται κάτω από τα 60000 FT:
- I. μεταξύ δύσης και ανατολής, εκτός εάν τούτο φωτίζεται



II. μεταξύ ανατολής και δύσης, εφόσον φέρει μηχανισμό ανύψωσης μήκους μεγαλύτερου των 15 m, εκτός εάν τούτος είναι ευδιάκριτος ή φέρει έγχρωμα διακριτικά σήματα ενδιαμέσως.

2.12.1.4 ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ

2.12.1.4.1 Ο χειριστής του βαρέως τηλεκατευθυνόμενου αερόστατου θα ενεργοποιεί τις συσκευές τερματισμού της πτήσης (βλ. παρ. 2.12.1.3.3 εδ. I και II) όταν:

- I. γίνει γνωστό ότι οι καιρικές συνθήκες είναι χειρότερες από αυτές που απαιτούνται
- II. εμφανισθεί κάποια δυσλειτουργία ή κάποια άλλη αιτία που καθιστά την επιχείρηση επικίνδυνη για την εναέρια κυκλοφορία ή για ανθρώπους και περιουσίες στο έδαφος
- III. πρόκειται τούτο να εισέλθει, χωρίς άδεια, σε εναέριο χώρο γειτονικού κράτους.

2.12.1.5 ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ

2.12.1.5.1 Πριν από την ανύψωση

2.12.1.5.1.1 Έγκαιρη ειδοποίηση για προτιθέμενη πτήση μετρίου ή βαρέως τηλεκατευθυνόμενου αερόστατου πρέπει να απευθύνεται προς την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., 7 ημέρες τουλάχιστον πριν την ανύψωση του αερόστατου.

2.12.1.5.1.2 Η ειδοποίηση για προτιθέμενη πτήση ενός μετρίου ή βαρέως τηλεκατευθυνόμενου αερόστατου θα περιλαμβάνει όσες από τις ακόλουθες πληροφορίες ζητήσει η αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ.:

- I. το χαρακτηριστικό πτήσης του αερόστατου ή την κωδική ονομασία της πτήσης
- II. κατηγορία και περιγραφή του αερόστατου
- III. τον κώδικα SSR
- IV. το όνομα του χειριστή και το τηλέφωνό του
- V. την τοποθεσία ανύψωσης
- VI. τον υπολογιζόμενο χρόνο ανύψωσης
- VII. τον αριθμό των αερόστατων και το χρονικό διάστημα μεταξύ των ανυψώσεων
- VIII. την αναμενόμενη κατεύθυνση της ανύψωσης
- IX. το επίπεδο ή επίπεδα πλεύσης, σε πίεση σταθερής ατμόσφαιρας
- X. την κατά προσέγγιση θέση και χρόνο που υπολογίζεται να μεσολαβήσει μέχρις ότου περάσει το ύψος των 60000 FT ή να φθάσει στο επίπεδο πλεύσης, όταν αυτό είναι 60000 FT ή χαμηλότερα, σε πίεση σταθερής ατμόσφαιρας και στις δύο περιπτώσεις



XI. την υπολογιζόμενη ημερομηνία και ώρα τερματισμού της πτήσης και τη σχεδιαζόμενη τοποθεσία προσγείωσης, όταν απαιτείται.

Σε περίπτωση που τα αερόστατα θα διεξάγουν πτήσεις μακράς διάρκειας με αποτέλεσμα να μην μπορεί να προσδιοριστεί ο ακριβής χρόνος και τόπος τερματισμού με ακρίβεια, θα χρησιμοποιείται ο όρος "μακράς διάρκειας".

2.12.1.5.1.3 Οποιαδήποτε αλλαγή επέλθει στις ανωτέρω πληροφορίες πρέπει να διαβιβάζεται στην αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., 6 ώρες τουλάχιστον πριν την υπολογιζόμενη ώρα ανύψωσης.

2.12.1.5.2 Γνωστοποίηση της ανύψωσης

2.12.1.5.2.1 Αμέσως μετά την ανύψωση ενός μετρίου ή βαρέως τηλεκατευθυνόμενου αερόστατου, ο χειριστής της πτήσης θα ειδοποιεί την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. για τα εξής

I. το χαρακτηριστικό πτήσης του αερόστατου

II. την τοποθεσία ανύψωσης

III. τον πραγματικό χρόνο ανύψωσης

IV. την κατά προσέγγιση θέση και το χρόνο κατά τον οποίο το αερόστατο θα περάσει το ύψος των 60000 FT, σε πίεση σταθερής ατμόσφαιρας, ή θα φθάσει το επίπεδο πλεύσης, όταν αυτό είναι 60000 FT ή χαμηλότερα

V. οποιαδήποτε άλλη αλλαγή στα στοιχεία της πτήσης που είχαν προηγουμένως γνωστοποιηθεί

2.12.1.5.3 Γνωστοποίηση τερματισμού

2.12.1.5.3.1 Ο χειριστής της πτήσης θα ειδοποιεί την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. αμέσως μόλις μάθει ότι ακυρώθηκε η προτιθέμενη πτήση ενός μετρίου ή βαρέως τηλεκατευθυνόμενου αερόστατου, που είχε γνωστοποιηθεί σύμφωνα με την παρ. 2.12.1.3.1.

2.12.1.6 Καταγραφή ίχνους πτήσης και αναφορές θέσης

2.12.1.6.1 Ο διαχειριστής της πτήσης ενός βαρέως τηλεκατευθυνόμενου αερόστατου, παρακολουθεί το ίχνος της πτήσης και διαβιβάζει αναφορές θέσης, όταν τούτο ζητηθεί από την υπηρεσία εξυπηρέτησης Ε.Κ. ή ανά τακτά χρονικά διαστήματα:

I. 2 ωρών για πτήσεις επί ή κάτω των 60000 FT

II. 24 ωρών για πτήσεις άνω των 60000 FT.



- 2.12.1.6.2 Ο διαχειριστής της πτήσης θα ειδοποιεί άμεσα την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., όταν:
- I. διακοπεί η δυνατότητα παρακολούθησης και καταγραφής της θέσης της πτήσης ενός αερόστατου
 - II. η παρακολούθηση και καταγραφή της θέσης της πτήσης ενός αερόστατου καταστεί εκ νέου δυνατή.
- 2.12.1.6.3 Μια ώρα πριν την έναρξη της σχεδιαζόμενης καθόδου ενός βαρέως τηλεκατευθυνόμενου αερόστατου, ο διαχειριστής θα διαβιβάζει προς την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. τα εξής:
- I. την τρέχουσα γεωγραφική θέση
 - II. το τρέχον επίπεδο πτήσης
 - III. τον προβλεπόμενο ή δυνατό χρόνο διέλευσης του ύψους των 60000 FT
 - IV. τον προβλεπόμενο χρόνο προσεδάφισης του αερόστατου.
- 2.12.1.6.4 Ο διαχειριστής της πτήσης θα ειδοποιεί άμεσα την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. για τον τερματισμό της πτήσης του αερόστατου καθώς και για τον χρόνο προσεδάφισης του.
- 2.12.1.7 ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ Ε.Κ.
- 2.12.1.7.1 Με τη λήψη ειδοποίησης για προτιθέμενη πτήση ενός μετρίου ή βαρέως τηλεκατευθυνόμενου αερόστατου, η μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. πρέπει να φροντίζει για τη διαβίβαση των πληροφοριών της παρ. 2.12.1.3.1.2 σε όλους τους εμπλεκόμενους.
- 2.12.1.7.2 Με τη λήψη ειδοποίησης για την ανύψωση ενός μετρίου ή βαρέως τηλεκατευθυνόμενου αερόστατου, η μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. πρέπει να φροντίζει για τη διαβίβαση των πληροφοριών της παρ. 2.12.1.3.2.1 σε όλους τους εμπλεκόμενους.
- 2.12.1.7.3 Οι ανωτέρω πληροφορίες των παραγράφων 2.12.1.3.1.2 και 2.12.1.3.2.1 πρέπει να διαβιβάζονται με αγγελία (NOTAM) στις εμπλεκόμενες μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ. όταν πιθανολογείται ότι το αερόστατο θα επηρεάσει γειτονικά FIR.
- Η γνωστοποίηση της ανύψωσης μπορεί να γίνει και προφορικά μεταξύ των δύο ACCs εφόσον γίνει ανάλογη συμφωνία.
- 2.12.1.7.4 Οι μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ. θα επιτηρούν με τη χρήση του SSR τα μέτρια και βαρέα τηλεκατευθυνόμενα αερόστατα, σε όση έκταση αυτό είναι δυνατόν, και, όταν είναι απαραίτητο και ζητείται από τον κυβερνήτη α/φ, θα παρέχουν ραντάρ διαχωρισμό μεταξύ α/φ και αερόστατου, που έχει αναγνωρισθεί ή είναι γνωστή η ακριβής θέση του.



- 2.12.2 **Διαδικασία πτήσεων αντιχαλαζικής προστασίας**
(ENR 1.1-13, παρ. 1.1.8.2)
- 2.12.2.1 ΓΕΝΙΚΑ
- 2.12.2.1.1 Η αντιχαλαζική προστασία πραγματοποιείται από ειδικές πτήσεις, από τον Απρίλιο μέχρι το Σεπτέμβριο κάθε έτους, σε προκαθορισμένες περιοχές τα όρια των οποίων αποτυπώνονται σε κατάλληλους χάρτες. Σχετική άδεια απαιτείται από την ΥΠΑ/Δ1 (ΕΑΠ, GEN 1.1)
- 2.12.2.1.2 Οι πτήσεις αυτές εξαιρούνται πάντα από τα μέτρα ροής Ε.Κ.
- 2.12.2.1.3 Τα ΚΕΠΜΑ ενημερώνεται για την έναρξη και λήξη των πτήσεων από τον Πύργο Ελέγχου Αεροδρομίου του Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης/Μακεδονία.
- 2.12.2.1.4 Ο κυβερνήτης του α/φ ευρίσκεται σε συνεχή ραδιοτηλεφωνική επικοινωνία με τη μονάδα ελέγχου Ε.Κ. της περιοχής στην οποία ίπταται, δηλαδή με το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APPROACH, το ΚΕΠΜΑ ή το LARISSA APPROACH.
- 2.12.2.1.5 Τα χαρακτηριστικά κλήσεως των α/φ είναι Weather 1, Weather 2 και Weather 3 και χρησιμοποιούν τους ακόλουθους κώδικες:
- το Weather 1 τον κώδικα 3645
 - το Weather 2 τον κώδικα 3646
 - το Weather 3 τον κώδικα 3647.
- 2.12.2.2 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ
- Οι πτήσεις αντιχαλαζικής προστασίας διεξάγονται σε προκαθορισμένες περιοχές και σε επίπεδα πτήσης τα οποία έχουν συμφωνηθεί με την αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ.
- 2.12.2.2.1 Δεν γίνεται ναυτιλιακή καθοδήγηση (vectoring) στα α/φ αντιχαλαζικής προστασίας κατά τη διάρκεια της επιχειρησιακής τους δραστηριότητας.
- 2.12.2.2.2 Τα α/φ ίπτανται μέσα στις περιοχές αντιχαλαζικής προστασίας σε όποια πορεία επιθυμούν.
- 2.12.2.2.3 Ο ελάχιστος οριζόντιος διαχωρισμός μεταξύ ενός α/φ της αντιχαλαζικής προστασίας και ενός α/φ GAT ή μεταξύ δύο α/φ αντιχαλαζικής προστασίας είναι τα 20 ΝΜ.



2.12.2.2.4 Ο ελάχιστος κατακόρυφος διαχωρισμός μεταξύ ενός α/φ που ίπταται άνωθεν ή κάτωθεν ενός α/φ της αντιχαλαζικής προστασίας είναι τα 2000 FT.

Εάν π.χ. ο κυβερνήτης δηλώσει ότι ίπταται στο FL150, θεωρούμε ότι το επόμενο διαθέσιμο ύψος είναι το FL130 ή/και το FL170.

2.12.2.2.5 Είναι ευθύνη του κυβερνήτη και της εταιρείας να μη βρεθεί ποτέ α/φ της αντιχαλαζικής προστασίας σε κατάσταση απώλειας επικοινωνίας ή απώλειας transponder.

2.12.3 **Αεροφωτογράφιση**

Καμία εμπορική φωτογράφιση δεν θα διεξάγεται από αεροσκάφος, εκτός εάν έχει χορηγηθεί ειδική άδεια από την αρμόδια Αρχή και όπως προκύπτει από τις σχετικές πληροφορίες, συμβουλές ή/και εξουσιοδοτήσεις από την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. (ΥΠΑ/Δ1 και ΓΕΑ/Α2). (ENR 1.1-13, παρ. 1.1.8.2)

2.12.4 **Άλλα ιπτάμενα αντικείμενα**

Η ανύψωση χαρταετών ή άλλων ιπτάμενων αντικειμένων κάθε είδους (flying modes of all types or other flying bodies) εντός της ζώνης κυκλοφορίας ενός αεροδρομίου (within the construction restriction zones of aerodromes) ή έξω από ένα αεροδρόμιο απαιτεί άδεια από την ΥΠΑ ή την τοπική αρχή εξυπηρέτησης αεροναυτιλίας (local aeronautical authority). (ENR 1.1-17, παρ. 1.1.10.2)

2.13 **ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΓΙΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ**

Σύμφωνα με το κεφάλαιο 7 του ANNEX 11, οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να λαμβάνουν συνεχή ενημέρωση για τα ακόλουθα:

2.13.1 **Μετεωρολογικές πληροφορίες**

Οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει να λαμβάνουν τις πιο πρόσφατες πληροφορίες για τις υπάρχουσες και αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, οι οποίες είναι απαραίτητες για την παροχή των υπηρεσιών τους. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να δίνονται σε τέτοια μορφή, ώστε να απαιτείται ελάχιστος χρόνος για την ερμηνεία τους και να παρέχονται με τέτοια συχνότητα, έτσι ώστε να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις των σχετιζόμενων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

2.13.1.1 Σύμφωνα με το Annex 3, Appendix 9, παρ. 1.3 τα κέντρα πληροφοριών πτήσης και τα κέντρα ελέγχου περιοχής θα πρέπει να λαμβάνουν μετεωρολογικές πληροφορίες και ιδιαίτερα για την ύπαρξη ή για την πρόγνωση δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών. Τα δελτία καιρού και οι προγνώσεις θα καλύπτουν όλη την περιοχή πληροφοριών πτήσης ή την



περιοχή ελέγχου ή άλλες περιοχές που ορίζονται στις περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας.

2.13.1.2 Όπου είναι απαραίτητο για σκοπούς πληροφοριών πτήσης, τα ισχύοντα μετεωρολογικά δελτία και οι προγνώσεις θα παρέχονται σε σταθμούς επικοινωνίας (communication stations). Εν συνεχεία οι πληροφορίες αυτές θα προωθούνται στα κέντρα πληροφοριών πτήσης ή στα κέντρα ελέγχου περιοχής

2.13.2 **Πληροφορίες για την κατάσταση των α/δ και των συσχετιζομένων διευκολύνσεων**

Οι πύργοι ελέγχου αεροδρομίου και οι μονάδες ελέγχου προσέγγισης θα ενημερώνονται συνεχώς για επιχειρησιακά σημαντικές συνθήκες στην περιοχή κίνησης, συμπεριλαμβανομένου προσωρινών κινδύνων και της επιχειρησιακής κατάστασης άλλων συσχετιζόμενων διευκολύνσεων των αεροδρομίων, που τους αφορούν.

2.13.3 **Πληροφορίες για την επιχειρησιακή κατάσταση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας**

Οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα είναι συνεχώς ενημερωμένες για την επιχειρησιακή κατάσταση των υπηρεσιών αεροναυτικής ραδιοπλοήγησης και οπτικών βοηθημάτων που είναι απαραίτητα για τις διαδικασίες απογείωσης, προσέγγισης και προσγείωσης των αεροσκαφών στην περιοχή ευθύνης τους καθώς και των υπηρεσιών αεροναυτικής ραδιοπλοήγησης και οπτικών βοηθημάτων που είναι απαραίτητα για την κίνηση των αεροσκαφών στην επιφάνεια του εδάφους.

2.13.4 **Πληροφορίες σχετικά με μη επανδρωμένα αερόστατα**

Όπως ορίζεται και στην παράγραφο 2.12.1.5, οι εκπρόσωποι των μη επανδρωμένων ελεύθερων αερόστατων θα ενημερώνουν τις αρμόδιες μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας για τις λεπτομέρειες της πτήσης σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του Annex 2.

2.13.5 **Πληροφορίες για ηφαιστειακή δραστηριότητα**

Οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα ενημερώνονται, σύμφωνα με τοπικές συμφωνίες, για την ηφαιστειακή δραστηριότητα προ της έκρηξης, ηφαιστειακές εκρήξεις και νέφη ηφαιστειακής τέφρας στον εναέριο χώρο πτήσης των αεροσκαφών στην περιοχή ευθύνης τους.



Τα κέντρα ελέγχου περιοχής και τα κέντρα πληροφοριών πτήσης θα λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με την ηφαιστειακή τέφρα, από τα συμβουλευτικά κέντρα ηφαιστειακής τέφρας VAACs (OLCANIC ASH ADVISORY CENTRES).

2.13.6 **Πληροφορίες για ραδιενεργά υλικά και τοξικά χημικά «νέφη»**

Οι μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας θα ενημερώνονται, σύμφωνα με τοπικές συμφωνίες, για την απελευθέρωση στην ατμόσφαιρα ραδιενεργών υλικών ή τοξικών χημικών, που μπορεί να επηρεάσουν τον εναέριο χώρο πτήσης των αεροσκαφών στην περιοχή ευθύνης τους.



(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ Ε.Κ

3.1 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ PALLAS UPGRADE - 2 -

- 3.1.1 Υποσυστήματα του PALLAS UPGRADE - 2 -
- 3.1.2 Λειτουργίες του συστήματος PALLAS UPGRADE..... - 5 -
- 3.1.3 Modes του PALLAS UPGRADE - 30 -
- 3.1.4 Απώλεια υποσυστημάτων του PALLAS UPGRADE..... - 32 -
- 3.1.5 Καθήκοντα ελεγκτών σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή απώλειας υποσυστήματος του PALLAS UPGRADE - 37 -
- 3.1.6 Εκχωρούμενοι κώδικες ανά τομέα σε περίπτωση απώλειας του FDP ... - 68 -

3.2 ΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ HERAS ΚΑΙ PHAROS - 70 -

- 3.2.1 Γενικά..... - 70 -
- 3.2.2 Ραντάρ διαδρομής..... - 70 -
- 3.2.3 Επιλογή RADAR στο SETUP της οθόνης - 71 -
- 3.2.4 Περιπτώσεις απώλειας ενός RADAR σε περιβάλλον multiradar - 74 -

3.3 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ PANTAP (TERMINAL AREA RADARS - TARs) - 76 -

3.4 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ VAR - 77 -

- 3.4.1 Κύριο σύστημα επικοινωνιών εδάφους-αέρος (συχνότητες)..... - 77 -
- 3.4.2 Εφεδρικό σύστημα συχνοτήτων - 83 -



3.4.3	Πομποδέκτες LAST RESORTS	- 85 -
3.4.4	Το σύστημα κινδύνου (Emergency Frequency).....	- 87 -
3.4.5	UHF συχνότητες.....	- 89 -
3.4.6	HF συχνότητες.....	- 90 -
3.4.7	Πίνακας VHF και UHF συχνοτήτων.....	- 91 -
3.4.8	Σύστημα επικοινωνιών εδάφους-εδάφους (τηλέφωνα)	- 94 -
3.4.9	Το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (Stand-by Telephone VCS)	- 96 -
3.4.10	Σηματοδοσία τηλεφωνικών πλήκτρων	- 97 -
3.4.11	Αριθμοί κλήσης	- 98 -
3.4.12	Τηλέφωνα Q23	- 102 -
3.4.13	Είδη γραμμών	- 103 -
3.4.14	Λειτουργία διαχωρισμού τηλεφώνου συχνότητας (SPLIT)	- 105 -
3.4.15	Μαγνητοφωνήσεις.....	- 105 -
3.4.16	Panel επικοινωνιών (Screen areas).....	- 106 -
3.5	SMC - 124 -	
3.6	AFTN - 124 -	



Σφάλμα! Το αρχείο προέλευσης της αναφοράς δεν βρέθηκε.
ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ Ε.Κ.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Η άσκηση ελέγχου Ε.Κ. βασίζεται σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα, το οποίο αποτελείται, μεταξύ άλλων, από τα ακόλουθα συστήματα:

- PALLAS UPGRADE
- HERAS – PHAROS
- TERMINAL AREA RADARS (TARs)
- VAR
- SMC
- AFTN
- AFTN TERMINAL
- THALES INDUSTRIAL COMPUTER

Το **PALLAS UPGRADE** είναι το σύστημα που λαμβάνει τα δεδομένα από τα σχέδια πτήσης και από τους σταθμούς ραντάρ, τα επεξεργάζεται και, εν συνεχεία, τα απεικονίζει στην οθόνη του ελεγκτή.

Τα συστήματα **HERAS – PHAROS** απαρτίζονται από τα ραντάρ διαδρομής.

Το σύστημα **TARs** περιλαμβάνει τα τερματικά ραντάρ των περιφερειακών α/δ (PATROCLOS) και του α/δ Αθηνών Ελ. Βενιζέλος.

Το σύστημα **VAR** περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τις κύριες και εφεδρικές ραδιοηλεκτρονικές επικοινωνίες, το σύστημα κινδύνου και απεικόνισης αεροναυτικών πληροφοριών (Information Display System – IDS), το RCS (Remote Control System), δηλαδή το σύστημα ελέγχου εξ αποστάσεως της καλής λειτουργίας των σταθμών, κ.λπ.

Το **SMC** είναι το σύστημα που παρακολουθεί και ελέγχει τη σωστή λειτουργία των συστημάτων που χρησιμοποιούνται στον έλεγχο Ε.Κ.

Το **AFTN** είναι δίκτυο διανομής των σημάτων των υπηρεσιών ελέγχου Ε.Κ.

Ο υπολογιστής "**THALES INDUSTRIAL COMPUTER**" καταγράφει σε ημερήσια βάση τα αρχεία των σημάτων OLDI και NOTAM από τα οποία υπάρχει η δυνατότητα επιλογής και εκτύπωσης συγκεκριμένων σημάτων OLDI και NOTAM.

Το **AFTN TERMINAL** είναι το σύστημα μέσω του οποίου υπάρχει η δυνατότητα αναζήτησης όλων των σημάτων της τρέχουσας ημέρας τα οποία ελήφθησαν από την εισηγμένη έως την τρέχουσα ώρα, ταξινομημένα σύμφωνα με το χρόνο λήψης.





3.1 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ PALLAS UPGRADE

3.1.1 Υποσυστήματα του PALLAS UPGRADE

Το σύστημα PALLAS UPGRADE αποτελείται από τα ακόλουθα υποσυστήματα:

- RFPS – Radar Front Processing System
- RDPS – Radar Data Processing System
- EFPS – External Front Processing System
- FDPS – Flight Data Processing System
- MMI – Man Machine Interface
- RECS – Recording System
- DBMS – Data Base Maintenance System

3.1.1.1 Το **RFPS** είναι το υποσύστημα υποδοχής δεδομένων ραντάρ (local tracks). Ο RFP συλλέγει δευτερεύοντες στόχους (secondary tracks) ή συνδυασμό πρωτεύοντος και δευτερεύοντος στόχου (combined tracks) που παράγονται από διάφορα ραντάρ. Αποτελείται από τέσσερις υπολογιστές που δουλεύουν ανά ζεύγη, δηλαδή ανά δύο επεξεργάζονται πληροφορίες προερχόμενες από επτά ραντάρ, καθόσον σε όλο το σύστημα προβλέπονται δεκατέσσερα, όπως περιγράφονται στις παραγράφους 3.2 και 3.3 του παρόντος κεφαλαίου. Πιθανή βλάβη στο ένα ζεύγος υπολογιστών θα σταματήσει την εισαγωγή των δεδομένων σε αυτό, αλλά όχι και των δεδομένων που διοχετεύονται στο άλλο ζεύγος. Έτσι, δεν θα έχουμε πρόβλημα κάλυψης, διότι η κατανομή των δεκατεσσάρων ραντάρ στα δύο ζεύγη των υπολογιστών έχει προβλεφθεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να υπάρχει τουλάχιστον μονή κάλυψη σε όλες τις έδρες σε περίπτωση βλάβης του ενός ζεύγους εξ αυτών.

3.1.1.2 Το **RDPS** είναι το υποσύστημα επεξεργασίας δεδομένων ραντάρ. Ο RDP αποτελείται από δύο υπολογιστές, τον master και τον slave, που επεξεργάζονται τις πληροφορίες που συλλέγονται στον RFP. Ο πρώτος υπολογιστής παίρνει τα δεδομένα, τα επεξεργάζεται και τα στέλνει στο δίκτυο, ενημερώνοντας ταυτόχρονα και τον δεύτερο. Από την επεξεργασία αυτή των δύο υπολογιστών προκύπτουν τα system tracks, τα radar alerts κ.λπ.

Σημείωση.– Το ΑΘΗΝΑΙ APP έχει ξεχωριστό RDPS.



3.1.1.3 Το **EFPS** είναι το υποσύστημα των εξωτερικών γραμμών. Ο EFP αποτελείται από δύο υπολογιστές που ελέγχουν τις γραμμές military, remote App και clock.

Η γραμμή military στέλνει στο κέντρο της ελληνικής αεράμυνας όλα τα system tracks και τις πληροφορίες από το σχέδιο πτήσης.

Στις γραμμές remote Apps (Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Κέρκυρα και Ρόδο) στέλνει system tracks συγκεκριμένου γεωγραφικού χώρου.

Η γραμμή clock συγχρονίζει το σύστημα PALLAS UPGRADE με το κεντρικό ρολόι του συστήματος.

3.1.1.4 Το **FDPS** είναι το υποσύστημα που επεξεργάζεται το σχέδιο πτήσης. Ο FDP αποτελείται από δύο υπολογιστές, τον master και τον slave, που επεξεργάζονται πληροφορίες που συλλέγονται από το AFTN, τη Μετεωρολογία, γραμμές OLDI (On Line Data Interchange) κ.λπ. Ο πρώτος υπολογιστής παίρνει τα δεδομένα, τα επεξεργάζεται και τα στέλνει στο δίκτυο, ενημερώνοντας ταυτόχρονα και τον δεύτερο. Ο FDP διαχειρίζεται τα ηλεκτρονικά και τα χάρτινα strips και γενικότερα όλες τις λειτουργίες του PALLAS UPGRADE που σχετίζονται με το σχέδιο πτήσης. Επίσης, ο FDP συνεργάζεται με τον RDP για λειτουργίες του συστήματος, όπως είναι το coupling, τα radar alerts, τα handovers κ.λπ.

Σημείωση.– Το FDPS είναι κοινό με το ΑΘΗΝΑΙ APP.

3.1.1.5 Το **MMI** είναι το υποσύστημα που επιτρέπει την απεικόνιση των δεδομένων ραντάρ και του σχεδίου πτήσης στις οθόνες των ελεγκτών, καθώς και την εισαγωγή νέων πληροφοριών ή τροποποιήσεων από τους χρήστες.

Το MMI στο ACC αποτελείται από:

- Δεκαεννέα μονούς υπολογιστές, που συνδέονται με τις οθόνες του ελεγκτή, του planner και του βοηθού (18 έδρες en-route ελέγχου + 1 έδρα FIC).

Κάθε έδρα εργασίας έχει έναν υπολογιστή, κοινό και για τους τρεις ελεγκτές (ελεγκτή ραντάρ, planner και βοηθό). Οι λειτουργίες στις οθόνες ελεγκτή ραντάρ και planner είναι ίδιες με ελάχιστες εξαιρέσεις.

- Δύο μονούς υπολογιστές που συνδέονται με τις οθόνες της έδρας του προϊσταμένου Φυλακής (Supervisor) και της FLIGHT DATA ως εξής:

Οι δύο θέσεις προϊσταμένου Φυλακής και η θέση FD3 συνδέονται με έναν υπολογιστή, ενώ άλλη μια θέση προϊσταμένου Φυλακής και η θέση FD2 συνδέονται σε άλλον υπολογιστή.

Αναλυτική πληροφόρηση για το MMI κάθε θέσης υπάρχει στο επιχειρησιακό εγχειρίδιο (operational handbook) του ελεγκτή ραντάρ, του planner και του βοηθού.



3.1.1.5.1 Οποιαδήποτε βλάβη στο RFPS, RDPS, EFPS ή FDPS επηρεάζει όλους τους τομείς ελέγχου του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, σε αντίθεση με τους υπολογιστές του ΜΜΙ, όπου βλάβη ενός υπολογιστή προκαλεί πρόβλημα μόνο στη συγκεκριμένη έδρα που ανήκει.

3.1.1.6 Το **RECS** είναι το υποσύστημα εγγραφής δεδομένων με σκοπό τη διερεύνηση συμβάντων κατά την άσκηση ελέγχου Ε.Κ. Τα δεδομένα αυτά φυλάσσονται, με συγκεκριμένη διαδικασία, κατά κανόνα ένα μήνα. Όταν ένα συμβάν χρειάζεται διερεύνηση, ανακαλείται από το αρχείο και αναπαράγεται στην οθόνη της έδρας STBY, από την κυκλοφορία του τομέα που διερευνάται, η δεδομένη χρονική περίοδος που έλαβε χώρα το εν λόγω περιστατικό.

Ο REC αποτελείται από δύο υπολογιστές, τον master και τον slave. Ο πρώτος υπολογιστής παίρνει τα δεδομένα, τα επεξεργάζεται και τα στέλνει στο δίκτυο, ενημερώνοντας ταυτόχρονα και τον δεύτερο.

3.1.1.7 Το **DBMS** είναι ένα υποσύστημα off line.

Ο DBM χρησιμοποιείται κυρίως για off line εφαρμογές, όπως αναλύσεις, στατιστικά ή νέες εφαρμογές.

Στο DBM είναι φορτωμένα τα προγράμματα του RDP και του FDP και δύναται να τους υποκαταστήσει σε περίπτωση μακρόχρονης βλάβης ενός εξ αυτών.

Οι δύο θέσεις TDS (Test and Development Sector Suite) χρησιμοποιούνται για τη δοκιμή νέων εφαρμογών, προτού αυτές καθιερωθούν και εισαχθούν στο σύστημα PALLAS UPGRADE, ενώ είναι διαθέσιμες και σαν επιχειρησιακές έδρες ελέγχου του ACC.



3.1.2 **Λειτουργίες του συστήματος PALLAS UPGRADE**

Από τις λειτουργίες του συστήματος PALLAS UPGRADE αναφέρονται συνοπτικά οι δύο πιο βασικές:

- η επεξεργασία των δεδομένων ραντάρ και
- η επεξεργασία του σχεδίου πτήσης.

Στη συνέχεια, από τις λειτουργίες της επεξεργασίας των δεδομένων ραντάρ και τις λειτουργίες της επεξεργασίας του σχεδίου πτήσης, αναπτύσσονται ξεχωριστά:

- το transfer of control
- το coupling και
- τα warnings.

3.1.2.1 ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΡΑΝΤΑΡ

3.1.2.1.1 Η επεξεργασία αυτή γίνεται στη radar system area, δηλαδή σε ένα νοητό τετράγωνο με κέντρο την αίθουσα του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και με διαστάσεις 1024 x 1024 NM, και συνίσταται:

- I. στη διαχείριση των local tracks που διοχετεύονται στο σύστημα από τα δεκατέσσερα ραντάρ
- II. στο multi radar tracking, δηλαδή τη συσχέτιση για κάθε α/φ πολλών local tracks, εν προκειμένω τριών
- III. στο radar biases estimation, δηλαδή στον άμεσο υπολογισμό των σφαλμάτων ραντάρ σε ακτίνα και αζιμούθιο, λαμβάνοντας υπόψη και τις διαφορές σε ακτίνα και αζιμούθιο μεταξύ των local tracks του ίδιου α/φ
- IV. στο altitude tracking, δηλαδή στην επεξεργασία των πληροφοριών που λαμβάνει από τη Mode C κάθε α/φ
- V. στο radar alert capability, δηλαδή στην έγκαιρη προειδοποίηση σε περίπτωση παραβίασης προκαθορισμένων τιμών που αφορούν στα ελάχιστα διαχωρισμού μεταξύ των α/φ (STCA) ή ελαχίστων υψών συγκεκριμένων περιοχών (MSAW) ή στην περίπτωση διέλευσης μέσω απαγορευμένων περιοχών (DAIW)
- VI. στο track/flight plan integrated capabilities, όπως είναι το coupling, η αυτόματη ενημέρωση θέσης (APR), ο έλεγχος της διαδρομής που ακολουθεί το α/φ (RAM) ή ο έλεγχος της τήρησης του εξουσιοδοτηθέντος ύψους προς ένα α/φ (CLAM).

3.1.2.1.2 Το PALLAS UPGRADE δεν κάνει monoradar tracking. Local tracks εισέρχονται στο σύστημα από έναν ή περισσότερους σταθμούς ραντάρ.

Τα tracks αυτά είναι PSR, SSR ή COMBINED και απεικονίζονται με το αντίστοιχο σύμβολο στην οθόνη του ελεγκτή.



Κάθε α/φ εντοπίζεται από διάφορα ραντάρ. Το ένα και μοναδικό track που προκύπτει από το συσχετισμό ενός ή περισσότερων local tracks για ένα α/φ ονομάζεται system track και το tracking ονομάζεται multi radar tracking.

3.1.2.1.3 Η επεξεργασία αυτή των local tracks, απ' όπου προκύπτει το system track, γίνεται στον RDP ως ακολούθως

- Ο εναέριος χώρος χωρίζεται σε κυψέλες διαστάσεων 16 x 16 NM η κάθε μία. Σε κάθε κυψέλη υπάρχει ένα πίνακας με 14 ραντάρ, απ' όπου ο RDP λαμβάνει τα local tracks των τριών πρώτων ραντάρ. Τούτα είναι προκαθορισμένα με σειρά προτεραιότητας, με κριτήριο την ποιότητα κάλυψης.
- Αν κάποιο από τα τρία πρώτα σε σειρά ραντάρ υποστεί βλάβη, τότε λαμβάνεται υπόψη το αμέσως επόμενο, δηλαδή το τέταρτο, πέμπτο κ.ο.κ.
- Σε περίπτωση που ο RDP τεθεί εκτός λειτουργίας, δεν υφίσταται πλέον multi radar tracking. Στην οθόνη διοχετεύονται από τον RFP τα local tracks από το ραντάρ που έχει προεπιλέξει ο ελεγκτής ραντάρ στο set up της οθόνης του.

Τα system tracks ανανεώνονται στην οθόνη κάθε 10 δευτερόλεπτα. Το απεικονιζόμενο ύψος προέρχεται από τη Mode C του πιο πρόσφατου local track που συνθέτει το system track.

3.1.2.2 Η ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

Η επεξεργασία του σχεδίου πτήσης γίνεται μέσα στη flight plan system area, η οποία είναι ορισμένη off line με κέντρο και ανώτατο όριο ίδιο με αυτό της radar system area, αλλά με διαστάσεις διπλάσιες από αυτήν, δηλαδή 2048 x 2048 NM. Η επεξεργασία αυτή, μεταξύ άλλων, συνίσταται κυρίως:

- στο flight plan acquisition and creation
- στο flight plan evolution
- στο flight plan checking
- στο flight plan trajectory computation
- στο SSR code management
- στην επεξεργασία των σημάτων
- στο RPL management
- στο flight plan load computation.

3.1.2.2.1 **Flight plan acquisition and creation** είναι η λειτουργία κατά την οποία το σύστημα συλλέγει τα δεδομένα ενός σχεδίου πτήσης από διάφορες πηγές, τα επεξεργάζεται και δημιουργεί, χρησιμοποιώντας τα προβλεπόμενα στον ICAO όσον αφορά στη σύνταξη ενός σχεδίου



πτήσης, το system flight plan, το οποίο πλέον ονομάζεται FDR (Flight Data Record).

3.1.2.2.2 **Flight plan evolution** είναι η λειτουργία κατά την οποία το σύστημα κατατάσσει το σχέδιο πτήσης σε διάφορες κατηγορίες, ανάλογα με το χρόνο εισαγωγής του σε αυτό ή το χρόνο ενεργοποίησής του.

Οι διάφορες φάσεις ενός σχεδίου πτήσης είναι:

- inactive
- preactivated
- preliminary
- proposed
- coordinated
- active
- finished
- canceled

3.1.2.2.2.1 Inactive

Όταν ένα σχέδιο πτήσης εισαχθεί στο σύστημα 190 λεπτά ή περισσότερο πριν από το ETD ή 100 λεπτά ή περισσότερο πριν από το ETB των inbound στο FIR πτήσεων, τότε θεωρείται inactive και μπορεί να παραμείνει σε αυτή τη φάση επί 10 ώρες.

3.1.2.2.2.2 Preactivated

Το σχέδιο πτήσης των αναχωρήσεων 190 λεπτά πριν από το ETD και το σχέδιο πτήσης των inbound στο FIR 100 λεπτά πριν από το ETB μεταπίπτει σε preactivated.

3.1.2.2.2.3 Preliminary

Αυτό το στάδιο αφορά μόνο στο σχέδιο πτήσης αναχώρησης από ελληνικά α/δ που υπόκεινται σε κάποιον περιορισμό.

Όταν εκπνεύσει ο περιορισμός, το σχέδιο πτήσης μεταπίπτει σε φάση proposed.

Επειδή οι περιορισμοί πλέον τίθενται από το Eurocontrol, το στάδιο αυτό παραμένει ανενεργό.

3.1.2.2.2.4 Proposed

Τα σχέδια πτήσης που αφορούν αναχωρήσεις από ελληνικά α/δ ή εισερχόμενες πτήσεις στο FIR Αθηνών, 40 λεπτά πριν από το ETD για τις αναχωρήσεις και 90 λεπτά πριν από το ETB για τις εισερχόμενες στο FIR Αθηνών πτήσεις, μετατρέπονται σε proposed και παραμένουν σε αυτή τη φάση στο σύστημα μέχρι 179 λεπτά.

Κατά τη φάση αυτή και:

- 20 λεπτά πριν από το ETD, για τις αναχωρήσεις από ελληνικά α/δ, ή



- 40 λεπτά πριν από το ETB, για τις εισερχόμενες στο FIR Αθηνών πτήσεις, εμφανίζονται τα ηλεκτρονικά strips στη λίστα των proposed, μόνο στις οθόνες των τομέων που πρόκειται να επηρεαστούν πρώτοι από την αντίστοιχη πτήση.

3.1.2.2.2.5 Coordinated

Μόλις ληφθεί ένα coordination message, το σχέδιο πτήσης μετατρέπεται σε coordinated και μπορεί να παραμείνει στο σύστημα μέχρι 80 λεπτά. Τούτο γίνεται όταν π.χ. εισαχθεί στο σύστημα ένα EST ή δοθεί μια εξουσιοδότηση για αναχώρηση με το αρχικό CFL. Όταν ένα σχέδιο πτήσης είναι controlled σε έναν τομέα, γίνεται coordinated στον επόμενο και εμφανίζονται τα ηλεκτρονικά και χάρτινα strips της πτήσης, 13 λεπτά πριν το Z point. Αυτά τα ηλεκτρονικά strips εμφανίζονται στο coordinated window.

3.1.2.2.2.6 Active

Ένα σχέδιο πτήσης σε φάση coordinated γίνεται active 4 λεπτά πριν από το ETB, προκειμένου για inbound στο FIR πτήσεις ή προκειμένου για αναχωρήσεις, μόλις εισαχθεί, μέσω DEP, το ATD. Μπορεί να παραμείνει στο σύστημα στη φάση αυτή 359 λεπτά. Το σχέδιο πτήσης γίνεται coupled με το radar track μόνο όταν τούτο είναι σε φάση coordinated ή active. Ταυτόσημα, η δημιουργία του coupling κάνει active ένα σχέδιο πτήσης (περίπτωση αναχώρησης από περιφερειακό α/δ χωρίς να έχουμε ακόμα εισάγει το ATD, με την προϋπόθεση ότι δεν διαφέρει ο χρόνος αναχώρησης ± 5 λεπτά από το ETD).

3.1.2.2.2.7 Finished

Το σχέδιο πτήσης, 15 λεπτά μετά την προσγείωση ενός α/φ σε ελληνικό α/δ ή 2 λεπτά μετά την έξοδό του από το FIR, το σχέδιο πτήσης μεταπίπτει στη φάση finished. Επίσης το ίδιο συμβαίνει μόλις χαθεί το coupling.

3.1.2.2.2.8 Canceled

Το σχέδιο πτήσης, 10 λεπτά μετά τη φάση finished, μετατρέπεται αυτόματα σε canceled.

3.1.2.2.2.9 Οι στόχοι στην οθόνη του ελεγκτή ραντάρ έχουν διάφορα χρώματα:

- όταν το α/φ είναι ελεγχόμενο (controlled) από τον τομέα, τότε ο στόχος, η ταμπέλα και το ηλεκτρονικό strip είναι μπλε
- όταν το α/φ είναι μη ελεγχόμενο (uncontrolled) από τον τομέα, τότε ο στόχος, η ταμπέλα και το ηλεκτρονικό strip είναι πράσινα
- όταν το track είναι designated, τότε ο στόχος και το πεδίο με το γράμμα "D" στο ηλεκτρονικό strip είναι κίτρινα.



3.1.2.2.2.10 Επίσης, το σχέδιο πτήσης, ανάλογα με το status, έχει τα ακόλουθα χρώματα:

- όταν είναι σε transfer phase initiated, τότε ο στόχος, η ταμπέλα και το ηλεκτρονικό strip είναι μπλέ, εκτός από το πεδίο της θέσης ελέγχου στην ταμπέλα που είναι σομόν
- όταν είναι σε hand over in, τότε ο στόχος, η ταμπέλα και το ηλεκτρονικό strip είναι σομόν
- όταν είναι σε hand over out, τότε ο στόχος, η ταμπέλα και το ηλεκτρονικό strip είναι κεραμιδί, εκτός από το πεδίο της θέσης ελέγχου που παραμένει σομόν.

3.1.2.2.2.11 Τα emergency alerts:

- των πολιτικών α/φ εμφανίζονται με κόκκινο χρώμα, ενώ
- των στρατιωτικών εμφανίζονται με κίτρινο χρώμα.

3.1.2.2.3 Flight plan checking

Το flight plan checking είναι η αυτόματη επεξεργασία που κάνει το σύστημα, κατά την οποία το σχέδιο πτήσης ελέγχεται για τη μοναδικότητά του (uniqueness check), για συντακτικά ή σημασιολογικά λάθη (syntactic – semantic errors), καθώς και για την εγκυρότητα της διαδρομής του α/φ (route validity). Αυτός ο έλεγχος γίνεται πριν τη δημιουργία του FDR ή κάθε φορά που αυτό τροποποιείται, π.χ. όταν εισάγεται κάποιο καινούργιο στοιχείο.

3.1.2.2.3.1 Uniqueness check

Ένα σχέδιο πτήσης αναγνωρίζεται ως μοναδικό μέσα στη βάση δεδομένων FDR (FDR data base) μετά από έλεγχο που βασίζεται σε συγκεκριμένα στοιχεία (keys), όπως:

- CALL SIGN
- ADEP
- ADES
- ETD

Ένα ή περισσότερα σχέδια πτήσης μπορούν να γίνουν αποδεκτά από το σύστημα με το ίδιο call sign μόνο αν έχουν διαφορετικό ADEP, ADES ή όταν το ETD διαφέρει τουλάχιστον ± 10 λεπτά.

3.1.2.2.3.2 Syntactic – Semantic errors

Ένα σχέδιο πτήσης θεωρείται:

- ότι έχει συντακτικά λάθη, όταν η σύνταξη του κειμένου δεν είναι συμβατή με τον τρόπο, τη μορφή και τη σειρά γραφής των στοιχείων (π.χ. διαστήματα, παύλες κ.λπ.) που προτείνει η format ICAO ή η format ADEXP (ATS Data Exchange Presentation)



- ότι έχει σημασιολογικά λάθη, όταν δεν είναι συμβατά τα επί μέρους στοιχεία του σχεδίου πτήσης (π.χ. του τύπου του α/φ με την κατηγορία αεροδινών, την ταχύτητα ή το ύψος) σε σχέση με αυτά που έχουν εισαχθεί στη βάση δεδομένων του PALLAS UPGRADE.

3.1.2.2.3.3 Route validity

Ο ICAO καθορίζει στο πεδίο 15 πώς θα συντάσσεται το περιεχόμενο της διαδρομής στο σχέδιο πτήσης. Αρχίζει με την ταχύτητα πλεύσης (TAS) και το επιθυμητό επίπεδο πτήσης (RFL), που ακολουθείται από μια σειρά στοιχείων που περιγράφουν τη διαδρομή. Τα στοιχεία αυτά μπορεί να είναι ένα σημείο ή ένας εναέριος διάδρομος ή μια διαδρομή (SID ή STAR), που συνοδεύονται με TAS ή RFL και ένα σύμβολο (δείκτης) που προσδιορίζει τους κανόνες πτήσης (VFR ή IFR).

Με τον έλεγχο του route validity, το σύστημα εξετάζει εάν η διαδρομή στο πεδίο 15 του σχεδίου πτήσης είναι γραμμένη όπως ορίζει ο ICAO (εάν αρχίζει με την ταχύτητα πλεύσης και το επιθυμητό επίπεδο πτήσης κ.λπ.).

3.1.2.2.4 Flight plan trajectory computation

Το flight plan trajectory computation είναι η διαδικασία που κάνει το σύστημα αυτόματα, αμέσως μετά τη δημιουργία ενός FDR, κατά την οποία γίνεται ένας πρώτος υπολογισμός των στοιχείων της πτήσης, δηλαδή από ποια σημεία θα περάσει το α/φ, το ύψος και το ΕΤΟ για κάθε σημείο, ποιοι τομείς θα επηρεασθούν, πότε και πού θα αποσταλούν strips κ.λπ.

Το flight plan trajectory computation αφορά στην επεξεργασία των ακόλουθων στοιχείων:

- Route analysis
- Profile computation
- Estimation times computation and update (ETOs)
- Volumic sector computation

3.1.2.2.4.1 Route analysis

Είναι ο υπολογισμός όλων των σημείων από τα οποία θα περάσει το α/φ μέσα στη flight plan system area και για το κάθε σημείο ο υπολογισμός της ταχύτητας σε σχέση με το RFL. Σε αυτά τα σημεία συμπεριλαμβάνονται οι SIDs και οι STARs. Αυτές είναι προκαθορισμένες μέσα στο σύστημα και αναφέρονται με ένα όνομα που περιγράφει έναν κατάλογο από σημεία που καθορίζουν τη STAR ή τη SID.

3.1.2.2.4.2 Profile computation

Είναι ο υπολογισμός του flight level του α/φ σε κάθε σημείο του route. Αν πρόκειται για απογείωση, υπολογίζονται τα διαφορετικά επίπεδα πτήσης σε κάθε σημείο της διαδρομής μέχρι το α/φ να φθάσει το τελικό επίπεδο πτήσης (forwards profile). Αν πρόκειται για προσγείωση, με δεδομένο ότι στο ADES πρέπει το α/φ να έχει ύψος μηδέν, υπολογίζεται



σε ποιο σημείο του route πρέπει τούτο να αρχίσει κάθοδο για να έχει ομαλή προσγείωση. Επίσης, υπολογίζονται όλα τα ύψη που θα έχει το α/φ σε κάθε σημείο που θα περάσει, μέχρι τελικά να προσγειωθεί (backwards profile). Στον υπολογισμό αυτό των επιπέδων πτήσης ανά σημείο, λαμβάνεται υπόψη η ταχύτητα και οι δυνατότητες του α/φ που έχουν εισαχθεί στη data base του PALLAS UPGRADE.

Στο σχέδιο πτήσης, στο ηλεκτρονικό strip, στην ταμπέλα που συνοδεύει το στόχο του α/φ, στο route του flight plan ή στο route του flight plan path του στόχου διακρίνονται, κατά περίπτωση, τα ακόλουθα επίπεδα πτήσης:

- AFL (Actual FL)
- CFL (Coordinated FL)
- IFL (Intermediate FL)
- PFL (Planned FL)
- RFL (Requested FL)

3.1.2.2.4.2.1 Actual FL

Είναι το ύψος που μας δίνει η Mode C και εμφανίζεται στην ταμπέλα που συνοδεύει το στόχο του α/φ.

Επίσης εμφανίζεται:

- στο ηλεκτρονικό strip
- στο πεδίο 18 (route field) του flight plan, εφόσον επιλεγεί το συγκεκριμένο πεδίο
- στο flight plan path.

Το Actual FL εμφανίζεται στα σημεία που έχει υπερπιταθεί το α/φ, ενώ, στα σημεία που πρόκειται να υπερπιταθεί, στη θέση του AFL εμφανίζεται το επιθυμητό επίπεδο πτήσης (requested FL).

Το STCA, το MSAW και το DAIW ενεργοποιούνται λαμβάνοντας υπόψη το AFL σε συνδυασμό με το CFL, εκτός αν υπάρχει IFL.

3.1.2.2.4.2.2 Coordinated FL

Είναι το ύψος που συμφωνήθηκε:

- να απογειωθεί ένα α/φ από περιφερειακό α/δ
- να εισέλθει/εξέλθει ένα α/φ στο/από το FIR
- να εισέλθει/εξέλθει ένα α/φ στον/από τον τομέα ελέγχου.

Εμφανίζεται στην ταμπέλα που συνοδεύει το στόχο του α/φ, στο ηλεκτρονικό strip, στο flight plan path, στο πεδίο 18 του flight plan, εφόσον επιλεγεί το συγκεκριμένο πεδίο.

Το σχέδιο πτήσης γίνεται coordinated με το CFL. Το CFL είναι το ύψος που λαμβάνεται υπόψη στο profile computation και στη διαδικασία του αυτόματου handover ή του posting (αυτόματη αποστολή ηλεκτρονικού/χάρτινου strip). Το σύστημα λαμβάνει υπόψη του την



απόκλιση του AFL από το CFL για να ενεργοποιησει το alert CLAM όταν δεν υπάρχει IFL.

3.1.2.2.4.2.3 Intermediate FL

Είναι η ενδιάμεση εξουσιοδότηση που δίνει ο ελεγκτής ραντάρ στο α/φ, έχοντας πάντα υπόψη του ότι το τελικό ύψος που πρέπει να φθάσει το α/φ είναι το CFL.

Εμφανίζεται στην ταμπέλα που συνοδεύει το στόχο του α/φ κάτω από το CFL, στο ηλεκτρονικό strip και στο πεδίο 18 του flight plan, εφόσον επιλεγεί το συγκεκριμένο πεδίο. Το IFL δεν απαλείφεται παρά μόνο όταν το πλάνο γίνει controlled από τον επόμενο τομέα ελέγχου, ούτως ώστε να μην δημιουργείται σύγχυση στον επόμενο ελεγκτή ραντάρ. Το IFL δεν υπολογίζεται στο profile computation.

Με βάση την απόκλιση του IFL από το AFL ενεργοποιούνται τα STCA, MSAW, DAIW και CLAM. Εάν δεν υπάρχει IFL, τότε για τα παραπάνω alert λαμβάνεται υπόψη η απόκλιση του CFL από το AFL.

Το IFL χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον ελεγκτή ραντάρ.

3.1.2.2.4.2.4 Planned FL

Είναι το ύψος που προγραμματίζεται να εξέλθει το α/φ από το FIR Αθηνών ή αυτό που συμφωνήθηκε να μεταβιβασθεί ο έλεγχος σε ένα περιφερειακό α/δ.

Εμφανίζεται μόνο στο ηλεκτρονικό strip και εισάγεται αποκλειστικά από τον τελευταίο τομέα ελέγχου, ακόμα και αν τούτο βρίσκεται στο window των coordinated του τομέα, για να δίδεται (όπου χρειάζεται) έγκαιρα το EST (EST) στο γειτονικό ACC ή στο περιφερειακό α/δ. Λαμβάνεται υπόψη στα σήματα OLDI. Μόλις το σχέδιο πτήσης γίνει controlled, το PFL ταυτίζεται με το CFL. Το PFL δεν λαμβάνεται υπόψη στο profile computation.

3.1.2.2.4.2.5 Requested FL

Είναι το ύψος που χρησιμοποιείται στο profile computation όταν το σχέδιο πτήσης είναι πριν το coordinated status.

Εμφανίζεται στο σχέδιο πτήσης και στο ηλεκτρονικό strip, στην τρίτη γραμμή.

Σημείωση.– Το ηλεκτρονικό strip και η ταμπέλα που συνοδεύει το στόχο του α/φ αντλούν τις πληροφορίες των επιπέδων πτήσης από το σχέδιο πτήσης.

Στην ταμπέλα του α/φ διακρίνεται το AFL, το CFL και το IFL, όταν εισαχθεί από τον ελεγκτή ραντάρ, ως εξής:

OAL 325
AFL=CFL
480M IFL
AC5 LGAV



3.1.2.2.4.3 Estimation times computation and update (ETOs)

Είναι ο πρώτος υπολογισμός των στοιχείων της πτήσης. Το σύστημα υπολογίζει την ώρα που θα περάσει το α/φ από το κάθε σημείο του flight path, λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο του α/φ και το RFL.

Αυτή η διαδικασία των ETOs επαναλαμβάνεται κάθε φορά που:

- επαναυπολογίζεται το profile
- λαμβάνεται ένα APR report
- εκδίδεται ένα message delay
- ζητάμε ένα καινούργιο ETO, δηλαδή αλλάζουμε το χρόνο σε κάποιο σημείο του flight path.

3.1.2.2.4.3.1 Automatic Position Report (APR)

Αυτόματη ενημέρωση θέσης έχουμε κάθε φορά που ένα coupled track περάσει από ένα σημείο του flight plan route. Εάν σε μία οριζόντια πτήση υπάρχει χρονική απόσταση μεταξύ δύο σημείων αναφοράς μεγαλύτερη των 6 λεπτών, το APR γίνεται κάθε 6 λεπτά, ενώ εάν το α/φ βρίσκεται σε άνοδο ή κάθοδο, το APR γίνεται κάθε 4 λεπτά.

3.1.2.2.4.4 Volumic sector computation

Είναι ο υπολογισμός των τομέων ελέγχου που πρόκειται να επηρεασθούν.

Σε αυτή τη διαδικασία βασίζεται:

- το automatic transfer phase initiation και
- το posting.

3.1.2.2.4.4.1 Automatic transfer phase initiation

Είναι η λειτουργία του συστήματος κατά την οποία αρχίζει αυτόματα η φάση μεταβίβασης του ελέγχου ενός α/φ μεταξύ δύο τομέων ελέγχου.

Το transfer phase initiation γίνεται ένα λεπτό ή 8 NM πριν το Z point.

(Z point ή transition point ονομάζεται το σημείο τομής του τομέα με το σημείο που προκύπτει από το flight plan trajectory computation.

Το Z point προστίθεται στη λίστα των υπόλοιπων σημείων που αναγράφονται στο flight path).

3.1.2.2.4.4.2 Posting

Είναι η λειτουργία του συστήματος, κατά την οποία τα δεδομένα μιας πτήσης αποστέλλονται στον επόμενο τομέα, 13 λεπτά πριν το Z point, ως:

- ηλεκτρονικό strip και
- χάρτινο strip.

Η λειτουργία του posting στηρίζεται σε ορισμένες προϋποθέσεις που είναι καταχωρημένες στη data base του PALLAS UPGRADE και χαρακτηρίζονται ως posting conditions.



3.1.2.2.5 **SSR Code Management**

Το SSR Code Management αναφέρεται στην αυτόματη διαδικασία διαχείρισης και απονομής κωδίκων.

Σε κάθε σχέδιο πτήσης υπάρχουν δύο κωδικές SSR, ο PSSR και ο ASSR:

- I. PSSR code (previous) είναι ο κωδικός που είχε στο προηγούμενο FIR η εισερχόμενη στο FIR Αθηνών πτήση.
- II. ASSR code (assigned) είναι ο κωδικός που εκχωρεί το σύστημα αυτόματα, κατόπιν επεξεργασίας, ανάλογα με την κατηγορία της πτήσης.

3.1.2.2.5.1 Η αυτόματη διαχείριση του κώδικα κάθε πτήσης γίνεται τη στιγμή του coordination του σχεδίου πτήσης όπου, κατ' αρχήν, ελέγχεται εάν η πτήση μπορεί να διατηρήσει τον PSSR, σύμφωνα με το σύστημα ORCAM.

Σε περίπτωση που διατηρηθεί ο PSSR, ο κωδικός ονομάζεται "retained" και επαναλαμβάνεται στη θέση του ASSR.

Εάν δεν γίνει αποδεκτός, τότε εκχωρείται ένας καινούργιος, σύμφωνα με το σύστημα ORCAM, ανάλογα με την κατηγορία της πτήσης, π.χ. αν είναι υπέρπτηση ή προσγείωση σε ελληνικό α/δ κ.λπ.

Σε αυτή την περίπτωση, όταν δηλαδή ο previous δεν ταυτίζεται με τον assigned, εμφανίζεται ένας διακριτός αστερίσκος δίπλα στον κώδικα που αναγράφεται στο ηλεκτρονικό strip, για να αντιληφθεί ο ελεγκτής ραντάρ ότι πρόκειται περί προτεινόμενου κώδικα και να τον εκχωρήσει το συντομότερο δυνατόν.

3.1.2.2.5.2 Στο σύστημα προβλέπονται κατηγορίες πτήσεων που συμπεριλαμβάνουν συγκεκριμένους κωδικές, διαθέσιμους κατά περίπτωση. Αυτές είναι:

- PA EUR-D
- NON PA EUR-D
- LOCAL

3.1.2.2.5.3 Στην Participating Area EUR-D (Assigned System ORCAM) συμμετέχουν οι ακόλουθες χώρες:

Αλβανία, Αυστρία, Βοσνία/Ερζεγοβίνη, Κροατία, Σλοβενία, FYROM, Σερβία/Μαυροβούνιο, Ελλάδα, Ιταλία, Μάλτα, Τυνησία, Κύπρος και Τουρκία, ενώ η Σόφια ανήκει στην PA EUR-E.

Το Κάιρο δεν ανήκει στο σύστημα ORCAM.

Local ονομάζονται οι κωδικές που δίδονται σε α/φ που έχουν α/δ αναχώρησης (ADEP) ή/και προορισμού (ADES) α/δ εντός του ελληνικού FIR. Πέραν τούτου, για εξοικονόμηση κωδίκων από την κατηγορία PA EUR-D, μπορεί να χρησιμοποιηθούν local κωδικές, μετά από συμφωνία με το ACC ενός γειτονικού FIR και για κυκλοφορία που αναχωρεί από ελληνικό α/δ και έχει προορισμό α/δ του γειτονικού ACC.



PA EUR-D κώδικες εκχωρούνται για κυκλοφορία που απογείωνεται από ελληνικά α/δ ή πτήσεις προερχόμενες από το FIR Καΐρου και Σόφιας και οδεύουν μέσω των FIR των χωρών της PA EUR-D.

NON PA EUR-D κώδικες εκχωρούνται για όποια κυκλοφορία οδεύει μέσω Βουλγαρίας.

3.1.2.2.6 Επεξεργασία σημάτων

Η επεξεργασία των σημάτων αφορά όλα τα εισερχόμενα σήματα, είτε αυτά είναι σήματα που προέρχονται από το σύστημα AFTN είτε σήματα OLDI. Με αυτή τη λειτουργία του συστήματος λαμβάνονται από τα σήματα όλες οι αναγκαίες πληροφορίες που αφορούν στη ζωή του σχεδίου πτήσης. Όσα σήματα δεν μπορεί να επεξεργασθεί το σύστημα, τα αποστέλλει στη Flight Data προς διόρθωση.

Το PALLAS UPGRADE έχει την δυνατότητα να επεξεργάζεται τόσο σήματα σε μορφή ICAO όσο και σήματα σε μορφή ADEXP (ATS Data Exchange Presentation). Η δεύτερη αυτή μορφή σημάτων χρησιμοποιείται από το κέντρο IFPS που εδρεύει στις Βρυξέλλες και το οποίο αποτελεί το κεντρικοποιημένο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης των σχεδίων πτήσεως.

3.1.2.2.6.1 On Line Data Interchange (OLDI)

Με τη λειτουργία OLDI επιτυγχάνεται ο αυτόματος συντονισμός του σχεδίου πτήσης (automatic FPL coordination) και η ανταλλαγή δεδομένων με ένα γειτονικό ACC. Μέσω της λειτουργίας αυτής ενημερώνεται ο αποστολέας για τη λήψη ή μη του σήματος από τον αποδέκτη, σε αντίθεση με το σταθερό σύστημα Αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών (AFTN) όπου δεν υπάρχει τέτοια δυνατότητα.

Για τη διαδικασία αυτή, το PALLAS UPGRADE χρησιμοποιεί ξεχωριστή γραμμή ανά ACC.

Τα σήματα OLDI διακρίνονται σε:

3.1.2.2.6.1.1 Σήματα ABI – Advance Boundary Information

Είναι το σήμα που παρέχει στο γειτονικό ACC την αρχική πληροφόρηση για το σχέδιο πτήσης με τις μετέπειτα αναθεωρήσεις.

Αποστολή από το PALLAS UPGRADE

Η αποστολή ενός σήματος ABI γίνεται, κατά κανόνα, 30 λεπτά πριν το COP, όταν το FPL είναι σε status coordinated.

Η επαναποστολή σήματος ABI γίνεται όταν τροποποιηθεί ένα

Λήψη στο PALLAS UPGRADE

Η εκμετάλλευση ενός σήματος ABI γίνεται μόνο όταν το FPL βρίσκεται σε status inactive, preactive ή proposed.

Ειδικότερα, όταν το FPL βρίσκεται σε status inactive ή



από τα εξής:	preactive, το σήμα ABI το μετατρέπει σε status proposed.
<ul style="list-style-type: none">▪ COP (Coordination point)▪ PFL/CFL▪ ADES▪ ADEP▪ SSR▪ Time difference over the COP = ±5 λεπτά	Εάν το FPL βρίσκεται σε status coordinated ή active, τότε το σήμα ABI πηγαίνει στην OLDI queue της FD με το ακόλουθο μήνυμα σφάλματος (error message): "The FPL status is not compatible".
Η επαναποστολή παύει να γίνεται 11 λεπτά πριν το COP.	

3.1.2.2.6.1.2 Σήματα ACT – Active Message

Το σήμα ACT ακολουθεί χρονικά το ABI και αντικαθιστά το προφορικό EST. Για κάθε πτήση αποστέλλεται ένα μόνο σήμα ACT.

Αποστολή από το PALLAS UPGRADE

Λήψη στο PALLAS UPGRADE

Το σήμα ACT αποστέλλεται με όλες τις πλέον πρόσφατες πληροφορίες (time over the COP, PFL/CFL, type of a/f, SSR, ADEP, AES) 10 λεπτά πριν το COP, όταν το FPL βρίσκεται σε status ACTIVE.

Κατά τη λήψη ενός σήματος ACT, το FPL μεταπίπτει σε status coordinated, εάν ήταν σε status proposed. Εάν ήδη βρίσκεται σε status coordinated ή active, τότε το σήμα ACT πηγαίνει στην OLDI queue της FD με το error message: "The FPL status is not compatible".

3.1.2.2.6.1.3 Σήματα LAM – Logical Acknowledgement Message

Αποστολή από το PALLAS UPGRADE

Λήψη στο PALLAS UPGRADE

Με την αποστολή ενός σήματος LAM, γίνεται γνωστό στο γειτονικό ACC ότι το σήμα ABI ή ACT που έστειλε, το PALLAS UPGRADE το παρέλαβε και το επεξεργάστηκε.

Η λήψη ενός σήματος LAM δηλώνει ότι το σήμα ABI ή ACT που απεστάλη από το σύστημα PALLAS UPGRADE ελήφθη και έτυχε επεξεργασίας από το γειτονικό ACC.



3.1.2.2.6.2 Συνδυασμοί συμβολισμών και επεξηγήσεις

3.1.2.2.6.2.1 Στα ηλεκτρονικά strip εμφανίζονται οι ακόλουθοι συμβολισμοί:

- A = ACT
- I = ABI
- E = ESTIMATED (AUTOMATIC)
- V = VALIDATED (AUTOMATIC)
- S = SENT
- N = NOT RECEIVED/NOT SENT
- R = LAM RECEIVED

3.1.2.2.6.2.2

- IN = Το σήμα ABI δεν έχει σταλεί. Η ένδειξη αυτή υπάρχει στο format 3 του ηλεκτρονικού strip.
- ISN = Το σήμα ABI έχει σταλεί, αλλά δεν έχει έρθει η επιβεβαίωση LAM. Η ένδειξη αυτή υπάρχει στο format 3.
- ISR = Το σήμα ABI έχει σταλεί και έχει έρθει η επιβεβαίωση LAM. Η ένδειξη αυτή υπάρχει στο format 3.
- AE = Act estimated. Το σύστημα έχει υπολογίσει τα coordination data.
- AV = Act validated. Το σύστημα έχει επικυρώσει τα coordination data αυτομάτως.
- AVS = Act validated sent. Το σήμα ACT έχει επικυρωθεί και σταλεί.
- AVSR = Act validated sent (LAM) received. Το σήμα ACT έχει επικυρωθεί, έχει αποσταλεί από το PALLAS UPGRADE και έχει ληφθεί και το LAM.
- AVSN = Act validated sent (LAM) NOT received. Το σήμα ACT έχει επικυρωθεί, έχει αποσταλεί από το PALLAS UPGRADE και δεν έχει ληφθεί το LAM.
- AVN = Act validated NOT sent. Το σήμα ACT έχει επικυρωθεί, αλλά δεν έχει αποσταλεί από το PALLAS UPGRADE.

3.1.2.2.6.3 Στην OLDI queue της Flight Data πηγαίνουν τα σήματα ABI και ACT, για τα οποία:

- δεν υπάρχει αντίστοιχο σχέδιο πτήσης (No corresponding flight plan)
- υπάρχει αντίστοιχο σχέδιο πτήσης, το οποίο όμως διαφέρει στο ADEP, στο ADES ή στον τύπο του α/φ
- υπάρχουν συντακτικά λάθη.

Όλα τα σήματα τυπώνονται στον εκτυπωτή MSP27. Εδικά όλα τα OLDI και NOTAM σήματα συλλέγονται σε έναν υπολογιστή συνδεδεμένο με την θέση της Flight Data, από τον οποίο με επιλογή στέλνονται για εκτύπωση στον εκτυπωτή MSP27.

3.1.2.2.6.4 Σήματα που δέχεται και στέλνει το PALLAS UPGRADE μέσω του AFTN



3.1.2.2.6.4.1 Τα εισερχόμενα και αυτόματα επεξεργαζόμενα σήματα που αφορούν επιχειρησιακά το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 διακρίνονται, ανάλογα με την τυποποιημένη τους μορφή (format), σε:

I. Σήματα σε format ICAO/ADEXP

FPL/*IFPL	Σχέδιο πτήσεως – Δημιουργία νέου σχεδίου πτήσεως στο PALLAS UPGRADE(FDR)
CHG/ICHG	Αλλαγή σε κάποιο πεδίο στο σχέδιο πτήσης
APL/IAPL	Σήμα με το οποίο ή δημιουργείται νέο FDR (αν δεν υπάρχει ήδη), ή ενημερώνεται το ήδη υπάρχον
ACH/IACH	Ενημέρωση του ήδη υπάρχοντος FDR
CNL/ICNL	Ακύρωση του ήδη υπάρχοντος FDR
DLA/IDLA	Με βάση το νέο ETD (estimated departure time) ανανεώνονται όλοι οι χρόνοι μέσα στο ήδη υπάρχον FDR
DEP/IDEP	Αφορά μόνο σχέδια πτήσεων αναχωρούντων α/φ και με βάση το ATD (Actual Time of Departure) ανανεώνονται όλοι οι χρόνοι μέσα στο ήδη υπάρχον FDR
ARR/IARR	Σήμα αφίξεως με το οποίο αρχίζει η φάση τερματισμού της "ζωής" του ήδη υπάρχοντος FDR

**Σημείωση.- Το πρόθεμα I δηλώνει σήματα που στέλνονται προς το PALLAS UPGRADE από το IFPS (Το Κέντρο διαχείρισης των σχεδίων πτήσεως στις Βρυξέλλες).*

II. Σήματα σε format ICAO

CPL	Σήμα που δημιουργεί νέο σχέδιο πτήσεως στο PALLAS UPGRADE (FDR) και συγχρόνως λειτουργεί σαν σήμα coordination (μετατρέπει την κατάσταση του σχεδίου πτήσεως σε coordinated ή active)
EST	Σήμα coordination.Αφορά εισερχόμενα μόνο σχέδια πτήσεως και μετατρέπει το ήδη υπάρχον FDR σε coordinated ή active Οι περιεχόμενες πληροφορίες για coordination (επίπεδο πτήσεως, σημείο εισόδου, χρόνος εισόδου και SSR κώδικας) εισέρχονται στο ήδη υπάρχον PALLAS FDR και χρησιμοποιούνται για περαιτέρω υπολογισμούς
SPL	Με το σήμα αυτό ανευρίσκεται το ήδη υπάρχον PALLAS



	FDR και ανανεώνεται το πεδίο 19 του σχεδίου πτήσεως
CDN	Λειτουργία παρόμοια με το σήμα EST με την διαφορά ότι αν ο κώδικας SSR του α/φ αλλάξει, ο νέος κώδικας που περιέχεται στο σήμα παίρνει τη θέση του ήδη εκχωρηθέντα από το PALLAS UPGRADE κώδικα
RQP	Σήμα που ζητά από το PALLAS την αποστολή κάποιου συγκεκριμένου σχεδίου πτήσεως. Το PALLAS UPGRADE ανταποκρίνεται στέλνοντας στον αποστολέα αυτό το σχέδιο πτήσεως
RQS	Σήμα που ζητά από το PALLAS UPGRADE την αποστολή κάποιου συγκεκριμένου σήματος SPL. Το PALLAS UPGRADE ανταποκρίνεται στέλνοντας στον αποστολέα αυτό το σήμα

3.1.2.2.6.4.2 Αυτόματα εξερχόμενα σήματα σε ADEXP μορφή:

I. Προς το IFPS:

- IAFP*,

**Σημείωση.- Το σήμα IAFP στέλνεται όταν δημιουργείται "τοπικά" από μια θέση εργασίας του PALLAS UPGRADE, ένα νέο σχέδιο πτήσεως είτε IFR είτε IFR/VFR (με την ένδειξη Z (ή Y) στο πεδίο των flight rules), καθώς και όταν αλλάξει ένα από τα παρακάτω στοιχεία: flight rules, coordination out point, destination airport, aircraft type και equipment.*

II. Προς το CFMU* TACT:

FSA (first system activation)

Με αυτό το σήμα ειδοποιείται το CFMU για το πρώτο activation ενός σχεδίου πτήσεως μέσα στην περιοχή ελέγχου του PALLAS UPGRADE.

**Σημείωση.- Το CFMU είναι το Κέντρο διαχείρισης ροής της εναέριας κυκλοφορίας, το οποίο εδρεύει στις Βρυξέλλες.*

3.1.2.2.7 RPL management

Το RPL management αναφέρεται στη διαχείριση της RPL database. Κατά τη διαδικασία αυτή, εξασφαλίζεται η εναποθήκευση (μέγιστος αριθμός 2000) και η ορθότητα των επαναλαμβανόμενων σχεδίων πτήσης που χρησιμοποιούνται από το σύστημα, καθώς και η αυτόματη εξαγωγή τους στην FPL database όταν πρόκειται να ενεργοποιηθούν.



3.1.2.2.8 **Flight plan load computation**

Το flight plan load computation είναι η λειτουργία κατά την οποία το σύστημα χρησιμοποιεί την FDR database για να υπολογίσει το μέγεθος της κυκλοφορίας σε κάθε τομέα ελέγχου (ATFCM).

3.1.2.3 METABIBΑΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ (TRANSFER OF CONTROL)

Το transfer of control είναι η διαδικασία κατά την οποία μεταβιβάζεται η ευθύνη του ελέγχου μιας πτήσης στον επόμενο τομέα ή μονάδα ελέγχου. Πέραν των τομέων ελέγχου του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, το PALLAS UPGRADE αναγνωρίζει ως τομέα ελέγχου και κάθε εξωτερικό τομέα (external sector).

Εξωτερικός τομέας είναι ο τομέας που είναι αναγνωρίσιμος από το PALLAS UPGRADE δεν συνδέεται όμως με συγκεκριμένη επιχειρησιακή θέση του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 διότι δεν ελέγχεται από αυτό, όπως π.χ. ο τομέας που αντιπροσωπεύει την ελεγχόμενη από το MENDERES APP περιοχή, δια μέσου της οποίας οδεύει η κυκλοφορία που εξέρχεται από τον εναέριο χώρο του FIR Αθηνών μέχρις ότου εισέλθει εκ νέου σε αυτόν (Turkey FIR flight re-entrance-Intermediate coordination message exchange).

Στο PALLAS UPGRADE, η μεταβίβαση του ελέγχου πραγματοποιείται με τη χρήση της λειτουργίας hand-off (HND) και ολοκληρώνεται με τη μεταβίβαση της επικοινωνίας.

3.1.2.3.1 **Η λειτουργία Hand-off proposal (πρόταση μεταβίβασης)**

Η λειτουργία Hand-off proposal διακρίνεται σε:

- I. Hand-off proposal, εφόσον το σχέδιο πτήσεως έχει προηγουμένως εισέλθει σε φάση μεταβίβασης (transfer phase initiation)
- II. Hand-off proposal όταν το σχέδιο πτήσεως δεν έχει εισέλθει σε φάση μεταβίβασης.

Διάρκεια της λειτουργίας Hand-off proposal

Η λειτουργία hand-off proposal διαρκεί έξι λεπτά.

Στην περίπτωση που η πρόταση δεν γίνει αποδεκτή από τον αποδεχόμενο ελεγκτή εντός έξι (6') λεπτών, το σχέδιο πτήσης επανέρχεται αυτόματα στην προηγούμενη κατάσταση στον μεταβιβάζοντα τομέα.

3.1.2.3.1.1 Hand-off proposal, εφόσον το σχέδιο πτήσεως έχει προηγουμένως εισέλθει σε φάση μεταβίβασης.



Το σχέδιο πτήσεως εισέρχεται σε φάση μεταβίβασης αυτόματα, ένα λεπτό ή 8 NM (οποιοδήποτε είναι νωρίτερο) πριν το Z point. Τότε ο ελεγκτής με κατάλληλη ενέργεια πάνω στην ταμπέλα του στόχου ενεργοποιεί την πρόταση μεταβίβασης (hand-off proposal) προς τον επόμενο τομέα.

Συγκεκριμένα, κατά τη φάση μεταβίβασης, το πεδίο του ελέγχοντος τομέα στην ταμπέλα γίνεται χρώματος σομόν και αναγράφει το όνομα του επόμενου τομέα.

Ακολούθως ο μεταβιβάζων ελεγκτής ενεργοποιεί μέσω του πεδίου αυτού την πρόταση μεταβίβασης (hand-off proposal) προς τον επόμενο τομέα και τότε το χρώμα της ταμπέλας γίνεται κεραμιδί (hand-over out). Στην περίπτωση εισερχόμενων πτήσεων ή αναχωρήσεων η πρόταση μεταβίβασης γίνεται αυτόματα χωρίς προηγουμένως το σχέδιο πτήσεως να μεταπίπτει σε φάση μεταβίβασης.

3.1.2.3.1.1.1 Η αυτόματη ενεργοποίηση της φάσης μεταβίβασης:

- εμφανίζεται με χρώμα σομόν στο πεδίο της θέσης ελέγχου στην ταμπέλα, και
- αποτυγχάνει όταν:
 - το α/φ βρίσκεται σε κατάσταση RAM
 - το α/φ βρίσκεται σε holding.

3.1.2.3.1.1.2 Το hand-off proposal εμφανίζεται με δύο χρώματα στην οθόνη, ανάλογα με το status που βρίσκεται το σχέδιο πτήσης:

I. Status hand over in → ολόκληρη η ταμπέλα σομόν
(πρόταση για ανάληψη)

II. Status hand over out → ολόκληρη η ταμπέλα κεραμιδί,
(πρόταση για μεταβίβαση) εκτός από το πεδίο της θέσης ελέγχου.



3.1.2.3.1.1.3 Μορφή της ταμπέλας κατά τη διάρκεια του transfer και hand over

Flight plan status	Transferring sector	Accepting sector
Transfer initiation	Όλη η ταμπέλα σε μπλε χρώμα, <u>εκτός</u> από το πεδίο της θέσης ελέγχου που είναι σομόν και περιέχει το όνομα της επόμενης θέσης ελέγχου*.	Όλη η ταμπέλα σε πράσινο χρώμα, <u>εκτός</u> από το πεδίο της θέσης ελέγχου που είναι σομόν και περιέχει το όνομα της προηγούμενης θέσης ελέγχου.
Hand over out	Όλη η ταμπέλα σε κεραμιδί χρώμα, <u>εκτός</u> από το πεδίο της θέσης ελέγχου που είναι σομόν και περιέχει το όνομα της επόμενης θέσης ελέγχου.	
Hand over in		Όλη η ταμπέλα σε σομόν χρώμα. Το πεδίο της θέσης ελέγχου περιέχει το όνομα της προηγούμενης θέσης ελέγχου

**Σημείωση.- Στην περίπτωση που ο επόμενος τομέας είναι το ΑΘΗΝΑΙ APP, τότε στο πεδίο της επόμενης θέσης ελέγχου εμφανίζεται το όνομα του γεωγραφικού τομέα της Προσέγγισης, που είναι ΑΡΑΤΗ.*

*- Στην περίπτωση που ο επόμενος τομέας είναι εξωτερικός τομέας, όπως π.χ. ο τομέας του Menderes APP, τότε στο πεδίο της θέσης ελέγχου εμφανίζεται το όνομα του γεωγραφικού τομέα του Menderes APP που είναι LTBB. Το σχέδιο πτήσεως περνάει από την κατάσταση transfer σε κατάσταση *controlled* από τον εξωτερικό τομέα LTBB παραλείποντας τη φάση *hand over out*.*

- Στο πεδίο του σημείου εξόδου στην ταμπέλα εμφανίζεται το σημείο εξόδου προς τον LTBB και, όταν αυτό υπερριπταθεί, τότε εμφανίζεται στο επόμενο σημείο εξόδου από το FIR, το ΚΕΠΑΘ ή το ΚΕΠΜΑ.



3.1.2.3.1.2 Hand-off proposal όταν το σχέδιο πτήσεως δεν έχει εισέλθει σε φάση μεταβίβασης (manual hand-off proposal)

Επιλέγεται από τον ελεγκτή όταν χρειάζεται να μεταβιβάσει τον έλεγχο ενός α/φ σε διαφορετικό σημείο ή χρόνο, από αυτόν που ενεργοποιείται αυτόματα η φάση μεταβίβασης.

3.1.2.3.1.2.1 Το manual hand-off proposal πραγματοποιείται με τους ακόλουθους τέσσερις τρόπους:

- από το keyboard (HND), αφού "κιτρινίσουμε" (designation) το στόχο
- από το ηλεκτρονικό strip
- από το σχέδιο πτήσης (More-Hand-off)
- από την ταμπέλα (επιλογή πάνω στο όνομα της θέσης ελέγχου).

3.1.2.3.2 **Η λειτουργία Accept (Acc)**

Με τη λειτουργία Accept, ο ελεγκτής ραντάρ αποδέχεται τον έλεγχο της πτήσης μετά από ένα hand-off proposal.

Πραγματοποιείται με τέσσερις τρόπους:

- από το keyboard (ACC) αφού "κιτρινίσουμε" το στόχο
- από το ηλεκτρονικό strip κατά τη διαδικασία του hand over in
- από το σχέδιο πτήσης (More-Acc).
- από την ταμπέλα (επιλογή πάνω στο όνομα της θέσης ελέγχου).

3.1.2.3.2.1 Με τη λειτουργία Accept:

- ακυρώνονται τα posting του προηγούμενου τομέα
- στον τομέα που πραγματοποιείται, το ηλεκτρονικό strip αποστέλλεται στο window των controlled.

3.1.2.3.3 **Η λειτουργία Assume (Ass)**

Με τη λειτουργία Assume, ο ελεγκτής ραντάρ κάθε τομέα ελέγχου μπορεί να κάνει, οποιαδήποτε στιγμή, controlled ένα α/φ.

Η διαδικασία αυτή απαιτεί να προηγηθεί μεταξύ των δύο ελεγκτών:

- συντονισμός για την πτήση και
- συνεργασία για μεταβίβαση της επικοινωνίας.

Ενδείκνυται σε περιπτώσεις όπως:

- όταν δεν υπάρχει hand-off proposal, π.χ. κατά την ανάπτυξη τομέων του συστήματος (degrouper) ή όταν το α/φ βρίσκεται σε κατάσταση RAM, π.χ. λόγω καιρού, ή
- όταν απαιτείται άμεσα η ανάληψη του ελέγχου ενός α/φ.



- 3.1.2.3.3.1 Με τη λειτουργία Assume συμβαίνουν τα ακόλουθα:
- στον προηγούμενο τομέα, ακυρώνονται τα posting
 - στον τομέα που πραγματοποιείται, το ηλεκτρονικό strip αποστέλλεται στο window των controlled.
- 3.1.2.4 COUPLING
- Coupling είναι η ταυτοποίηση ενός system track με ένα flight plan με σκοπό την αναγνωρισιμότητα του α/φ από τον ελεγκτή.
- Μπορεί να επιτευχθεί:
- είτε αυτόματα (automatic coupling)
 - είτε με τη συμβολή του ελεγκτή (manual coupling).
- 3.1.2.4.1 **Αυτόματο coupling**
- 3.1.2.4.1.1 Ένα system track γίνεται coupled αυτόματα όταν:
- το radar track είναι uncoupled
 - έχει έγκυρο τετραψήφιο κώδικα SSR στη μέθοδο 3A
 - έχει ταχύτητα μεγαλύτερη από 60 Knots
 - έχει ύψος πάνω από 1000 FT
 - ευρίσκεται μέσα στα γεωγραφικά όρια του σχεδίου πτήσης
 - ευρίσκεται μέσα στα χρονικά όρια του σχεδίου πτήσης.
- 3.1.2.4.1.2 Ένα σχέδιο πτήσης είναι διαθέσιμο για coupling όταν:
- δεν είναι ήδη coupled
 - περιέχει έναν τετραψήφιο κώδικα SSR
 - δεν είναι δεσμευμένο ύστερα από manual decoupling
 - ευρίσκεται σε status coordinated ή active.
- 3.1.2.4.1.3 Το αυτόματο coupling βασίζεται, κατ' αρχήν, στη σύγκριση του SSR κώδικα που φέρει το radar track με τους κώδικες previous ή assigned που υπάρχουν στο σχέδιο πτήσης.
- 3.1.2.4.1.4 Εφόσον διαπιστωθεί ότι ο κώδικας του radar track ταυτίζεται με έναν από τους κώδικες του σχεδίου πτήσης, τότε το σύστημα, προκειμένου να προχωρήσει στη διαδικασία του coupling, προβαίνει στον έλεγχο θέσης, που έχει σκοπό να επιβεβαιώσει αν το radar track βρίσκεται μέσα στα γεωγραφικά ή χρονικά όρια της διαδρομής που αναφέρεται στο σχέδιο πτήσης.



3.1.2.4.1.4.1 Τα γεωγραφικά και χρονικά όρια που αναφέρονται ανωτέρω προσδιορίζονται:

- I. με έναν κύκλο ακτίνας 10 NM γύρω από τα σημεία διαδρομής
- II. μέσα στο εύρος των 10 NM των εναέριων διαδρόμων
- III. με ένα ημικύκλιο έξω από το FIR Αθηνών, ακτίνας 30 NM, και με κέντρο του ημικυκλίου το σημείο εισόδου στο FIR προκειμένου για inbound πτήσεις, με την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει revision ± 5 λεπτά μεταξύ των ETB και ATO
- IV. με έναν κύκλο ακτίνας 30 NM γύρω από το α/δ αναχώρησης, με ή χωρίς την ενεργοποίηση του σχεδίου πτήσης, διά της εισαγωγής του πραγματικού χρόνου αναχώρησης του α/φ μέσω της διαδικασίας DEP και με την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει revision ± 5 λεπτά μεταξύ των ETD και ATD προκειμένου για αναχωρήσεις από ελληνικά α/δ.

3.1.2.4.1.4.2 Το coupling δεν επιτυγχάνεται:

- I. όταν υπάρχει χρονική απόκλιση μεγαλύτερη των ± 5 λεπτών μεταξύ των ETD και ATD.
Σε αυτή την περίπτωση, εμφανίζεται το call sign του α/φ μέσα σε κόκκινη ταμπέλα, πάνω από τον κώδικα του radar track.
Για να επιτευχθεί το coupling πρέπει να διορθωθεί ο χρόνος των ATD ή ATO μέσα στο ηλεκτρονικό strip
- II. όταν το α/φ βρίσκεται εκτός των ορίων ανοχής της διαδρομής του σχεδίου πτήσης.
Αναμένεται να επιτευχθεί μόνο όταν το radar track βρεθεί ξανά μέσα στο μοντέλο της διαδρομής.

3.1.2.4.1.5 Από τη στιγμή που επιτυγχάνεται ένα coupling αυτόματα, τούτο επαναβεβαιώνεται σε κάθε ανανέωση του system track, δηλαδή κάθε 10 δευτερόλεπτα, ή σε κάθε ανανέωση/τροποποίηση του σχεδίου πτήσης.

3.1.2.4.1.6 Ένα αυτόματο coupling λύεται αυτόματα εάν:

- I. το α/φ έχει ταχύτητα μικρότερη από 60 Knots
- II. το α/φ ευρίσκεται σε ύψος μικρότερο των 1000 FT
- III. ο κώδικας SSR του σχεδίου πτήσης αλλάξει και η αλλαγή διατηρηθεί περισσότερο από 6 system tracks updates, δηλαδή 60 δευτερόλεπτα
- IV. ο κώδικας SSR του α/φ αλλάξει και ο νέος κώδικας δεν αναφέρεται στο σχέδιο πτήσης ή δεν ανήκει στους emergency SSR codes, και τούτη η αλλαγή κρατήσει περισσότερο από 6 system tracks updates
- V. το system track χαθεί ή βρεθεί το α/φ έξω από την κάλυψη του ραντάρ για περισσότερο από 6 system tracks updates
- VI. ακυρωθεί το σχέδιο πτήσης.



3.1.2.4.1.7 Αυτόματο coupling ενός σχεδίου πτήσης, όταν περισσότερα από ένα track φέρουν τον ίδιο κώδικα SSR, επιτυγχάνεται με εκείνο το track που πληροί τις περισσότερες προϋποθέσεις αυτόματου coupling. Σε αυτή την περίπτωση, στα εν λόγω tracks, επικάθεται η προειδοποίηση "DUPE", δηλαδή duplicate code.

3.1.2.4.1.8 Αυτόματο coupling ενός track, όταν υπάρχουν περισσότερα του ενός σχέδια πτήσης όπου αναγράφεται ο ίδιος SSR κώδικας, επιτυγχάνεται με εκείνο το σχέδιο πτήσης που πληροί τις περισσότερες προϋποθέσεις αυτόματου coupling. Στο εν λόγω track επικάθεται η προειδοποίηση "DUPF", δηλαδή duplicate flight plan.

3.1.2.4.2 **Manual coupling**

3.1.2.4.2.1 Ο ελεγκτής μπορεί να κάνει manual coupling:

- I. ενός uncoupled system track με ένα uncoupled flight plan, όταν ταυτίζεται ο SSR κώδικας του α/φ με έναν από τους κώδικες του σχεδίου πτήσης
- II. ενός primary track με ένα flight plan.

3.1.2.4.2.2 Στο manual coupling δεν γίνεται έλεγχος θέσης και δεν έχουμε APR.

3.1.2.4.2.3 Όταν ένα αυτόματο coupled σχέδιο πτήσης γίνεται manually decoupled, εξαιρείται από περαιτέρω αυτόματο coupling (μπλοκάρεται) μέχρις ότου αλλάξει ο κώδικας SSR στο σχέδιο πτήσης.

3.1.2.4.3 **Δυσλειτουργία στο coupling μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΑΘΗΝΑΙ APP**

3.1.2.4.3.1 Επειδή το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 έχουν διαφορετικό RDPS, όταν γίνεται manual coupling, δεν γίνεται αντιληπτό από το RDPS της Προσέγγισης και αντίστροφα. Τότε χρειάζεται προφορική συνεννόηση μεταξύ των ελεγκτών. Το ίδιο ισχύει και για το track labeling.

3.1.2.4.3.2 Δεν θα εκτελεστεί αυτόματο coupling εάν κάποιο track αναχώρησης από α/δ της ΤΜΑ Αθηνών έχει παρεκκλίνει της διαδρομής του σχεδίου πτήσης, με συνέπεια να βρίσκεται εκτός παραμέτρου για αυτόματο coupling και να ανιχνευθεί με καθυστέρηση από τα ραντάρ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

Το ίδιο μπορεί να συμβεί αντίστοιχα και στο ΑΘΗΝΑΙ APP όταν τα αντίστοιχα ραντάρ APP ανιχνεύσουν με καθυστέρηση κάποιο track.

Σε αυτή την περίπτωση, ο ελεγκτής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ζητά από τον ελεγκτή της Προσέγγισης να διορθώσει τη διαδρομή στο σχέδιο πτήσης και το χρόνο στα επόμενα σημεία που αναφέρονται.

Αν και πάλι δεν επιτευχθεί αυτόματα, τότε επιβάλλεται manual coupling.



3.1.2.5 WARNINGS

3.1.2.5.1 Γενικά

3.1.2.5.1.1 Το σύστημα έχει τη δυνατότητα να προειδοποιεί τον ελεγκτή σε περίπτωση επικείμενης μείωσης των ελαχίστων διαχωρισμού δύο ή περισσότερων α/φ ή σε περίπτωση απόκλισης αυτών από δοθείσα εξουσιοδότηση ύψους ή διαδρομής.

Τούτο επιτυγχάνεται μέσω των warnings, η λειτουργία των οποίων συνδέεται με καθορισμένες παραμέτρους μέσα στο σύστημα.

Όταν το α/φ αποκλίνει από αυτές τις παραμέτρους, προειδοποιείται ο ελεγκτής με μία κόκκινη ένδειξη πάνω από την ταμπέλα του α/φ, για τη συγκεκριμένη παραβίαση.

3.1.2.5.1.2 Απαραίτητη προϋπόθεση για τη λειτουργία των warnings είναι:

- τα α/φ να είναι coupled ή, προκειμένου για το STCA, τουλάχιστον το ένα α/φ
- να είναι ενεργοποιημένα για τον συγκεκριμένο τομέα από τον προϊστάμενο Φυλακής.

3.1.2.5.1.3 Τα warnings, εκτός των EMG, HIJ, RCF και STCA, εμφανίζονται μόνο στην οθόνη του ελεγκτή που εξελίσσονται.

3.1.2.5.2 Τα warnings είναι:

- STCA
- MSAW
- DAIW
- CLAM
- RAM

3.1.2.5.2.1 STCA – Short Term Conflict Alert

Σκοπός του STCA είναι να παρακολουθεί τα system tracks ανά ζεύγη και να εντοπίζει, σε χρόνο πρόβλεψης 2 λεπτών, αν πρόκειται τα α/φ να παραβιάσουν μεταξύ τους τα προβλεπόμενα απαιτούμενα ελάχιστα διαχωρισμού. Σε περίπτωση που εντοπίζεται κάτι τέτοιο, τότε, ενάμισι λεπτό πριν, προειδοποιείται ο ελεγκτής γι' αυτή την παραβίαση με την ένδειξη "CA" άνωθεν της ταμπέλας των εν λόγω α/φ. Ταυτόχρονα, εμφανίζεται ένα window, που υπερκαλύπτει κάθε άλλη δραστηριότητα επί της οθόνης του ελεγκτή ραντάρ, για να τον πληροφορήσει για τα call signs των εμπλεκόμενων α/φ και για δύο τιμές που εκφράζουν σε NM, η μιν πρώτη την απόσταση, η δε δεύτερη τον ελάχιστο διαχωρισμό που θα έχουν τα α/φ μεταξύ τους τη δεδομένη χρονική στιγμή παραβίασης των ελαχίστων. Αυτές οι τιμές διαφοροποιούνται σε κάθε radar track update.

Το STCA, κατ' αρχήν, ενεργοποιείται με το IFL. Διαφορετικά, αν δεν υπάρχει, με το CFL.



3.1.2.5.2.2 MSAW – Minimum Safe Altitude Warning

Σκοπός του MSAW είναι να παρακολουθεί, σε χρόνο πρόβλεψης ενάμισι λεπτού, εάν ένα α/φ παραβιάσει το προκαθορισμένο από το σύστημα ελάχιστο ύψος πτήσης συγκεκριμένης περιοχής. Σε περίπτωση που εντοπίζεται κάτι τέτοιο, τότε, ένα λεπτό πριν, προειδοποιείται ο ελεγκτής γι' αυτό με την ένδειξη MSAW άνωθεν της ταμπέλας των εν λόγω α/φ.

3.1.2.5.2.3 DAIW – Danger Area Infringement Warning

Σκοπός του DAIW είναι να παρακολουθεί σε χρόνο πρόβλεψης ενός λεπτού και να προειδοποιεί, ένα λεπτό πριν, με την ένδειξη DAIW άνωθεν της ταμπέλας των εν λόγω α/φ, εάν ένα α/φ εισέλθει σε κάποια από τις προκαθορισμένες στο σύστημα επικίνδυνες περιοχές.

3.1.2.5.2.4 CLAM – Coordinated Level Adherence Monitoring

Ο σκοπός της λειτουργίας αυτής είναι να προειδοποιεί τον ελεγκτή όταν το AFL αποκλίνει ± 200 FT από το IFL ή, όταν δεν υπάρχει IFL, όταν αποκλίνει από το CFL.

Σημειώνεται ότι η ενεργοποίηση του συστήματος ξεκινάει από τα ± 200 FT, αλλά η ένδειξη CLAM εμφανίζεται όταν η απόκλιση φθάσει τα ± 300 FT.

Το CLAM δεν εμφανίζεται κάτω από το FL70 (παράμετρος του συστήματος).

3.1.2.5.2.5 RAM – Route Adherence Monitoring

Η λειτουργία αυτή ελέγχει εάν το α/φ ακολουθεί τη διαδρομή που αναφέρεται στο σχέδιο πτήσης. Το σύστημα ενεργοποιείται όταν ή απόκλιση μεταξύ του coupled radar track και του route του flight plan track υπερβεί τα 10 NM. Όταν το α/φ ευρίσκεται σε κατάσταση RAM, το hand off proposal και το posting εκτελούνται με βάση τη διαδρομή του flight plan track.

Flight plan track καλείται ο φανταστικός στόχος που προκύπτει από το σχέδιο πτήσης.

Οι τέσσερις τελευταίες προειδοποιήσεις εμφανίζονται μόνο στον τομέα που ελέγχει την αντίστοιχη πτήση.



3.1.2.5.3 **Emergency alerts**

3.1.2.5.3.1 Όταν ο πιλότος θέλει να δηλώσει ότι βρίσκεται σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης (emergency), απώλειας επικοινωνίας ή αεροπειρατείας, ο ελεγκτής στην οθόνη βλέπει "EMG", "RCF" και "HIJ" αντί των emergency codes 7700, 7600 και 7500.

3.1.2.5.3.2 Τα emergency alerts εμφανίζονται στην οθόνη ακόμα και αν υπάρχουν φίλτρα ύψους ή κώδικα.

3.1.2.6 FLIGHT PLAN AIR SITUATION DISPLAY – FPASD

3.1.2.6.1 Το PALLAS UPGRADE έχει τη δυνατότητα να εμφανίζει στην οθόνη του ελεγκτή ραντάρ το flight plan track (FPASD) όταν δεν είναι coupled ή όταν δεν είναι συνδεδεμένο με το radar track. Το FPASD για να διακρίνεται από το radar track:

- απεικονίζεται με ένα συγκεκριμένο σύμβολο
- δεν φέρει την ένδειξη του AFL.

3.1.2.6.2 Το flight plan track είναι ορατό:

- όταν είναι ενεργοποιημένη η λειτουργία του FPASD από την Information area της οθόνης του ελεγκτή ραντάρ
- όταν ευρίσκεται μέσα στα όρια του συγκεκριμένου τομέα
- όταν το σχέδιο πτήσης είναι active και σε status:
 - Handover-in
 - Controlled
 - Handover-out.

3.1.2.6.3 Μόλις το flight plan γίνει controlled από τον επόμενο ελεγκτή, το FPASD εξαφανίζεται από την οθόνη του προηγούμενου ελεγκτή ραντάρ.

3.1.2.6.4 Όταν είναι ενεργοποιημένο το FPASD και το α/φ βρίσκεται σε κατάσταση RAM, το α/φ δεν χάνει το coupling του, όμως το flight plan track που εμφανίζεται ακολουθεί διαφορετική διαδρομή, αυτήν του σχεδίου πτήσης, και συνδέεται με το radar track με ένα σύνδεσμο. Σε αυτή την περίπτωση, το hand-off proposal και το posting εκτελούνται με βάση τη διαδρομή του flight plan track και όχι του radar track.



3.1.3 **Modes του PALLAS UPGRADE**

3.1.3.1 Στη General Information Area της οθόνης του ελεγκτή ραντάρ βρίσκονται οι:

- User mode και
- System mode

3.1.3.1.1 Οι ενδείξεις της User mode δηλώνουν αν μια θέση εργασίας είναι σε επιχειρησιακή χρήση (sectorized) ή όχι. Μια θέση εργασίας μπορεί να βρίσκεται σε:

- Operational mode (OPS) ή
- Non operational mode (NOPS)
- Replay mode.

3.1.3.1.1.1 Operational mode

Όταν μια θέση εργασίας είναι σε επιχειρησιακή χρήση (sectorized), μπορεί να λειτουργήσει στη radar mode, που έχει σχέση με την επεξεργασία των δεδομένων ραντάρ (RDP), ή στη flight plan mode, που έχει σχέση με την επεξεργασία των δεδομένων του σχεδίου πτήσης (FDP).

Οι radar operating modes και η flight plan operating modes είναι οι εξής:

I. Η radar operating mode διακρίνεται σε:

- NORMAL, όταν λειτουργεί ο RDP
- MONO RADAR, όταν δεν λειτουργεί ο RDP.

Η μετάβαση από NORMAL σε MONO και αντιστρόφως, εάν γίνει:

- αυτόματα, επανέρχεται αυτόματα
- μετά από επιλογή του ελεγκτή ραντάρ, επανέρχεται μετά από νέα παρέμβαση του ελεγκτή ραντάρ.

II. Η flight plan operating mode διακρίνεται σε:

- NORMAL, όταν λειτουργεί ο FDP
- NONE, όταν δεν λειτουργεί ο FDP.

Η μετάπτωση από NORMAL σε NONE γίνεται αυτόματα.

Η μετάβαση από NONE σε NORMAL γίνεται σε κάθε έδρα ξεχωριστά μετά την αποκατάσταση λειτουργίας του FDP. Για να επανέλθει η λειτουργία του flight plan, απαιτείται παρέμβαση του ελεγκτή στο πεδίο αυτό όταν το NONE από γκριζο γίνεται αυτόματα έντονο λευκό.



3.1.3.1.1.2 Non operational mode

Όταν μία θέση εργασίας είναι στην Non operational mode, σημαίνει ότι δεν είναι σε επιχειρησιακή χρήση (non-sectorized), αλλά είναι έτοιμη να γίνει ανά πάσα στιγμή.

3.1.3.1.1.3 Replay mode

Η λειτουργία Replay έχει καθορισθεί στο σύστημα να είναι διαθέσιμη μόνο στην έδρα του τομέα Stand-by.

Όταν η έδρα Stand-by λειτουργεί στη Replay mode, αποκόπτεται από το υπόλοιπο σύστημα και είναι διαθέσιμη μόνο για τη λειτουργία αυτή.

3.1.3.1.2 Οι ενδείξεις της System mode δηλώνουν την κατάσταση λειτουργίας του συστήματος, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 3.1.4.



3.1.4 **Απώλεια υποσυστημάτων του PALLAS UPGRADE**

Οι πιθανές περιπτώσεις απωλειών των υποσυστημάτων RFP, RDP ή FDP του PALLAS UPGRADE και οι επιπτώσεις στη λειτουργία του συστήματος, έχουν συνοπτικά ως εξής:

System mode	Διαθέσιμες λειτουργίες
• NORMAL MODE	όταν λειτουργούν οι RFP, RDP και FDP
• RADAR MODE	όταν λειτουργούν οι RFP και RDP
• MONORADAR MODE	όταν λειτουργεί ο RFP
• MONORADAR FLIGHT PLAN MODE	όταν λειτουργούν οι RFP και FDP
• FLIGHT PLAN MODE	όταν λειτουργεί ο FDP

Ειδικότερα:

3.1.4.1 NORMAL MODE

3.1.4.1.1 Η ένδειξη αυτή υποδηλώνει ότι λειτουργεί κανονικά ο RFP, ο RDP και ο FDP.

Στη System mode αναγράφεται NORMAL.

Στην operating mode:

- στη radar mode αναγράφεται NORMAL και
- στη flight plan mode αναγράφεται επίσης NORMAL.

3.1.4.2 RADAR MODE

3.1.4.2.1 Η ένδειξη αυτή υποδηλώνει ότι λειτουργεί κανονικά ο RFP και ο RDP.

Στη System mode αναγράφεται RADAR.

Στην operating mode:

- στη radar mode αναγράφεται NORMAL και
- στη flight plan mode αναγράφεται NONE.

3.1.4.2.2 Η δυσλειτουργία ή απώλεια του FDP επηρεάζει τη λειτουργία της επεξεργασίας του σχεδίου πτήσης.

Επιπτώσεις:

- διακοπή της διαχείρισης του σχεδίου πτήσης
- συνεχίζεται η απεικόνιση των ηλεκτρονικών strip που ήδη υπήρχαν στην οθόνη, αλλά δεν ανανεώνονται αυτόματα
- τα υπάρχοντα coupling διατηρούνται, αλλά δεν γίνεται κανένα καινούργιο



- για τα coupled tracks εξακολουθεί η γραφική απεικόνιση της διαδρομής (graphic route display) στην οθόνη, χωρίς όμως ανανέωση
- τα windows (LOST, STCA) όσων σχεδίων πτήσης υπήρχαν τη στιγμή της βλάβης, παραμένουν με τα στοιχεία της στιγμής εκείνης που το σύστημα τέθηκε εκτός ενεργείας, χωρίς όμως δυνατότητα ανανέωσης
- δεν υπάρχει δυνατότητα παρέμβασης στην τομεοποίηση
- το track labeling είναι διαθέσιμο και ορατό απ' όλες τις οθόνες του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 (δεν φαίνεται στις οθόνες του ΑΘΗΝΑΙ APP)
- δεν υπάρχει αυτόματο handover
- δεν υπάρχει αυτόματη απονομή κωδίκων κ.λπ.

3.1.4.2.3 Επαναφορά του FDP

- I. Όταν η λειτουργία του FDP αποκατασταθεί, για λόγους ασφαλείας, η λειτουργία του σχεδίου πτήσης δεν επανέρχεται αυτόματα παρά μόνο μετά από παρέμβαση του κάθε ελεγκτή ξεχωριστά στο πεδίο NONE της flight plan mode της οθόνης του.
- II. Η System mode και η flight plan mode της operating mode επιστρέφουν στη θέση NORMAL.
- III. Αφού ενεργοποιηθούν τα σχέδια πτήσης:
 - τα νέα coupling επικάθονται στα track labelings και τα αντικαθιστούν αυτόματα
 - τα παλαιά coupling που είχαν διατηρηθεί χάνονται και νέα coupling αποκαθίστανται αυτόματα
 - τα υπάρχοντα ηλεκτρονικά strip και windows με πληροφορίες σχεδίου πτήσης, καθώς και η γραφική απεικόνιση της διαδρομής, ενημερώνονται
 - όλες οι λειτουργίες του FDPS είναι διαθέσιμες.

3.1.4.3 MONORADAR MODE

3.1.4.3.1 Η ένδειξη αυτή υποδηλώνει ότι λειτουργεί κανονικά μόνο ο RFP.

Στη System mode αναγράφεται MONO.

Στην operating mode:

- στη radar mode αναγράφεται MONO και
- στη flight plan mode αναγράφεται NONE.

3.1.4.3.2 Η δυσλειτουργία ή απώλεια του RDP (είτε αυτόματα είτε κατόπιν επιλογής) επηρεάζει τη λειτουργία της επεξεργασίας των δεδομένων ραντάρ, ενώ του FDP τη λειτουργία της επεξεργασίας του σχεδίου πτήσης.



Επιπτώσεις:

- αδυναμία απεικόνισης system tracks
- απεικόνιση monoradar tracks από το ραντάρ που έχει επιλέξει ο ελεγκτής ραντάρ στο set up της οθόνης του
- δεν γίνεται multi radar tracking, altitude tracking και APR
- διακοπή της επεξεργασίας του σχεδίου πτήσης
- συνεχίζεται η απεικόνιση των ηλεκτρονικών strips που ήδη υπήρχαν στην οθόνη, αλλά δεν ανανεώνονται αυτόματα
- τα windows (STCA, CLAM, RAM, LOST) και η γραφική απεικόνιση της διαδρομής των tracks, όσων σχεδίων πτήσης υπήρχαν τη στιγμή της βλάβης, παραμένουν, χωρίς όμως δυνατότητα ανανέωσης
- δεν υπάρχει δυνατότητα παρέμβασης στην τομεοποίηση
- τα υπάρχοντα coupling καταργούνται
- το track labeling είναι διαθέσιμο, αλλά είναι ορατό μόνο στην οθόνη που γίνεται χρήση.

3.1.4.3.3 Επαναφορά των RDP και FDP

- I. Εάν η απώλεια του RDP έγινε:
 - αυτόματα, η αποκατάσταση γίνεται αυτόματα
 - μετά από επιλογή του ελεγκτή ραντάρ, επανέρχεται μετά από νέα παρέμβαση του ελεγκτή ραντάρ.
- II. Για να επανέλθει η λειτουργία του σχεδίου πτήσης απαιτείται παρέμβαση του ελεγκτή στο πεδίο NONE της flight plan mode.
- III. Η System mode και η radar/flight plan mode της operating mode επιστρέφουν στη θέση NORMAL.
- IV. Όταν επανέλθει η λειτουργία της επεξεργασίας των δεδομένων ραντάρ και ενεργοποιηθούν τα σχέδια πτήσης:
 - όλες οι λειτουργίες του RDPS είναι διαθέσιμες
 - όλες οι λειτουργίες του FDPS είναι διαθέσιμες.

3.1.4.4 MONORADAR FLIGHT PLAN MODE

3.1.4.4.1 Η ένδειξη αυτή υποδηλώνει ότι λειτουργεί κανονικά ο RFP και ο FDP.

Στη System mode αναγράφεται MONO RADAR FPL.

Στην operating mode:

- στη radar mode αναγράφεται MONO
- στη flight plan mode αναγράφεται NORMAL.

3.1.4.4.2 Η δυσλειτουργία ή απώλεια του RDP (είτε αυτόματα είτε κατόπιν επιλογής) επηρεάζει τη λειτουργία της επεξεργασίας των δεδομένων ραντάρ.



Επιπτώσεις:

- δεν απεικονίζονται system tracks, αλλά τα monoradar tracks από το ραντάρ που έχει επιλέξει ο ελεγκτής ραντάρ στο set up της οθόνης του
- τα υπάρχοντα coupling χάνονται και δεν δημιουργούνται καινούργια
- συνεχίζεται η απεικόνιση των ηλεκτρονικών strips που ήδη υπήρχαν στην οθόνη, αλλά δεν ανανεώνονται αυτόματα
- εκτυπώνονται χάρτινα strips
- παραμένουν τα windows (STCA, CLAM, RAM, LOST) όσων σχεδίων πτήσης υπήρχαν τη στιγμή της βλάβης, χωρίς όμως δυνατότητα ανανέωσης
- το track labeling είναι διαθέσιμο, αλλά είναι ορατό μόνο στην οθόνη που γίνεται χρήση.

3.1.4.4.3 Επαναφορά του RDP

- I. Εάν η απώλεια του RDP έγινε:
 - αυτόματα, η αποκατάσταση γίνεται αυτόματα
 - μετά από επιλογή του ελεγκτή ραντάρ, επανέρχεται μετά από νέα παρέμβαση του ελεγκτή ραντάρ.
- II. Η System mode και η radar mode της operating mode επιστρέφουν στη θέση NORMAL.
- III. Όταν επανέλθει ο RDP:
 - χάνονται τα monoradar tracks
 - απεικονίζονται αυτόματα τα system tracks
 - επανέρχεται το αυτόματο coupling και όλες οι λειτουργίες του RDPS.

3.1.4.5 FLIGHT PLAN MODE

3.1.4.5.1 Η ένδειξη αυτή υποδηλώνει ότι λειτουργεί κανονικά μόνο ο FDP.

- Στη System mode αναγράφεται FLIGHT PLAN.
- Στην operating mode:
 - στη radar mode μένει κενό
 - στη flight plan mode αναγράφεται NORMAL.

3.1.4.5.2 Η δυσλειτουργία ή απώλεια του RFP σημαίνει ότι δεν εισάγονται local tracks στο σύστημα.

Επιπτώσεις:

- δεν απεικονίζονται system και monoradar tracks
- παραμένουν τα windows (STCA, CLAM, RAM, LOST) όσων σχεδίων πτήσης υπήρχαν τη στιγμή της βλάβης, χωρίς όμως δυνατότητα ανανέωσης
- όποια λειτουργία σχετίζεται με τον RDP δεν είναι διαθέσιμη.



3.1.4.5.3 Επαναφορά του RFP

- I. Η επαναφορά του RFP γίνεται αυτόματα.
- II. Η System mode και η radar mode της operating mode επιστρέφουν στη θέση NORMAL.
- III. Όταν επανέλθει ο RFP:
 - απεικονίζονται αυτόματα τα system tracks
 - επανέρχεται το αυτόματο coupling και αν υπήρχε πριν τη βλάβη manual coupling, καταργείται
 - όλες οι λειτουργίες του RDPS είναι διαθέσιμες.



3.1.5 Καθήκοντα ελεγκτών σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή απώλειας υποσυστήματος του PALLAS UPGRADE

Σε περίπτωση υποβάθμισης των λειτουργιών του PALLAS UPGRADE λόγω βλάβης στο FDPS, RFPS ή στο RDPS, τα καθήκοντα και οι συνεργασίες των ελεγκτών διαμορφώνονται ανάλογα με τη βλάβη. Συνεχίζουν να εκτελούν από τα γενικά καθήκοντα αυτά τα οποία δεν εξαρτώνται από τη συγκεκριμένη βλάβη, επιφορτίζονται όμως με νέα, τα οποία, κατά περίπτωση, έχουν ως εξής:

3.1.5.1 ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ FDPS

3.1.5.1.1 **Status: RADAR**

Σε αυτή την περίπτωση:

- η βλάβη είναι κοινή με το ΑΘΗΝΑΙ APP
- εξακολουθεί να παρέχεται έλεγχος ραντάρ, με ελάχιστο διαχωρισμό μεταξύ των α/φ 10 NM
- δεν εκτυπώνονται χάρτινα strips, γι' αυτό γράφονται με το χέρι (ένα strip για κάθε πτήση)
- εκχωρούνται κώδικες σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3.1.6.4 του παρόντος κεφαλαίου
- απαιτείται προφορική ενημέρωση του Κέντρου Ενημέρωσης Αεράμυνας (ΚΕΝΑ)
- η αναγνώριση του α/φ γίνεται κατά την είσοδό του στο FIR Αθηνών ή κατά την αναχώρησή του από ελληνικό α/δ και διατηρείται στους επόμενους τομείς και στο ΑΘΗΝΑΙ APP μέχρι το τέλος της εξυπηρέτησης ραντάρ ή μέχρι τυχόν απώλειά της
- η μεταβίβαση του ελέγχου ενός α/φ στον επόμενο τομέα ή στο ΑΘΗΝΑΙ APP πραγματοποιείται, χωρίς προηγούμενη συνεργασία, ένα λεπτό ή 10 NM πριν το COP*, με την εντολή προς το α/φ να καλέσει στην κατάλληλη συχνότητα
- η χρήση της λειτουργίας TLAB** σε ένα α/φ είναι προαιρετική, όπου όμως χρησιμοποιήθηκε, διατηρείται μέχρι το τέλος της εξυπηρέτησης ραντάρ και ισχύουν οι ίδιες διαδικασίες αναγνώρισης και μεταβίβασης ελέγχου που περιγράφονται στα ανωτέρω δύο εδάφια.

**Σημείωση.- Όπου το COP δεν είναι ορισμένο, ως COP ορίζεται το σημείο τομής του route της συγκεκριμένης πτήσης με τα όρια του τομέα.*

***Σημείωση.- Η ταμπέλα του TLAB διατηρείται και είναι ορατή από τους ελεγκτές του ΚΕΠΑΘΜ/ΑΙ σε όλες τις επιχειρησιακές οθόνες, πλην του ΑΘΗΝΑΙ APP.*



3.1.5.1.1.1 Καθήκοντα προϊσταμένου Φυλακής:

1. ενημερώνει τους ελεγκτές του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 για τη βλάβη
2. συνεργάζεται με τους ηλεκτρονικούς του PALLAS UPGRADE για την έκταση της βλάβης και ενημερώνεται για το χρόνο αποκατάστασής της
3. επιβάλλει περιοριστικά μέτρα στη ροή της κυκλοφορίας κατά 50%
4. ενημερώνει το IFPS ότι κατά την επαναφορά του συστήματος πρόκειται να δεχθεί σημαντικό αριθμό AFP σημάτων
5. φροντίζει να υπάρχουν σε όλες τις έδρες οι κώδικες SSR που προβλέπονται στην παράγραφο 3.1.6.4 του παρόντος κεφαλαίου
6. ενημερώνει την ΣΑΔ
7. στελεχώνει τη θέση της FD
8. ενημερώνει το KENA
9. μεριμνά για τα σχέδια πτήσης αναθέτοντας:
 - στον flow controller, από τη θέση εργασίας του, να εκδίδει και να τυπώνει flight lists για κάθε επιχειρησιακό τομέα χωριστά, σε τακτά χρονικά διαστήματα (π.χ. ανά μία ώρα)
 - στον ελεγκτή της θέσης FD να γράφει σε αυτές τις λίστες τα entry/exit points και τη διαδρομή κάθε πτήσης και να μοιράσει τις flight lists στους τομείς εργασίαςΑν η θέση flow control είναι U/S, ζητάει από τον ελεγκτή FD να τυπώνει τα σχέδια πτήσης από το AFTN terminal και στη συνέχεια να τα διανείμει στους τομείς
10. αναθέτει συγκεκριμένα καθήκοντα και επιμερίζει τις αρμοδιότητες για τα προαναφερθέντα θέματα, ανάλογα με την περίπτωση, σε έναν ή και περισσότερους από τους ορισμένους αναπληρωτές προϊσταμένους, αν κρίνει, λόγω υπερβολικού φόρτου εργασίας ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, ότι χρειάζεται βοήθεια στο έργο του
11. εποπτεύει και συντονίζει την όλη κατάσταση.

3.1.5.1.1.2 Καθήκοντα ελεγκτή ραντάρ:

1. συμβουλευέται και ενημερώνει τα χάρτινα strips
2. διατηρεί τον υφιστάμενο κώδικα στα α/φ που εισέρχονται στον τομέα του από όλα τα γειτονικά FIRs, εκτός από LBSR και HECC όπου χορηγεί αυτόν που αναγράφεται με αστερίσκο στα χάρτινα strips
3. ενημερώνει τον planner, προωθώντας το αντίστοιχο χάρτινο strip, για το τελικό ύψος και χρόνο στο συγκεκριμένο COP* που πρέπει να δοθεί στην επόμενη μονάδα ελέγχου
4. ενημερώνει τον planner για τα revision.

**Σημείωση.– Όπου το COP δεν είναι ορισμένο, ως COP ορίζεται το σημείο τομής του route της συγκεκριμένης πτήσης με τὰ όρια του τομέα.*



3.1.5.1.1.3 Καθήκοντα planner:

1. προωθεί στον ελεγκτή ραντάρ τα χάρτινα strips των νέων πτήσεων του τομέα
2. γράφει ο ίδιος στο χάρτινο strip με αστερίσκο τον κώδικα SSR που εκχωρεί στις αναχωρήσεις από περιφερειακά α/δ ή στις υπερπτήσεις από LBSR- HECC, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3.1.6.4 του παρόντος κεφαλαίου
3. προωθεί τις απογειώσεις από τα περιφερειακά α/δ στον επόμενο επηρεαζόμενο τομέα ή μονάδα ελέγχου αναφέροντας χρόνο, ύψος και κώδικα στο COP* και ενημερώνει το KENA για το χρόνο απογείωσης. Σε περίπτωση φόρτου εργασίας ζητά την συνδρομή του βοηθού κατά την κρίση του
4. εκμεταλλεύεται τα revision των πτήσεων που θα του μεταβιβασθούν και ενημερώνει αντίστοιχα
5. συνεργάζεται για τις αφίξεις με την ενδιαφερόμενη μονάδα ελέγχου και ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ για το ύψος μεταβίβασης του α/φ
6. δίνει στον βοηθό τα χάρτινα strips των πτήσεων που πρέπει να δοθούν EST, αναγράφοντας το χρόνο και το επίπεδο πτήσης στο COP*.

**Σημείωση.- Όπου το COP δεν είναι ορισμένο, ως COP ορίζεται το σημείο τομής του route της συγκεκριμένης πτήσης με τὰ όρια του τομέα.*

3.1.5.1.1.4 Καθήκοντα βοηθού:

1. επιλέγει από τα ηλεκτρονικά strips αυτά που δεν έχουν ήδη εκτυπωθεί και αντιγράφει σε χάρτινα strips τα ακόλουθα στοιχεία: ADEP, ADES, FL, PSSR (ASSR), σημείο εισόδου με χρόνο, διαδρομή και σημείο εξόδου από το FIR Αθηνών και εν συνεχεία τα προωθεί στον planner
2. αντιγράφει σε χάρτινα strips όλες τις πτήσεις από την flight list ή από τα flight plans που του έχει φέρει ο ελεγκτής της θέσης FD
3. ενημερώνει τα γειτονικά ACCs για την απώλεια του FDPS και επισημαίνει την αδυναμία εκμετάλλευσης των σημάτων OLDI
4. λαμβάνει τα EST (χρόνο, ύψος, κώδικα) από τα γειτονικά ACC και τα προωθεί προς το βοηθό του επόμενου επηρεαζόμενου τομέα ελέγχου ή της επόμενης επηρεαζόμενης μονάδας ελέγχου (διαδικασία step by step)*, καθώς επίσης και στον planner του τομέα του
5. ενημερώνει το KENA για κάθε inbound EST
6. σημειώνει σε χάρτινο strip τα στοιχεία που του μεταβιβάζει το ΑΘΗΝΑΙ APP (FDA DEP) για πτήση που εξέρχεται της ΤΜΑ, αναχώρηση ή υπέρπτηση, μαζί με το ύψος, τον κώδικα και τον υπολογιζόμενο χρόνο στο προκαθορισμένο σημείο εξόδου από



- την ΤΜΑ, στη συνέχεια ενημερώνει τον επόμενο τομέα ή μονάδα ελέγχου που επηρεάζεται, και παραδίδει το strip στον planner
7. μεταβιβάζει στα ACCs των γειτονικών FIRs τα EST που του προωθεί ο planner
 8. προωθεί, στο βοηθό του επόμενου τομέα ή μονάδας ελέγχου, τις αλλαγές του σχεδίου πτήσης που του αναθέτει ο planner
 9. συγκεντρώνει τα χάρτινα strips στις θυρίδες, για το γραφείο τελών διαδρομής.

**Σημείωση.- Ειδικά για τις αφίξεις σε α/δ της ΤΜΑ Αθηνών μεταβιβάζει στο ΑΘΗΝΑΙ APP (FDD) το EST, άμα τη λήψη του, μαζί με τα απαραίτητα στοιχεία του FPL.*

3.1.5.1.1.5 Καθήκοντα ελεγκτή της θέσης FD

1. γράφει πάνω στις flight lists τα entry/exit points και τη διαδρομή για κάθε πτήση
2. μοιράζει στους αντίστοιχους τομείς τις flight lists
3. αναζητά τα σχέδια πτήσης στο AFTN terminal, ανά τακτά χρονικά διαστήματα, τα εκτυπώνει και στη συνέχεια τα μοιράζει στους τομείς ανάλογα με το σημείο εισόδου, όταν η θέση flow control είναι U/S και επομένως δεν θα υπάρχουν flight lists
4. εκτυπώνει και μοιράζει σήματα AFTN (APL, ACH, CHG, METEO) στους τομείς
5. εκτυπώνει και παραδίδει τα NOTAMS στον προϊστάμενο Φυλακής.

3.1.5.1.2 Επαναφορά σε NORMAL MODE από STATUS RADAR

Όταν η λειτουργία του FDP αποκατασταθεί, όλες οι λειτουργίες του FDPS είναι διαθέσιμες. Η λειτουργία του σχεδίου πτήσης όμως, για λόγους ασφαλείας, δεν επανέρχεται αυτόματα. Η μετάβαση από NONE σε NORMAL γίνεται σε κάθε έδρα ξεχωριστά και συγκεκριμένα μετά από επέμβαση του ελεγκτή ραντάρ στην ένδειξη NONE του πεδίου FLIGHT PLAN MODE της οθόνης του. Κατόπιν αυτού τα νέα coupling αντικαθιστούν αυτόματα τα TLAB, καθώς επίσης και όσα τυχόν παλαιά coupling είχαν διατηρηθεί.

Ενημερώνονται τα windows (coordinated, controlled κ.λπ.)

Οι ελεγκτές επανέρχονται στα καθήκοντα της κανονικής λειτουργίας του συστήματος, ενεργώντας προηγουμένως ως εξής:

3.1.5.1.2.1 Ενέργειες προϊσταμένου Φυλακής:

1. επικοινωνεί με τους ηλεκτρονικούς του PALLAS UPGRADE για την επιβεβαίωση της κανονικής λειτουργίας του συστήματος
2. ενημερώνει τους ελεγκτές του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 για την κανονική λειτουργία και χρήση του συστήματος FDP



3. ενημερώνει την ΣΑΔ για την αποκατάσταση της βλάβης και της ζητά να στείλει τα σήματα που έχουν έρθει μέχρι και τρεις ώρες πριν την πτώση του FDPS
4. άρει τα περιοριστικά μέτρα ροής της κυκλοφορίας
5. προσαρμόζει την τομεοποίηση του συστήματος ανάλογα με τις επιχειρησιακές θέσεις λειτουργίας
6. ενεργοποιεί τις λειτουργίες STCA και CLAM του συστήματος
7. ενημερώνει για την αποκατάσταση της βλάβης όλους όσους είχε ειδοποιήσει (IFPS, KENA κλ.π).

3.1.5.1.2.2 Ενέργειες ελεγκτή ραντάρ:

1. επιλέγει το πεδίο NONE όταν αυτό από γκρίζο γίνει αυτόματα έντονο λευκό
2. εκχωρεί στα α/φ τους νέους προτεινόμενους από το σύστημα κώδικες
3. ελέγχει όλους τους στόχους για να διαπιστώσει εάν έχει γίνει το coupling ορθά.

3.1.5.1.2.3 Ενέργειες planner:

1. μεταβιβάζει στα περιφερειακά α/δ το νέο κώδικα που εκχωρεί το σύστημα, για όσα α/φ δεν έχουν ακόμα απογειωθεί
2. συνεργάζεται με τον βοηθό προκειμένου να εισάγουν στο σύστημα τα σχέδια πτήσης των α/φ που υπάρχουν στα χάρτινα strips στον τομέα τους,

3.1.5.1.2.4 Ενέργειες βοηθού:

1. ενημερώνει τα γειτονικά ACCs ότι το σύστημα επανήλθε σε κανονική λειτουργία και ότι η διαδικασία OLDI είναι πάλι διαθέσιμη
2. συνεργάζεται με τον planner προκειμένου να εισάγουν στο σύστημα τα σχέδια πτήσης των α/φ που υπάρχουν στα χάρτινα strips στον τομέα τους.
3. ζητάει από τον flow controller το σημείο εξόδου, τον τύπο του α/φ, τα στοιχεία W και Y, το RFL και τη διαδρομή για τα negative flight plans.
Αν η θέση flow control είναι U/S, παίρνει τα negative flight plans από τον ελεγκτή της θέσης FD.

3.1.5.1.2.5 Ενέργειες ελεγκτή της θέσης FD:

1. διορθώνει τα σχέδια πτήσης και τα σήματα που έχουν έλθει στη θέση FD μέχρι και τρεις ώρες πριν
2. διορθώνει κατά προτεραιότητα τα σήματα ACT και EST και κατόπιν όλα τα σήματα στις υπόλοιπες queues της FD



3. αναζητά τα negative flight plans των τομέων στο AFTN terminal, όταν η θέση flow control είναι U/S.

3.1.5.2 ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ RDPS

3.1.5.2.1 **Status: monoradar flight plan**

Σε αυτή την περίπτωση:

- δεν λειτουργεί ο RDP του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 (η βλάβη δεν είναι κοινή με το ΑΘΗΝΑΙ APP λόγω διαφορετικού RDP)
- ο FDP λειτουργεί κανονικά και γι' αυτό είναι δυνατή η εκμετάλλευση των λειτουργιών που συνδέονται με αυτόν, όπως π.χ. η ενεργοποίηση των σχεδίων πτήσης, η αυτόματη απονομή κωδικών, η αυτόματη εκτύπωση χάρτινων strips, η χρήση των ηλεκτρονικών strips, η τομεοποίηση κ.λπ.
- για να είναι αξιόπιστη η εκμετάλλευση των λειτουργιών του σχεδίου πτήσης πρέπει απαραίτητα να ενημερώνονται τα δεδομένα πτήσης στα ηλεκτρονικά strips στα σημεία COPs όπου υπάρχουν ή στο επόμενο γνωστό γεωγραφικό σημείο (ύψος, διαδρομή και χρόνος). Έτσι εκτυπώνονται σωστά τα χάρτινα strips και μειώνονται οι συνεργασίες
- εξακολουθεί να παρέχεται έλεγχος ραντάρ, με ελάχιστο διαχωρισμό μεταξύ των α/φ 10 NM
- εκτυπώνονται χάρτινα strips
- η αναγνώριση ενός α/φ που γίνεται κατά την είσοδό του στο FIR Αθηνών ή κατά την αναχώρησή του από ελληνικό α/δ, διατηρείται στους επόμενους τομείς και στο ΑΘΗΝΑΙ APP μέχρι το τέλος της εξυπηρέτησης ραντάρ ή μέχρι τυχόν απώλειά της
- η μεταβίβαση του ελέγχου ενός α/φ στον επόμενο τομέα* ή στο ΑΘΗΝΑΙ APP πραγματοποιείται, χωρίς προηγούμενη συνεργασία, ένα λεπτό ή 10 NM πριν το COP**, με την εντολή προς το α/φ να καλέσει στην κατάλληλη συχνότητα
- η λειτουργία TLAB δεν ενδείκνυται διότι είναι ορατή μόνο από την οθόνη του ελεγκτή που έχει το α/φ controlled και δεν διατηρείται στον επόμενο τομέα.

**Σημείωση.- Η μεταβίβαση του ελέγχου στον επόμενο τομέα πραγματοποιείται με την προϋπόθεση ότι υπάρχει αλληλοεπικάλυψη τουλάχιστον 30 NM των radars που χρησιμοποιούνται, άλλως τερματίζεται ο έλεγχος ραντάρ και ξαναρχίζει, με νέα αναγνώριση, όταν το α/φ εισέλθει στην κάλυψη του επόμενου τομέα ή του ΑΘΗΝΑΙ APP. (βλ. σχετ. φάκελο "Καλύψεις radar" στην έδρα του προϊσταμένου Φυλακής).*

***Σημείωση.- Όπου το COP δεν είναι ορισμένο, ως COP ορίζεται το σημείο τομής του route της συγκεκριμένης πτήσης με τα όρια του τομέα.*



3.1.5.2.1.1 Καθήκοντα προϊσταμένου Φυλακής:

1. ενημερώνει τους ελεγκτές για εφαρμογή ελέγχου με υποβαθμισμένο σύστημα radar χρησιμοποιώντας τα monoradar tracks του radar προεπιλογής και τα χάρτινα strips
2. γνωστοποιεί στον προϊστάμενο του ΑΘΗΝΑΙ APP τη μετάπτωση του συστήματος του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 σε STATUS MONORADAR FLIGHT PLAN
3. γνωστοποιεί στους ελεγκτές του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 τη μετάπτωση του συστήματος του ΑΘΗΝΑΙ APP σε STATUS MONORADAR FLIGHT PLAN, (όταν η βλάβη είναι μόνο στο ΑΘΗΝΑΙ APP)
4. συνεργάζεται με τους ηλεκτρονικούς του PALLAS UPGRADE για την έκταση της βλάβης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ενημερώνεται για το χρόνο αποκατάστασής της
5. επιβάλλει περιοριστικά μέτρα στη ροή της κυκλοφορίας κατά 60%
6. αναθέτει συγκεκριμένα καθήκοντα και επιμερίζει τις αρμοδιότητες για τα προαναφερθέντα θέματα, ανάλογα με την περίπτωση, σε έναν ή και περισσότερους από τους ορισμένους αναπληρωτές προϊσταμένους, αν κρίνει, λόγω υπερβολικού φόρτου εργασίας ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, ότι χρειάζεται βοήθεια στο έργο του.
7. εποπτεύει και συντονίζει την όλη κατάσταση.

3.1.5.2.1.2 Καθήκοντα ελεγκτή ραντάρ:

1. κάνει έλεγχο radar χρησιμοποιώντας τα monoradar tracks του radar προεπιλογής (βλ. παρ. 3.2.5 παρόντος κεφαλαίου)
2. συμβουλευεται και ενημερώνει τα χάρτινα strips
3. εφαρμόζει μη radar διαχωρισμό στις πτήσεις που είναι εκτός κάλυψης radar
4. αναλαμβάνει, μεταβιβάζει ή τερματίζει τον έλεγχο radar σύμφωνα με τον πίνακα καλύψεων των radar (βλ. παρ. 3.2.5 παρόντος κεφαλαίου)
5. ενημερώνει τα δεδομένα του σχεδίου πτήσης των ηλεκτρονικών strips (ύψος, διαδρομή και χρόνος) στα σημεία COPs, όπου υπάρχουν, άλλως στο επόμενο γνωστό γεωγραφικό σημείο
6. ενημερώνει τον planner για αλλαγές τελικών υψών και χρόνων
7. διατηρεί τον υφιστάμενο κώδικα στα α/φ που εισέρχονται στον τομέα του από γειτονικά FIR, εκτός όσων έρχονται από LBSR και HECC .

3.1.5.2.1.3 Καθήκοντα planner:

1. Συντρέχει τον ελεγκτή radar στην ενημέρωση των ηλεκτρονικών strips στα COPs του τομέα του και εάν δεν υπάρχουν COPs, στο επόμενο γνωστό γεωγραφικό σημείο, εισάγοντας τους σωστούς χρόνους, επίπεδα πτήσης και διαδρομή προκειμένου:



- να ενημερώνονται τα αντίστοιχα ηλεκτρονικά strips των εμπλεκόμενων τομέων
 - να είναι σωστά τα σήματα OLDI και
 - να εκτυπώνονται σωστά τα χάρτινα strips.
2. Επιβεβαιώνει στον planner του ΑΘΗΝΑΙ APP το επίπεδο πτήσης και χρόνο στο COP για κάθε α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθεί. Αντίστοιχα ο FDD ή ο planner του ΑΘΗΝΑΙ APP μεταβιβάζει τα αντίστοιχα δεδομένα στον Assistant του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 για κάθε α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθεί.
- 3.1.5.2.1.4 Καθήκοντα βοηθού:
- ελέγχει την ύπαρξη εκτυπωμένου strip για κάθε πτήση, διαφορετικά φροντίζει να το εκτυπώσει ή να το γράψει
 - συντρέπει τον planner.
 - ο FDD ή ο planner του ΑΘΗΝΑΙ APP μεταβιβάζει τα δεδομένα του FPL στον Assistant του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 για κάθε α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθεί.
- 3.1.5.2.1.5 Καθήκοντα ελεγκτή της θέσης FD:
- Ταυτίζονται με τα καθήκοντά του στο PALLAS UPGRADE.
- 3.1.5.2.2 Επαναφορά σε NORMAL MODE από STATUS MONORADAR FLIGHT PLAN
- Όταν η λειτουργία του RDPS αποκατασταθεί, χάνονται τα monoradar tracks και επανέρχονται αυτόματα τα system tracks, μαζί με το αυτόματο coupling.
- 3.1.5.2.2.1 Ενέργειες προϊστάμενου Φυλακής:
1. επικοινωνεί με τους ηλεκτρονικούς του PALLAS UPGRADE για την επιβεβαίωση της κανονικής λειτουργίας του συστήματος
 2. ενημερώνει τους ελεγκτές για την κανονική λειτουργία και χρήση του RDPS
 3. ενημερώνει για την αποκατάσταση της βλάβης όλους όσους είχε ειδοποιήσει
 4. άρει τα περιοριστικά μέτρα ροής της κυκλοφορίας
 5. ενεργοποιεί τις λειτουργίες STCA και CLAM του συστήματος.
- 3.1.5.2.2.2 Ενέργειες ελεγκτή ραντάρ:
- Ελέγχει όλους τους στόχους για να διαπιστώσει εάν έχει γίνει το coupling ορθά.



3.1.5.2.2.3 Ενέργειες planner:

Βοηθάει τον ελεγκτή ραντάρ και συνεχίζει να εργάζεται όπως στο PALLAS UPGRADE.

3.1.5.2.2.4 Ενέργειες βοηθού:

Βοηθάει τον planner και συνεχίζει να εργάζεται όπως στο PALLAS UPGRADE.

3.1.5.2.2.5 Ενέργειες ελεγκτή της θέσης FD:

Συνεχίζει να εργάζεται όπως στο PALLAS UPGRADE.

3.1.5.3 ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ FDPS ΚΑΙ ΤΟΥ RDPS

3.1.5.3.1 **Status: MONORADAR**

Σε αυτή την περίπτωση:

- δεν λειτουργεί ο RDP του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 (η βλάβη δεν είναι κοινή με το ΑΘΗΝΑΙ APP λόγω διαφορετικού RDP), ενώ η βλάβη του FDPS είναι κοινή με το ΑΘΗΝΑΙ APP
- εξακολουθεί να παρέχεται έλεγχος ραντάρ, με ελάχιστο διαχωρισμό μεταξύ των α/φ 10 NM
- δεν εκτυπώνονται χάρτινα strips, γι' αυτό γράφονται με το χέρι (ένα για κάθε πτήση)
- εκχωρούνται κώδικες, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3.1.6.4 του παρόντος κεφαλαίου
- απαιτείται προφορική ενημέρωση του ΚΕΝΑ
- η αναγνώριση ενός α/φ που γίνεται κατά την είσοδό του στο FIR Αθηνών ή κατά την αναχώρησή του από ελληνικό α/δ, διατηρείται στους επόμενους τομείς και στο ΑΘΗΝΑΙ APP μέχρι το τέλος της εξυπηρέτησης ραντάρ ή μέχρι τυχόν απώλειά της
- η μεταβίβαση του ελέγχου ενός α/φ στον επόμενο τομέα* ή στο ΑΘΗΝΑΙ APP πραγματοποιείται, χωρίς προηγούμενη συνεργασία, ένα λεπτό ή 10 NM πριν το COP**, με την εντολή προς το α/φ να καλέσει στην κατάλληλη συχνότητα
- η χρήση της λειτουργίας TLAB δεν ενδείκνυται διότι είναι ορατή μόνο από την οθόνη του ελεγκτή που έχει το α/φ controlled και δεν διατηρείται στον επόμενο τομέα.

**Σημείωση.- Η μεταβίβαση του ελέγχου στον επόμενο τομέα πραγματοποιείται με την προϋπόθεση ότι υπάρχει αλληλοεπικάλυψη τουλάχιστον 30 NM των radars που χρησιμοποιούνται, άλλως τερματίζεται ο έλεγχος ραντάρ και ξαναρχίζει, με νέα αναγνώριση, όταν το α/φ εισέλθει στην κάλυψη του επόμενου τομέα ή του ΑΘΗΝΑΙ APP (βλ. για τις καλύψεις radar στο φάκελο "PALLAS-VAR" του Π/Φ ").*

***Σημείωση.- Όπου το COP δεν είναι ορισμένο, ως COP ορίζεται το σημείο τομής του route της συγκεκριμένης πτήσης με τα όρια του τομέα.*



3.1.5.3.1.1 Καθήκοντα προϊσταμένου Φυλακής:

1. ενημερώνει τους ελεγκτές για εφαρμογή ελέγχου με υποβαθμισμένο σύστημα radar χρησιμοποιώντας τα monoradar tracks του radar προεπιλογής και τα χάρτινα strips
2. γνωστοποιεί στον προϊστάμενο του ΑΘΗΝΑΙ APP τη μετάπτωση του συστήματος του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 σε STATUS MONORADAR
3. ενημερώνει τους ελεγκτές του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 για τη μετάπτωση του συστήματος του ΑΘΗΝΑΙ APP σε STATUS MONORADAR ή RADAR
4. συνεργάζεται με τους ηλεκτρονικούς του PALLAS UPGRADE για την έκταση της βλάβης και ενημερώνεται για το χρόνο αποκατάστασής της
5. επιβάλλει περιοριστικά μέτρα στη ροή της κυκλοφορίας κατά 70%
6. ενημερώνει το IFPS ότι κατά την επαναφορά του συστήματος πρόκειται να δεχθεί σημαντικό αριθμό AFP σημάτων
7. φροντίζει να υπάρχουν σε όλες τις έδρες οι κώδικες SSR, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3.1.6.4 του παρόντος Εγχειριδίου
8. ενημερώνει τη ΣΑΔ
9. στελεχώνει τη θέση της FD
10. ενημερώνει το KENA
11. μεριμνά για τα σχέδια πτήσης αναθέτοντας:
 - στον flow controller, από τη θέση εργασίας του, να εκδίδει και να τυπώνει flight lists για κάθε επιχειρησιακό τομέα χωριστά, σε τακτά χρονικά διαστήματα (π.χ. ανά μία ώρα)
 - στον ελεγκτή της θέσης FD να γράψει σε αυτές τις λίστες τα entry/exit points και τη διαδρομή κάθε πτήσης και να μοιράσει τις flight lists στους τομείς εργασίας
Αν η θέση flow control είναι U/S, ζητάει από τον ελεγκτή FD να τυπώνει τα σχέδια πτήσης από το AFTN terminal και στη συνέχεια να τα διανέμει στους τομείς
12. αναθέτει συγκεκριμένα καθήκοντα και επιμερίζει τις αρμοδιότητες για τα προαναφερθέντα θέματα, ανάλογα με την περίπτωση, σε έναν ή και περισσότερους από τους ορισμένους αναπληρωτές προϊσταμένους, αν κρίνει, λόγω υπερβολικού φόρτου εργασίας ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, ότι χρειάζεται βοήθεια στο έργο του
13. εποπτεύει και συντονίζει την όλη κατάσταση.

3.1.5.3.1.2 Καθήκοντα ελεγκτή ραντάρ:

1. κάνει έλεγχο radar χρησιμοποιώντας τα monoradar tracks του radar προεπιλογής (βλ. παρ.3.2.5 παρόντος κεφαλαίου)
2. συμβουλεύεται και ενημερώνει τα χάρτινα strips
3. εφαρμόζει μη radar διαχωρισμό στις πτήσεις που είναι εκτός κάλυψης radar



4. αναλαμβάνει, μεταβιβάζει ή τερματίζει τον έλεγχο radar σύμφωνα με τον πίνακα καλύψεων των radar (βλ. παρ. 3.2.5 παρόντος κεφαλαίου)
5. διατηρεί τον υφιστάμενο κώδικα στα α/φ που εισέρχονται στον τομέα του από γειτονικά FIRs, εκτός όσων έρχονται από LBSR και HECC όπου χορηγεί αυτόν που αναγράφεται με αστερίσκο στα χάρτινα strips
6. προωθεί ο ίδιος τα revision στους επόμενους τομείς και το ΑΘΗΝΑΙ APP ή το αναθέτει στον planner
7. ενημερώνει τον planner, προωθώντας το αντίστοιχο χάρτινο strip, για το τελικό ύψος και χρόνο στο συγκεκριμένο COP* που πρέπει να δοθεί στην επόμενη μονάδα ελέγχου
8. ενημερώνει τον planner για τα revision.

**Σημείωση.- Όπου το COP δεν είναι ορισμένο, ως COP ορίζεται το σημείο τομής του route της συγκεκριμένης πτήσης με τα όρια του τομέα.*

3.1.5.3.1.3 Καθήκοντα planner:

1. προωθεί στον ελεγκτή ραντάρ τα χάρτινα strips των νέων πτήσεων του τομέα
2. γράφει ο ίδιος στο χάρτινο strip με αστερίσκο τον κώδικα SSR που εκχωρεί στις αναχωρήσεις από περιφερειακά α/δ ή στις υπερπτήσεις από LBSR- HECC, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3.1.6.4 του παρόντος κεφαλαίου
3. προωθεί τις απογειώσεις από τα περιφερειακά α/δ στον επόμενο επηρεαζόμενο τομέα ή μονάδα ελέγχου αναφέροντας χρόνο, ύψος και κώδικα στο COP* και ενημερώνει το KENA για το χρόνο απογείωσης. Σε περίπτωση φόρτου εργασίας ζητά την συνδρομή του βοηθού κατά την κρίση του
4. εκμεταλλεύεται τα revision των πτήσεων που θα του μεταβιβασθούν και ενημερώνει αντίστοιχα
5. συνεργάζεται για τις αφίξεις με την ενδιαφερόμενη μονάδα ελέγχου και ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ για το ύψος μεταβίβασης του α/φ
6. δίνει στο βοηθό τα χάρτινα strips των πτήσεων που πρέπει να δοθούν EST, αναγράφοντας το χρόνο και το επίπεδο πτήσης στο COP*

**Σημείωση.- Όπου το COP δεν είναι ορισμένο, ως COP ορίζεται το σημείο τομής του route της συγκεκριμένης πτήσης με τα όρια του τομέα.*

3.1.5.3.1.4 Καθήκοντα βοηθού:

1. επιλέγει από τα ηλεκτρονικά strips αυτά που δεν έχουν ήδη εκτυπωθεί και αντιγράφει σε χάρτινα strips τα ακόλουθα στοιχεία: ADEP, ADES, FL, PSSR (ASSR), σημείο εισόδου με



- χρόνο, διαδρομή και σημείο εξόδου από το FIR Αθηνών και εν συνεχεία τα προωθεί στον planner
2. αντιγράφει σε χάρτινα strips όλες τις πτήσεις από την flight list ή από τα flight plans που του έχει φέρει ο ελεγκτής της θέσης FD
 3. ενημερώνει τα γειτονικά ACCs για την απώλεια του FDPS και επισημαίνει την αδυναμία εκμετάλλευσης των σημάτων OLDI
 4. λαμβάνει τα EST (χρόνο, ύψος, κώδικα) από τα γειτονικά ACCs και τα προωθεί προς το βοηθό του επόμενου επηρεαζόμενου τομέα ελέγχου ή της επόμενης επηρεαζόμενης μονάδας ελέγχου (διαδικασία step by step)*, καθώς επίσης και στον planner του τομέα του
 5. ενημερώνει το KENA για κάθε inbound EST
 6. σημειώνει σε χάρτινο strip τα στοιχεία που του μεταβιβάζει το ΑΘΗΝΑΙ APP (FDA DEP) για πτήση που εξέρχεται της ΤΜΑ, αναχώρηση ή υπέρπτηση, μαζί με το ύψος, τον κώδικα και τον υπολογιζόμενο χρόνο στο προκαθορισμένο σημείο εξόδου από την ΤΜΑ, στη συνέχεια ενημερώνει τον επόμενο τομέα ή μονάδα ελέγχου που επηρεάζεται, και παραδίδει το strip στον planner
 7. μεταβιβάζει στα ACCs των γειτονικών FIRs, τα EST που του προωθεί ο planner
 8. προωθεί στο βοηθό του επόμενου τομέα ή μονάδας ελέγχου τις αλλαγές του σχεδίου πτήσης που του αναθέτει ο planner
 9. συγκεντρώνει τα χάρτινα strips στις θυρίδες, για το γραφείο τελών διαδρομής.

**Σημείωση.- Ειδικά για τις αφίξεις σε α/δ της ΤΜΑ Αθηνών μεταβιβάζει στο ΑΘΗΝΑΙ APP (FDD) το EST, άμα τη λήψη του, μαζί με τα απαραίτητα στοιχεία του FPL.*

3.1.5.3.1.5 Καθήκοντα ελεγκτή της θέσης FD:

1. γράφει πάνω στις flight lists τα entry/exit points και τη διαδρομή κάθε πτήσης
2. μοιράζει στους αντίστοιχους τομείς τις flight lists
3. αναζητά τα σχέδια πτήσης στο AFTN terminal, ανά τακτά χρονικά διαστήματα, τα εκτυπώνει και στη συνέχεια τα μοιράζει στους τομείς ανάλογα με το σημείο εισόδου, όταν η θέση flow control είναι U/S και επομένως δεν θα υπάρχουν flight lists
4. εκτυπώνει και μοιράζει σήματα AFTN (APL, ACH, CHG, METEO) στους τομείς.
5. εκτυπώνει και παραδίδει τα NOTAMS στον προϊστάμενο Φυλακής.

3.1.5.3.2 Επαναφορά σε NORMAL MODE από STATUS MONORADAR

Όταν η λειτουργία των FDP και RDP αποκατασταθεί, όλες οι λειτουργίες του συστήματος είναι διαθέσιμες. Επανέρχονται αυτόματα τα system



tracks σε αντίθεση με τη λειτουργία του σχεδίου πτήσης που, για λόγους ασφαλείας, δεν επανέρχεται αυτόματα. Η μετάβαση από NONE σε NORMAL γίνεται σε κάθε έδρα ξεχωριστά και συγκεκριμένα μετά από επέμβαση του ελεγκτή ραντάρ στην ένδειξη NONE του πεδίου FLIGHT PLAN MODE της οθόνης του.

Οι ελεγκτές επανέρχονται στα καθήκοντα της κανονικής λειτουργίας του συστήματος, ενεργώντας προηγουμένως ως εξής:

3.1.5.3.2.1 Ενέργειες προϊσταμένου Φυλακής:

1. επικοινωνεί με τους ηλεκτρονικούς του PALLAS UPGRADE για την επιβεβαίωση της κανονικής λειτουργίας του συστήματος
2. ενημερώνει τους ελεγκτές του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 για την κανονική λειτουργία και χρήση του συστήματος PALLAS UPGRADE
3. γνωστοποιεί στον προϊστάμενο του ΑΘΗΝΑΙ APP την επαναφορά του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 σε STATUS NORMAL
4. γνωστοποιεί στους ελεγκτές του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 την επαναφορά του ΑΘΗΝΑΙ APP σε STATUS NORMAL
5. ενημερώνει την ΣΑΔ για την αποκατάσταση της βλάβης και της ζητά να στείλει τα σήματα που έχουν έρθει μέχρι και τρεις ώρες πριν την πτώση του FDPS
6. άρει τα περιοριστικά μέτρα ροής της κυκλοφορίας
7. προσαρμόζει την τομεοποίηση του συστήματος ανάλογα με τις επιχειρησιακές θέσεις λειτουργίας
8. ενεργοποιεί τις λειτουργίες STCA και CLAM του συστήματος
9. ενημερώνει για την αποκατάσταση της βλάβης όλους όσους είχε ειδοποιήσει (IFPS, KENA κ.λπ.).

3.1.5.3.2.2 Ενέργειες ελεγκτή ραντάρ:

1. επιλέγει το πεδίο NONE, όταν αυτό από γκρίζο γίνει αυτόματα έντονο λευκό
2. εκχωρεί στα α/φ τους νέους προτεινόμενους από το σύστημα κώδικες
3. ελέγχει όλους τους στόχους για να διαπιστώσει εάν έχει γίνει το coupling ορθά.

3.1.5.3.2.3 Ενέργειες planner:

1. μεταβιβάζει στα περιφερειακά α/δ το νέο κώδικα που εκχωρεί το σύστημα, για όσα α/φ δεν έχουν ακόμα απογειωθεί
2. συνεργάζεται με τον βοηθό προκειμένου να εισάγουν στο σύστημα τα σχέδια πτήσης των α/φ που υπάρχουν στα χάρτινα strips στον τομέα τους
3. βοηθάει τον ελεγκτή ραντάρ και συνεχίζει να εργάζεται όπως στα καθήκοντα του PALLAS UPGRADE.



3.1.5.3.2.4 Ενέργειες βοηθού:

1. ενημερώνει τα γειτονικά ACCs ότι το σύστημα επανήλθε σε κανονική λειτουργία και ότι η διαδικασία OLDI είναι πάλι διαθέσιμη
2. συνεργάζεται με τον planner προκειμένου να εισάγουν στο σύστημα τα σχέδια πτήσης των α/φ που υπάρχουν στα χάρτινα strips στον τομέα τους
3. ζητάει από τον flow controller το σημείο εξόδου, τον τύπο του α/φ, τα στοιχεία W και Y, το RFL και τη διαδρομή για τα negative flight plans.
Αν η θέση flow control είναι U/S, παίρνει τα negative flight plans από τον ελεγκτή της θέσης FD.

3.1.5.3.2.5 Ενέργειες ελεγκτή της θέσης FD:

1. διορθώνει τα σχέδια πτήσης και τα σήματα που έχουν έλθει στη θέση FD μέχρι και τρεις ώρες πριν
2. διορθώνει κατά προτεραιότητα τα σήματα ACT και EST και κατόπιν όλα τα σήματα στις υπόλοιπες queues της FD
3. αναζητά τα negative flight plans των τομέων στο AFTN terminal, όταν η θέση flow control είναι U/S.

3.1.5.4 ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ RFPS Ή RFPS+RDPS

3.1.5.4.1 **Status: FLIGHT PLAN**

Σε αυτή την περίπτωση, χρησιμοποιείται το OLD PALLAS, σύμφωνα με την παράγραφο 3.1.5.5 του παρόντος κεφαλαίου.

3.1.5.5 OLD PALLAS

3.1.5.5.1 Το OLD PALLAS είναι το σύστημα παροχής ελέγχου ραντάρ σε περίπτωση:

1. απώλειας της εικόνας ενός ή περισσότερων τομέων του PALLAS UPGRADE
2. λειτουργίας μόνο του FDP στο PALLAS UPGRADE, δηλαδή όταν δεν υπάρχει εικόνα ραντάρ, παρά μόνον οι λειτουργίες του σχεδίου πτήσης (STATUS: FLIGHT PLAN)
3. πλήρους απώλειας του PALLAS UPGRADE.

3.1.5.5.2 Σημειώνεται ότι:

1. ένας επιχειρησιακός τομέας μεταπίπτει στο OLD PALLAS, εάν εκτιμάται ότι ο χρόνος αποκατάστασης της βλάβης (σε συνεννόηση με τους ηλεκτρονικούς) θα είναι μικρότερος από 5



λεπτά. Αν ο χρόνος αποκατάστασης είναι μεγαλύτερος και η κυκλοφορία το επιτρέπει θα γίνεται μεταφορά του τομέα σε άλλη διαθέσιμη έδρα του PALLAS UPGRADE

2. από το OLD PALLAS γίνεται χρήση μόνο του RDP και όχι του FDP, γι' αυτό ο ελεγκτής εκμεταλλεύεται την εικόνα ραντάρ και καμία λειτουργία του σχεδίου πτήσης
3. υπάρχει το ενδεχόμενο απώλειας στόχων, λόγω της διαφορετικής εν γένει συμμετοχής των ραντάρ στα cells του OLD PALLAS από το PALLAS UPGRADE.

3.1.5.5.3 Το OLD PALLAS διατίθεται για επιχειρησιακή εκμετάλλευση στους τομείς AC1, AC2, AC4, AC5, AC6, AC7, AC8 και AC14.

3.1.5.5.4 Κατά τη λειτουργία του OLD PALLAS:

- χρησιμοποιείται ο RDP του OLD PALLAS
- ο planner δεν έχει οθόνη στο OLD PALLAS
- εξακολουθεί να παρέχεται έλεγχος ραντάρ, με ελάχιστο διαχωρισμό μεταξύ των α/φ 10 NM
- δεν εκτυπώνονται χάρτινα strips, γι' αυτό γράφονται με το χέρι (ένα για κάθε πτήση)
- εκχωρούνται κώδικες, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3.1.6.4 του παρόντος κεφαλαίου
- απαιτείται προφορική ενημέρωση του KENA για κάθε πτήση
- η αναγνώριση ενός α/φ που γίνεται κατά την είσοδό του στο FIR Αθηνών ή κατά την αναχώρησή του από ελληνικό α/δ, διατηρείται στους επόμενους τομείς και στο ΑΘΗΝΑΙ APP μέχρι το τέλος της εξυπηρέτησης ραντάρ ή μέχρι τυχόν απώλειά της
- η μεταβίβαση του ελέγχου ενός α/φ στον επόμενο τομέα ή στο ΑΘΗΝΑΙ APP πραγματοποιείται, χωρίς προηγούμενη συνεργασία, ένα λεπτό ή 10 NM πριν το COP*, με την εντολή προς το α/φ να καλέσει στη κατάλληλη συχνότητα

**Σημείωση.– Όπου το COP δεν είναι ορισμένο, ως COP ορίζεται το σημείο τομής του route της συγκεκριμένης πτήσης με τά όρια του τομέα.*

3.1.5.5.4.1 Καθήκοντα προϊσταμένου Φυλακής:

1. ενημερώνει τους ελεγκτές του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 για τη μετάπτωση στο OLD PALLAS
2. συνεργάζεται με τους ηλεκτρονικούς του PALLAS για την έκταση της βλάβης του PALLAS UPGRADE και ενημερώνεται για το χρόνο αποκατάστασής της
3. επιβάλλει την 1^η ώρα 0 rate και μετά περιοριστικά μέτρα στη ροή της κυκλοφορίας κατά 80%
4. ενημερώνει το IFPS ότι κατά την επαναφορά του συστήματος πρόκειται να δεχθεί σημαντικό αριθμό AFP σημάτων



5. φροντίζει να υπάρχουν σε όλες τις έδρες οι κώδικες SSR, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3.1.6.4 του παρόντος Εγχειριδίου
6. ενημερώνει το KENA
7. ενημερώνει την ΣΑΔ
8. στελεχώνει τη θέση της FD
9. μεριμνά για τα σχέδια πτήσης αναθέτοντας:
 - στον flow controller, από τη θέση εργασίας του, να εκδίδει και να τυπώνει flight lists για κάθε τομέα σε τακτά χρονικά διαστήματα (π.χ. ανά μία ώρα)
 - στον ελεγκτή FD να γράψει σε αυτές τα entry/exit points και τη διαδρομή κάθε πτήσης και να μοιράσει τις flight lists στους τομείς εργασίας
Αν η θέση flow control είναι U/S, ζητάει από τον ελεγκτή FD να τυπώνει τα σχέδια πτήσης από το AFTN terminal και στη συνέχεια να τα διανέμει στους τομείς.
10. αναθέτει συγκεκριμένα καθήκοντα και επιμερίζει τις αρμοδιότητες για τα προαναφερθέντα θέματα, ανάλογα με την περίπτωση, σε έναν ή και περισσότερους από τους ορισμένους αναπληρωτές προϊσταμένους, αν κρίνει, λόγω υπερβολικού φόρτου εργασίας ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, ότι χρειάζεται βοήθεια στο έργο του
11. εποπτεύει και συντονίζει την όλη κατάσταση.

3.1.5.5.4.2 Καθήκοντα ελεγκτή ραντάρ:

1. θέτει το διακόπτη επιλογής VIDEO στη θέση OLD PALLAS
2. ενεργοποιεί την οθόνη με το rolling ball ή με οποιοδήποτε πλήκτρο του παλαιού πληκτρολογίου το οποίο όμως δεν θα χρησιμοποιεί περαιτέρω για ρυθμίσεις και εντολές λόγω αργής ανταπόκρισης
3. συμβουλευείται και ενημερώνει τα χάρτινα strips
4. γνωρίζει ότι υπάρχει μικρό ενδεχόμενο απώλειας στόχων, επειδή είναι διαφορετική η συμμετοχή των ραντάρ στα cells του OLD PALLAS από αυτήν του PALLAS UPGRADE
5. διατηρεί τον υφιστάμενο κώδικα (PSSR) στα α/φ που εισέρχονται στον τομέα του από γειτονικά FIRs, εκτός όσων έρχονται από LBSR και HECC όπου χορηγεί αυτόν που αναγράφεται με αστερίσκο στα χάρτινα strips
6. προωθεί ο ίδιος τα revision στους επόμενους τομείς και στο ΑΘΗΝΑΙ APP ή το αναθέτει στον planner
7. ενημερώνει τον planner, προωθώντας το αντίστοιχο χάρτινο strip, για το τελικό ύψος και χρόνο στο συγκεκριμένο COP* που πρέπει να δοθεί στην επόμενη μονάδα ελέγχου
8. ενημερώνει τον planner για τα revision.



**Σημείωση.- Όπου το COP δεν είναι ορισμένο, ως COP ορίζεται το σημείο τομής του route της συγκεκριμένης πτήσης με τα όρια του τομέα.*

3.1.5.5.4.3 Καθήκοντα planner:

1. προωθεί στον ελεγκτή ραντάρ τα χάρτινα strips των νέων πτήσεων του τομέα
2. γράφει ο ίδιος στο χάρτινο strip με αστερίσκο τον κώδικα ASSR που εκχωρεί στις αναχωρήσεις από περιφερειακά α/δ ή στις υπερπτήσεις από LBSR- HECC, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3.1.6.4 του παρόντος κεφαλαίου
3. προωθεί τις απογειώσεις από τα περιφερειακά α/δ στον επόμενο επηρεαζόμενο τομέα ή μονάδα ελέγχου αναφέροντας χρόνο, ύψος και κώδικα στο COP* και ενημερώνει το KENA για το χρόνο απογείωσης. Σε περίπτωση φόρτου εργασίας ζητά την συνδρομή του βοηθού κατά την κρίση του
4. εκμεταλλεύεται τα revision των πτήσεων που θα του μεταβιβασθούν και ενημερώνει αντίστοιχα
5. συνεργάζεται για τις αφίξεις με την ενδιαφερόμενη μονάδα ελέγχου και ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ για το ύψος μεταβίβασης του α/φ
6. δίνει στο βοηθό τα χάρτινα strips των πτήσεων που πρέπει να δοθούν EST, αναγράφοντας το χρόνο και το επίπεδο πτήσης στο COP*

**Σημείωση.- Όπου το COP δεν είναι ορισμένο, ως COP ορίζεται το σημείο τομής του route της συγκεκριμένης πτήσης με τα όρια του τομέα.*

3.1.5.5.4.4 Καθήκοντα βοηθού:

1. αντιγράφει σε χάρτινα strips όλες τις πτήσεις από την flight list ή από τα flight plans που του έχει φέρει ο ελεγκτής της θέσης FD
2. ενημερώνει τα γειτονικά ACCs για την απώλεια του FDPS και επισημαίνει την αδυναμία εκμετάλλευσης των σημάτων OLDI
3. λαμβάνει τα EST (χρόνο, ύψος, κώδικα) από τα γειτονικά ACCs και τα προωθεί προς το βοηθό του επόμενου επηρεαζόμενου τομέα ελέγχου ή της επόμενης επηρεαζόμενης μονάδας ελέγχου (διαδικασία step by step)*, καθώς επίσης και στον planner του τομέα του
4. ενημερώνει το KENA για κάθε inbound EST
5. σημειώνει σε χάρτινο strip τα στοιχεία που του μεταβιβάζει το ΑΘΗΝΑΙ APP (FDA DEP) για πτήση που εξέρχεται της ΤΜΑ, αναχώρηση ή υπέρπτηση, μαζί με το ύψος, τον κώδικα και τον υπολογιζόμενο χρόνο στο προκαθορισμένο σημείο εξόδου από την ΤΜΑ, στη συνέχεια ενημερώνει τον επόμενο τομέα ή μονάδα ελέγχου που επηρεάζεται, και παραδίδει το strip στον planner



6. μεταβιβάζει στα ACCs των γειτονικών FIRs τα EST που του προωθεί ο planner
7. προωθεί, στο βοηθό του επόμενου τομέα ή μονάδας ελέγχου, τις αλλαγές του σχεδίου πτήσης που του αναθέτει ο planner
8. συγκεντρώνει τα χάρτινα strips στις θυρίδες, για το γραφείο τελών διαδρομής.

**Σημείωση.- Ειδικά για τις αφίξεις σε α/δ της ΤΜΑ Αθηνών μεταβιβάζει στο ΑΘΗΝΑΙ APP (FDD) το EST, άμα τη λήψη του, μαζί με τα απαραίτητα στοιχεία του FPL.*

3.1.5.5.4.5 Καθήκοντα ελεγκτή της θέσης FD:

1. γράφει πάνω στις flight lists τα entry/exit points και τη διαδρομή για κάθε πτήση
2. μοιράζει στους αντίστοιχους τομείς τις flight lists
3. αναζητά τα σχέδια πτήσης στο AFTN terminal, ανά τακτά χρονικά διαστήματα, τα εκτυπώνει και στη συνέχεια τα μοιράζει στους τομείς ανάλογα με το σημείο εισόδου, όταν η θέση flow control είναι U/S και επομένως δεν θα υπάρχουν flight lists
4. εκτυπώνει και μοιράζει σήματα AFTN (APL, ACH, CHG, METEO) στους τομείς
5. εκτυπώνει και παραδίδει τα NOTAMS στον προϊστάμενο Φυλακής.

3.1.5.5.5 Επαναφορά στο PALLAS UPGRADE από το OLD PALLAS

Όταν η λειτουργία του PALLAS UPGRADE αποκατασταθεί όλες οι λειτουργίες του συστήματος είναι διαθέσιμες (system tracks, coupling ηλεκτρονικά strips, windows με πληροφορίες σχεδίου πτήσης κ.λπ.) Μόνο η λειτουργία του σχεδίου πτήσης, για λόγους ασφαλείας, δεν επανέρχεται αυτόματα. Η μετάβαση από NONE σε NORMAL γίνεται σε κάθε έδρα ξεχωριστά και συγκεκριμένα μετά από επέμβαση του ελεγκτή ραντάρ στην ένδειξη NONE του πεδίου FLIGHT PLAN MODE της οθόνης του.

Οι ελεγκτές επανέρχονται στα καθήκοντα PALLAS UPGRADE, ενεργώντας προηγουμένως ως εξής:

3.1.5.5.5.1 Ενέργειες προϊσταμένου Φυλακής:

1. επικοινωνεί με τους ηλεκτρονικούς του PALLAS για την επιβεβαίωση της κανονικής λειτουργίας του PALLAS UPGRADE
2. ενημερώνει τους ελεγκτές του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 για την κανονική λειτουργία και χρήση του συστήματος PALLAS UPGRADE
3. ενημερώνει την ΣΑΔ για την αποκατάσταση της βλάβης και της ζητά στείλει τα σήματα που έχουν έρθει μέχρι και τρεις ώρες πριν την πτώση του FDPS
4. άρει τα περιοριστικά μέτρα ροής της κυκλοφορίας σταδιακά



5. προσαρμόζει την τομεοποίηση του συστήματος ανάλογα με τις επιχειρησιακές θέσεις λειτουργίας
6. ενεργοποιεί τις λειτουργίες STCA και CLAM του συστήματος PALLAS UPGRADE
7. ενημερώνει για την αποκατάσταση της βλάβης όλους όσους είχε ειδοποιήσει (IFPS, KENA κ.λπ.).

3.1.5.5.5.2 Ενέργειες ελεγκτή ραντάρ:

1. επιλέγει το πεδίο NONE, όταν αυτό από γκριζο γίνεται αυτόματα έντονο λευκό
2. εκχωρεί στα α/φ τους νέους προτεινόμενους από το σύστημα κώδικες
3. ελέγχει όλους τους στόχους για να διαπιστώσει εάν έχει γίνει το coupling ορθά.

3.1.5.5.5.3 Ενέργειες planner:

1. μεταβιβάζει στα περιφερειακά α/δ, για όσα α/φ δεν έχουν απογειωθεί, το νέο κώδικα που εκχωρεί το σύστημα
2. συνεργάζεται με τον βοηθό, προκειμένου να εισάγουν στο σύστημα τα σχέδια πτήσης των α/φ που υπάρχουν στα χάρτινα strips στον τομέα τους
3. βοηθάει τον ελεγκτή ραντάρ και συνεχίζει να εργάζεται όπως στα καθήκοντα του PALLAS UPGRADE.

3.1.5.5.5.4 Ενέργειες βοηθού:

1. ενημερώνει τα γειτονικά ACCs ότι το σύστημα επανήλθε σε κανονική λειτουργία και ότι η διαδικασία OLDI είναι πάλι διαθέσιμη
2. συνεργάζεται με τον planner προκειμένου να εισάγουν στο σύστημα τα σχέδια πτήσης των α/φ που υπάρχουν στα χάρτινα strips στον τομέα τους
3. ζητάει από τον flow controller το σημείο εξόδου, τον τύπο του α/φ, τα στοιχεία W και Y, το RFL και τη διαδρομή για τα negative flight plans.
Αν η θέση flow control είναι U/S, παίρνει τα negative flight plans από τον ελεγκτή της θέσης FD.

3.1.5.5.5.5 Ενέργειες ελεγκτή της θέσης FD:

1. διορθώνει τα σχέδια πτήσης και τα σήματα που έχουν έλθει στη θέση FD μέχρι και τρεις ώρες πριν
2. διορθώνει κατά προτεραιότητα τα σήματα ACT και EST και κατόπιν όλα τα σήματα στις υπόλοιπες queues της FD
3. αναζητά τα negative flight plans των τομέων στο AFTN terminal, όταν η θέση flow control είναι U/S.



3.1.5.6 ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ OLD PALLAS – ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΡΑΝΤΑΡ (ΚΥΡΙΟΥ ΚΑΙ ΕΦΕΔΡΙΚΟΥ)

ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΕ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ NON RADAR

3.1.5.6.1 Σε περίπτωση απώλειας και του OLD PALLAS (έχει προηγηθεί πτώση του PALLAS UPGRADE), τότε επιβάλλονται πρόσθετα περιοριστικά μέτρα ροής κατά 10% (δηλαδή στο σύνολο **90%**, καθότι κατά το προηγούμενο διάστημα λειτουργίας του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 στο OLD PALLAS η κυκλοφορία έχει ήδη μειωθεί κατά 80%), οπότε ο έλεγχος Ε.Κ., όταν η κυκλοφορία μειωθεί κατά 90% και γίνει διαχειρίσιμη, μεταπίπτει σε περιβάλλον non radar.

Η οργάνωση του χώρου εργασίας των ΚΕΠΑΘΜ/Α1 δεν προβλέπει θέση ελεγκτή non radar, γι' αυτό ο ελεγκτής ραντάρ, ο οποίος κατέχει και την ειδικότητα και είναι γνώστης της κυκλοφορίας του τομέα, ενεργεί ως ελεγκτής non radar, με την προϋπόθεση ότι διατηρείται ραδιοτηλεφωνική επικοινωνία με τα α/φ.

Ο προϊστάμενος Φυλακής και οι ελεγκτές σε κάθε θέση εργασίας φροντίζουν για την ομαλή μετάπτωση της κυκλοφορίας από έλεγχο radar σε έλεγχο non radar και, με την προϋπόθεση ότι οι ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες λειτουργούν κανονικά, κατά τη διάρκεια της βλάβης, ενεργούν ως ακολούθως:

3.1.5.6.1.1 Ο προϊστάμενος Φυλακής:

Επικοινωνεί με τους τεχνικούς για να πληροφορηθεί την πιθανή διάρκεια της βλάβης και, ανάλογα:

1. καλεί όλο το προσωπικό της συγκεκριμένης ή αν κρίνεται αναγκαίο και από άλλες Φυλακές, να συντρέξουν στην εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια της βλάβης, είτε στελεχώνοντας νέες θέσεις εργασίας είτε συνεπικουρώντας τις ήδη στελεχωμένες
2. συνεργάζεται με τους ηλεκτρονικούς του PALLAS για την έκταση της βλάβης και ενημερώνεται για το χρόνο αποκατάστασής της
3. διατηρεί περιοριστικά μέτρα ροής κατά 90%
4. συνεργάζεται με τους προϊσταμένους των γειτονικών ACC και περιφερειακών μονάδων ελέγχου και ζητάει να μεταβιβάζεται η κυκλοφορία με διαδικασιακούς διαχωρισμούς και να ενημερώνονται τα α/φ για το πρόβλημα στο FIR Αθηνών
5. ενημερώνει τους εμπλεκόμενους (IFPS, KENA, κ.λπ.)
6. ενημερώνει τη ΣΑΔ
7. φροντίζει να υπάρχουν σε όλες τις έδρες οι κώδικες SSR που προβλέπονται στην παράγραφο 3.1.6.4 του παρόντος κεφαλαίου
8. στελεχώνει τη θέση της FD
9. μεριμνά για τα σχέδια πτήσης αναθέτοντας:



- στον flow controller, από τη θέση εργασίας του, να εκδίδει και να τυπώνει flight lists για κάθε τομέα σε τακτά χρονικά διαστήματα (π.χ. ανά μία ώρα)
 - στον ελεγκτή FD να γράψει σε αυτές τα entry/exit points και τη διαδρομή κάθε πτήσης και να μοιράσει τις flight lists στους τομείς εργασίας
Αν η θέση flow control είναι U/S, ζητάει από τον ελεγκτή FD να τυπώνει τα σχέδια πτήσης από το AFTN terminal και στη συνέχεια να τα διανέμει στους τομείς.
10. επιβάλλει ό,ποιο άλλο μέτρο κρίνει αναγκαίο και αφορά στη διεξαγωγή της κυκλοφορίας με ασφάλεια
 11. αναθέτει συγκεκριμένα καθήκοντα και επιμερίζει τις αρμοδιότητες για τα προαναφερθέντα θέματα, ανάλογα με την περίπτωση, σε έναν ή και περισσότερους από τους αναπληρωτές προϊσταμένους Φυλακής με τις ανάλογες ευθύνες και υποχρεώσεις
 12. εποπτεύει και συντονίζει την όλη κατάσταση.

3.1.5.6.1.2 Ο ελεγκτής non-radar:

1. ενημερώνει με γενική εκπομπή τους κυβερνήτες για την απώλεια ραντάρ, με χρήση της ακόλουθης φρασεολογίας:
"Attention Attention all aircraft, this is ATHINAI-MAKEDONIA RADAR. Radar service terminated due to complete radar failure No read back required "
*Σημείωση.- Η ανωτέρω φρασεολογία χρησιμοποιείται στην περίπτωση σταδιακής απώλειας ραντάρ, καθότι στην αιφνίδια απώλεια των συστημάτων έχει ήδη ενημερώσει με την φρασεολογία:
"Attention Attention all aircraft, this is ATHINAI-MAKEDONIA RADAR. Radar service terminated due to complete and sudden radar failure. No read back required. Maintain own separation UFN"*
2. συμβουλευεται και ενημερώνει τα χάρτινα strips
3. εφαρμόζει στα α/φ διαχωρισμούς non radar
4. εφαρμόζει, όπου δεν μπορεί να αποκαταστήσει άμεσα διαχωρισμό non radar, μειωμένο κατακόρυφο διαχωρισμό έκτακτης ανάγκης 500 FT κάτω από το FL410 και 1000 FT πάνω από αυτό, υπό τον όρο ότι θα δίνει πληροφορίες πτήσης (traffic information) στα α/φ που διαχωρίζονται με αυτόν τον τρόπο, και τούτο μέχρι να επιτύχει διαχωρισμό non radar ή μέχρι να μεταβιβάσει την υπάρχουσα κυκλοφορία με ασφάλεια σε άλλη μονάδα ελέγχου
5. φροντίζει, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατόν, τα α/φ που είχε σε vectoring να επανέλθουν στην πορεία τους, με χρήση της ακόλουθης φρασεολογίας:
"Identification lost due to radar failure. Resume own navigation to ..."



6. διατηρεί τον υφιστάμενο κώδικα στα α/φ που εισέρχονται στον τομέα του από γειτονικά FIRs, εκτός όσων έρχονται από LBSR και HECC, όπου εκχωρεί αυτόν που αναγράφεται με αστερίσκο στα χάρτινα strips
7. προωθεί ο ίδιος τα revision στους επόμενους τομείς και το ΑΘΗΝΑΙ APP ή το αναθέτει στον planner
8. ενημερώνει τον planner, προωθώντας το αντίστοιχο χάρτινο strip, για το τελικό ύψος και χρόνο στο συγκεκριμένο COP* που πρέπει να δοθεί στην επόμενη μονάδα ελέγχου
9. ενημερώνει τον planner για τα revision.

**Σημείωση.- Όπου το COP δεν είναι ορισμένο, ως COP ορίζεται το σημείο τομής του route της συγκεκριμένης πτήσης με τα όρια του τομέα.*

3.1.5.6.1.3 Ο planner:

1. προωθεί τα χάρτινα strips των νέων πτήσεων του τομέα στον ελεγκτή non radar
2. γράφει ο ίδιος στο χάρτινο strip με αστερίσκο τον κώδικα SSR που εκχωρεί στις αναχωρήσεις από περιφερειακά α/δ ή στις υπερπτήσεις από LBSR- HECC, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3.1.6.4 του παρόντος κεφαλαίου
3. προωθεί τις απογειώσεις από τα περιφερειακά α/δ στον επόμενο επηρεαζόμενο τομέα ή μονάδα ελέγχου αναφέροντας χρόνο, ύψος και κώδικα στο COP* και ενημερώνει το KENA για το χρόνο απογείωσης. Σε περίπτωση φόρτου εργασίας ζητά την συνδρομή του βοηθού κατά την κρίση του
4. εκμεταλλεύεται τα revision των πτήσεων που θα του μεταβιβασθούν και ενημερώνει αντίστοιχα
5. συνεργάζεται για τις αφίξεις με την ενδιαφερόμενη μονάδα ελέγχου και ενημερώνει τον ελεγκτή non radar για το ύψος μεταβίβασης του α/φ
6. δίνει στο βοηθό τα χάρτινα strips των πτήσεων που πρέπει να δοθούν EST, αναγράφοντας το χρόνο και το επίπεδο πτήσης στο COP*

**Σημείωση.- Όπου το COP δεν είναι ορισμένο, ως COP ορίζεται το σημείο τομής του route της συγκεκριμένης πτήσης με τα όρια του τομέα.*

3.1.5.6.1.4 Ο βοηθός:

1. ενημερώνει τα γειτονικά ACCs και τις περιφερειακές μονάδες ελέγχου για την απώλεια του συστήματος PALLAS UPGRADE ραντάρ και επισημαίνει την αδυναμία εκμετάλλευσης των σημάτων OLDI
2. αντιγράφει σε χάρτινα strips όλες τις πτήσεις από την flight list ή από τα flight plans που του έχει φέρει ο ελεγκτής της θέσης FD



3. λαμβάνει τα EST (χρόνο, ύψος, κώδικα) από τα γειτονικά ACCs και τα προωθεί προς το βοηθό του επόμενου επηρεαζόμενου τομέα ελέγχου ή της επόμενης επηρεαζόμενης μονάδας ελέγχου (διαδικασία step by step)*, καθώς επίσης και στον planner του τομέα του
4. ενημερώνει το KENA για κάθε inbound EST
5. σημειώνει σε χάρτινο strip τα στοιχεία που του μεταβιβάζει το ΑΘΗΝΑΙ APP (FDA DEP) για πτήση που εξέρχεται της ΤΜΑ, αναχώρηση ή υπέρπτηση, μαζί με το ύψος, τον κώδικα και τον υπολογιζόμενο χρόνο στο προκαθορισμένο σημείο εξόδου από την ΤΜΑ, στη συνέχεια ενημερώνει τον επόμενο τομέα ή μονάδα ελέγχου που επηρεάζεται, και παραδίδει το strip στον planner
6. μεταβιβάζει στα ACCs των γειτονικών FIRs, τα EST που του προωθεί ο planner
7. προωθεί, στο βοηθό του επόμενου τομέα ή μονάδας ελέγχου, τις αλλαγές του σχεδίου πτήσης που του αναθέτει ο planner
8. συγκεντρώνει τα χάρτινα strips στις θυρίδες, για το γραφείο τελών διαδρομής.

**Σημείωση.- Ειδικά για τις αφίξεις σε α/δ της ΤΜΑ Αθηνών μεταβιβάζει στο ΑΘΗΝΑΙ APP (FDD) το EST, άμα τη λήψη του, μαζί με τα απαραίτητα στοιχεία του FPL.*

3.1.5.6.1.5 Ο ελεγκτής της θέσης FD

1. γράφει πάνω στις flight lists τα entry/exit points και την διαδρομή για κάθε πτήση
2. μοιράζει στους αντίστοιχους τομείς τις flight lists
6. αναζητά τα σχέδια πτήσης στο AFTN terminal, ανά τακτά χρονικά διαστήματα, τα εκτυπώνει και στη συνέχεια τα μοιράζει στους τομείς ανάλογα με το σημείο εισόδου, όταν η θέση flow control είναι U/S και επομένως δεν θα υπάρχουν flight lists
3. εκτυπώνει και μοιράζει σήματα AFTN (APL, ACH, CHG, METEO) στους τομείς
4. εκτυπώνει και παραδίδει τα NOTAMS στον προϊστάμενο Φυλακής.

3.1.5.6.2 ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΚΑΝΟΝΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΒΛΑΒΗΣ

3.1.5.6.2.1 Ενέργειες προϊσταμένου Φυλακής:

1. επικοινωνεί με τους ηλεκτρονικούς του PALLAS UPGRADE για την επιβεβαίωση της κανονικής λειτουργίας του συστήματος



2. ενημερώνει τους ελεγκτές του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 για την κανονική λειτουργία και χρήση του συστήματος PALLAS UPGRADE
3. άρει σταδιακά τα περιοριστικά μέτρα ροής της κυκλοφορίας
4. ενημερώνει για την αποκατάσταση της βλάβης όλους όσους είχε ειδοποιήσει (IFPS, KENA,, κ.λπ.).
5. προσαρμόζει την τομεοποίηση του συστήματος ανάλογα με τις επιχειρησιακές θέσεις λειτουργίας
6. ενημερώνει την ΣΑΔ για την αποκατάσταση της βλάβης και της ζητά να στείλει τα σήματα που έχουν έρθει μέχρι και τρεις ώρες πριν την πτώση του FDPS
8. ενεργοποιεί τις λειτουργίες CLAM και STCA του συστήματος PALLAS UPGRADE.

3.1.5.6.2.2 Ενέργειες ελεγκτή ραντάρ:

1. επιλέγει το πεδίο NONE, όταν αυτό από γκρίζο γίνει αυτόματα έντονο λευκό
2. εκχωρεί στα α/φ τους νέους προτεινόμενους από το σύστημα κώδικες
3. ελέγχει όλους τους στόχους για να διαπιστώσει εάν έχει γίνει το coupling ορθά.

3.1.5.6.2.3 Ενέργειες planner:

1. μεταβιβάζει στα περιφερειακά α/δ, για όσα α/φ δεν έχουν απογειωθεί, το νέο κώδικα που εκχωρεί το σύστημα
2. συνεργάζεται με τον βοηθό προκειμένου να εισάγουν στο σύστημα τα σχέδια πτήσης των α/φ που υπάρχουν στα χάρτινα strips στον τομέα τους,

3.1.5.6.2.4 Ενέργειες βοηθού:

1. ενημερώνει τα γειτονικά ACCs ότι το σύστημα επανήλθε σε κανονική λειτουργία και ότι η διαδικασία OLDI είναι πάλι διαθέσιμη
2. συνεργάζεται με τον planner προκειμένου να εισάγουν στο σύστημα τα σχέδια πτήσης των α/φ που υπάρχουν στα χάρτινα strips στον τομέα τους
3. ζητάει από τον flow controller το σημείο εξόδου, τον τύπο του α/φ, τα στοιχεία W και Y, το RFL και τη διαδρομή για τα negative flight plans.
Αν η θέση flow control είναι U/S, παίρνει τα negative flight plans από τον ελεγκτή της θέσης FD.



3.1.5.6.2.5 Ενέργειες ελεγκτή της θέσης FD:

1. διορθώνει τα σχέδια πτήσης και τα σήματα που έχουν έλθει στη θέση FD μέχρι και τρεις ώρες πριν
2. διορθώνει κατά προτεραιότητα τα σήματα ACT και EST και κατόπιν όλα τα σήματα στις υπόλοιπες queues της FD
3. αναζητά τα negative flight plans των τομέων στο AFTN terminal, όταν η θέση flow control είναι U/S.

3.1.5.7 ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΟΛΙΚΗ ΠΤΩΣΗ ΤΟΥ PALLAS UPGRADE

Ελεγχόμενη ολική πτώση του PALLAS UPGRADE πραγματοποιείται προκειμένου να εισαχθούν νέα δεδομένα μέσα στο σύστημα (εναέριοι διάδρομοι, σημεία, TMAs κ.λπ). Συνήθως επιλέγεται να γίνει σε χρόνο τέτοιο έτσι ώστε να δημιουργηθεί η λιγότερη δυνατή αναστάτωση στη κυκλοφορία και στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

Κατά το χρόνο της πτώσης το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 μεταπίπτει στο OLD PALLAS.

Το OLD PALLAS είναι σε επιχειρησιακή εκμετάλλευση ή διαθέσιμο στους τομείς AC1, AC2, AC4, AC5, AC6, AC7, AC8 και AC14.

Κατά τη λειτουργία του OLD PALLAS:

- ορίζεται έμπειρος συντονιστής από το τμήμα Β, προκειμένου να διαχειρισθεί την όλη διαδικασία
- χρησιμοποιείται ο RDP του OLD PALLAS
- ο planner δεν έχει οθόνη στο OLD PALLAS
- εξακολουθεί να παρέχεται έλεγχος με ραντάρ, με ελάχιστο διαχωρισμό μεταξύ των α/φ 10 NM
- δεν εκτυπώνονται χάρτινα strips, γι' αυτό γράφονται με το χέρι (ένα για κάθε πτήση)
- εκχωρούνται κώδικες, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3.1.6.4 του παρόντος κεφαλαίου
- απαιτείται προφορική ενημέρωση του KENA για κάθε πτήση
- η αναγνώριση ενός α/φ που γίνεται κατά την είσοδό του στο FIR Αθηνών ή κατά την αναχώρησή του από ελληνικό α/δ, διατηρείται στους επόμενους τομείς και στο ΑΘΗΝΑΙ APP μέχρι το τέλος της εξυπηρέτησης ραντάρ ή μέχρι τυχόν απώλειά της
- η μεταβίβαση του ελέγχου ενός α/φ στον επόμενο τομέα ή στο ΑΘΗΝΑΙ APP πραγματοποιείται, χωρίς προηγούμενη συνεργασία, ένα λεπτό ή 10 NM πριν το COP*, με την εντολή προς το α/φ να καλέσει στη κατάλληλη συχνότητα
- η μεταβίβαση του ελέγχου ολοκληρώνεται με την εντολή προς το α/φ να καλέσει στη συχνότητα του αποδεχόμενου τον έλεγχο ελεγκτή.



**Σημείωση.- Όπου το COP δεν είναι ορισμένο, ως COP ορίζεται το σημείο τομής του route της συγκεκριμένης πτήσης με τα όρια του τομέα.*

3.1.5.7.1 Αρχική προετοιμασία

3.1.5.7.1.1 Ενέργειες προϊσταμένου Φυλακής:

1. συνεργάζεται με τον διαχειριστή και με τον flow controller, προκειμένου να επιλεγεί ένα "παράθυρο χρόνου τουλάχιστον 2 ωρών" με χαμηλό κυκλοφοριακό φόρτο (κάτω από 50%) στους τομείς που θα είναι κατάλληλο για την πτώση
2. ενημερώνει τους ελεγκτές του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 για τη χρονική περίοδο μετάπτωσης στο OLD PALLAS
3. φροντίζει ώστε οι τομείς που δεν διαθέτουν OLD PALLAS να συμπτυχθούν ή να μεταφερθούν σε τομείς που διαθέτουν
4. φροντίζει να υπάρχουν σε όλες τις έδρες οι κώδικες SSR, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3.1.6.4 του παρόντος κεφαλαίου
5. στελεχώνει τη θέση της FD
6. αναθέτει συγκεκριμένα καθήκοντα και επιμερίζει τις αρμοδιότητες για τα προαναφερθέντα θέματα, ανάλογα με την περίπτωση, σε έναν ή και περισσότερους από τους ορισμένους αναπληρωτές προϊσταμένους, αν κρίνει, λόγω υπερβολικού φόρτου εργασίας ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, ότι χρειάζεται βοήθεια στο έργο του
7. εποπτεύει και συντονίζει την όλη κατάσταση.

3.1.5.7.2 Τελική προετοιμασία

3.1.5.7.2.1 Καθήκοντα προϊσταμένου Φυλακής:

Προσεγγίζοντας το "παράθυρο χρόνου" πτώσης

1. ενημερώνει τους ελεγκτές του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 να προετοιμασθούν για τη χρήση των χάρτινων strips
2. εκτιμά το φόρτο εργασίας των τομέων και διαθέτει τον ανάλογο χρόνο
3. μεριμνά για τα σχέδια πτήσης αναθέτοντας:
 - στον flow controller, από τη θέση εργασίας του, να εκδίδει και να τυπώνει flight lists για κάθε τομέα σε τακτά χρονικά διαστήματα (π.χ. ανά μία ώρα)
 - στον ελεγκτή FD να γράψει σε αυτές τα entry/exit points και τη διαδρομή κάθε πτήσης και να μοιράσει τις flight lists στους τομείς εργασίας

Αν η θέση flow control είναι U/S, ζητάει από τον ελεγκτή FD να τυπώνει τα σχέδια πτήσης από το AFTN terminal και στη συνέχεια να τα διανέμει στους τομείς

4. ενημερώνει το ΑΘΗΝΑΙ APP και τους άλλους εμπλεκόμενους (α/δ Ελ. Βενιζέλος, άλλα α/δ) για την ακριβή ώρα μετάπτωσης στο OLD PALLAS
5. ενημερώνει τη ΣΑΔ



6. ενημερώνει το IFPS ότι κατά την επαναφορά του συστήματος πρόκειται να δεχθεί σημαντικό αριθμό AFP σημάτων
7. ενημερώνει το KENA για την ακριβή ώρα μετάπτωσης στο OLD PALLAS
8. δίνει εντολή προς τους τεχνικούς του PALLAS για την πτώση του συστήματος
9. εποπτεύει και συντονίζει την όλη κατάσταση.

3.1.5.7.2.2 Καθήκοντα ελεγκτή ραντάρ:

1. θέτει το διακόπτη επιλογής στη θέση OLD PALLAS
2. ενεργοποιεί την οθόνη με το rolling ball ή με οποιοδήποτε πλήκτρο του παλαιού πληκτρολογίου το οποίο όμως δεν θα χρησιμοποιεί περαιτέρω για ρυθμίσεις και εντολές λόγω αργής ανταπόκρισης
3. συμβουλευείται και ενημερώνει τα χάρτινα strips
4. γνωρίζει ότι υπάρχει μικρό ενδεχόμενο απώλειας στόχων, επειδή είναι διαφορετική η συμμετοχή των ραντάρ στα cells του OLD PALLAS από αυτήν του PALLAS UPGRADE
5. διατηρεί τον υφιστάμενο κώδικα (ASSR) στα α/φ που εισέρχονται στον τομέα του από γειτονικά FIR, εκτός όσων έρχονται από LBSR και HECC, όπου εκχωρεί αυτόν που αναγράφεται με αστερίσκο στα χάρτινα strips
6. ενημερώνει τον planner, προωθώντας το αντίστοιχο χάρτινο strip, για το τελικό ύψος και χρόνο στο συγκεκριμένο COP* που πρέπει να δοθεί στην επόμενη μονάδα ελέγχου
7. ενημερώνει τον planner για τα revision.

**Σημείωση.- Όπου το COP δεν είναι ορισμένο, ως COP ορίζεται το σημείο τομής του route της συγκεκριμένης πτήσης με τα όρια του τομέα.*

3.1.5.7.2.3 Καθήκοντα planner:

1. προωθεί στον ελεγκτή ραντάρ τα χάρτινα strips των νέων πτήσεων του τομέα
2. γράφει ο ίδιος στο χάρτινο strip με αστερίσκο τον κώδικα SSR που εκχωρεί, στις αναχωρήσεις από περιφερειακά α/δ ή στις υπερπτήσεις από LBSR- HECC, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3.1.6.4 του παρόντος κεφαλαίου
3. προωθεί τις απογειώσεις από τα περιφερειακά α/δ στον επόμενο επηρεαζόμενο τομέα ή μονάδα ελέγχου αναφέροντας χρόνο, ύψος και κώδικα στο COP* και ενημερώνει το KENA για το χρόνο απογείωσης. Σε περίπτωση φόρτου εργασίας ζητά την συνδρομή του βοηθού κατά την κρίση του
4. εκμεταλλεύεται τα revision των πτήσεων που θα του μεταβιβασθούν και ενημερώνει αντίστοιχα



5. συνεργάζεται για τις αφίξεις με την ενδιαφερόμενη μονάδα ελέγχου και ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ για το ύψος μεταβίβασης του α/φ
6. δίνει στον βοηθό τα χάρτινα strips των πτήσεων που πρέπει να δοθούν EST, αναγράφοντας το χρόνο και το επίπεδο πτήσης στο COP*.

**Σημείωση.- Όπου το COP δεν είναι ορισμένο, ως COP ορίζεται το σημείο τομής του route της συγκεκριμένης πτήσης με τὰ όρια του τομέα.*

3.1.5.7.2.4 Καθήκοντα βοηθού:

1. επιλέγει από τα ηλεκτρονικά strips αυτά που δεν έχουν ήδη εκτυπωθεί και αντιγράφει σε χάρτινα strips τα ακόλουθα στοιχεία: ADEP, ADES, FL, PSSR(ASSR), σημείο εισόδου με χρόνο, διαδρομή και σημείο εξόδου από το FIR Αθηνών και εν συνεχεία τα προωθεί στον planner
2. αντιγράφει σε χάρτινα strips όλες τις πτήσεις από την flight list ή από τα flight plans που του έχει φέρει ο ελεγκτής της θέσης FD
3. ενημερώνει τα γειτονικά ACCs για την απώλεια του FDPS και επισημαίνει την αδυναμία εκμετάλλευσης των σημάτων OLDI
4. λαμβάνει τα EST (χρόνο, ύψος, κώδικα) από τα γειτονικά ACCs και τα προωθεί προς το βοηθό του επόμενου επηρεαζόμενου τομέα ελέγχου ή της επόμενης επηρεαζόμενης μονάδας ελέγχου (διαδικασία step by step)*, καθώς επίσης και στον planner του τομέα του
5. ενημερώνει το KENA για κάθε inbound EST
6. σημειώνει σε χάρτινο strip τα στοιχεία που του μεταβιβάζει το ΑΘΗΝΑΙ APP (FDA DEP) για πτήση που εξέρχεται της ΤΜΑ, αναχώρηση ή υπέρπτηση, μαζί με το ύψος, τον κώδικα και τον υπολογιζόμενο χρόνο στο προκαθορισμένο σημείο εξόδου από την ΤΜΑ, στη συνέχεια ενημερώνει τον επόμενο τομέα ή μονάδα ελέγχου που επηρεάζεται, και παραδίδει το strip στον planner
7. μεταβιβάζει στα ACCs των γειτονικών FIRs τα EST που του προωθεί ο planner
8. προωθεί, στο βοηθό του επόμενου τομέα ή μονάδας ελέγχου, τις αλλαγές του σχεδίου πτήσης που του αναθέτει ο planner
9. συγκεντρώνει τα χάρτινα strips στις θυρίδες, για το γραφείο τελών διαδρομής.

**Σημείωση.- Ειδικά για τις αφίξεις σε α/δ της ΤΜΑ Αθηνών μεταβιβάζει στο ΑΘΗΝΑΙ APP (FDD) το EST, άμα τη λήψη του, μαζί με τα απαραίτητα στοιχεία του FPL.*



3.1.5.7.2.5 Καθήκοντα ελεγκτή της θέσης FD:

1. γράφει πάνω στις flight lists τα entry/exit points και την διαδρομή για κάθε πτήση
2. μοιράζει στους αντίστοιχους τομείς τις flight lists
3. αναζητά τα σχέδια πτήσης στο AFTN terminal, ανά τακτά χρονικά διαστήματα, τα εκτυπώνει και στη συνέχεια τα μοιράζει στους τομείς ανάλογα με το σημείο εισόδου, όταν η θέση flow control είναι U/S και επομένως δεν θα υπάρχουν flight lists
4. εκτυπώνει και μοιράζει σήματα AFTN (APL, ACH, CHG, METEO) στους τομείς
5. εκτυπώνει και παραδίδει τα NOTAMS στον προϊστάμενο Φυλακής.

3.1.5.7.3 Επαναφορά στο PALLAS UPGRADE από το OLD PALLAS

Όταν το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 επανέλθει στο PALLAS UPGRADE όλες οι λειτουργίες του συστήματος είναι διαθέσιμες (system tracks, coupling ηλεκτρονικά strips, windows με πληροφορίες σχεδίου πτήσης κ.λπ) Μόνο η λειτουργία του σχεδίου πτήσης, για λόγους ασφαλείας, δεν επανέρχεται αυτόματα. Η μετάβαση από NONE σε NORMAL γίνεται σε κάθε έδρα ξεχωριστά.

Οι ελεγκτές επανέρχονται στα καθήκοντα PALLAS UPGRADE, ενεργώντας προηγουμένως ως εξής:

3.1.5.7.3.1 Ενέργειες προϊσταμένου Φυλακής:

1. επικοινωνεί με τους ηλεκτρονικούς του PALLAS για την επιβεβαίωση της κανονικής λειτουργίας του PALLAS UPGRADE
2. ενημερώνει τους ελεγκτές για την κανονική λειτουργία και χρήση του PALLAS UPGRADE
3. ενημερώνει την ΣΑΔ για την αποκατάσταση της βλάβης και της ζητά να στείλει τα σήματα που έχουν έρθει μέχρι και τρεις ώρες πριν την πτώση του FDPS
4. προσαρμόζει την τομεοποίηση του συστήματος ανάλογα με τις επιχειρησιακές θέσεις λειτουργίας
5. ενεργοποιεί τις λειτουργίες STCA και CLAM του συστήματος
6. ενημερώνει για την επαναλειτουργία του PALLAS UPGRADE όλους όσους είχε ειδοποιήσει για την πετάπτωση (IFPS, KENA κ.λπ).

3.1.5.7.3.2 Ενέργειες ελεγκτή ραντάρ:

1. επιλέγει το πεδίο NONE, όταν αυτό από γκριζο γίνεται αυτόματα έντονο λευκό
2. εκχωρεί στα α/φ τους νέους προτεινόμενους από το σύστημα κώδικες
3. ελέγχει όλους τους στόχους για να διαπιστώσει εάν έχει γίνει το coupling ορθά.



3.1.5.7.3.3 Ενέργειες planner:

1. μεταβιβάζει στα περιφερειακά α/δ, για όσα α/φ δεν έχουν ακόμα απογειωθεί, το νέο κώδικα που εκχωρεί το σύστημα
2. συνεργάζεται με τον βοηθό προκειμένου να εισάγουν στο σύστημα τα σχέδια πτήσης των α/φ που υπάρχουν στα χάρτινα strips στον τομέα τους.

3.1.5.7.3.4 Ενέργειες βοηθού:

1. ενημερώνει τα γειτονικά ACCs ότι το σύστημα επανήλθε σε κανονική λειτουργία και ότι η διαδικασία OLDI είναι πάλι διαθέσιμη
2. συνεργάζεται με τον planner προκειμένου να εισάγουν στο σύστημα τα σχέδια πτήσης των α/φ που υπάρχουν στα χάρτινα strips στον τομέα τους.
3. ζητάει από τον flow controller το σημείο εξόδου, τον τύπο του α/φ, τα στοιχεία W και Y, το RFL και τη διαδρομή για τα negative flight plans.
Αν η θέση flow control είναι U/S, παίρνει τα negative flight plans από τον ελεγκτή της θέσης FD.

3.1.5.7.3.5 Ενέργειες ελεγκτή της θέσης FD:

1. διορθώνει τα σχέδια πτήσης και τα σήματα που έχουν έλθει στη θέση FD μέχρι και τρεις ώρες πριν
2. διορθώνει κατά προτεραιότητα τα σήματα ACT και EST και κατόπιν όλα τα σήματα στις υπόλοιπες queues της FD
3. αναζητά τα negative flight plans των τομέων στο AFTN terminal, όταν η θέση flow control είναι U/S.



3.1.5.8 ΔΥΣΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΥ PALLAS UPGRADE

3.1.5.8.1 Τέτοιες περιπτώσεις μπορεί να είναι:

- το πάγωμα της οθόνης
- να μην λειτουργεί το DPL
- να μην εμφανίζεται το flight plan window με "κλικ" πάνω στο call sign
- να μην εισάγονται τα επίπεδα πτήσης και οι χρόνοι στα ηλεκτρονικά strips
- η μη σωστή ενημέρωση των ηλεκτρονικώς strips.
- η μη ανανέωση των στόχων κάθε 10 sec
- η μη εκτύπωση των χάρτινων strips αυτόματα ή manually
- να μην εισάγονται τα επίπεδα πτήσης στην ταμπέλα του στόχου
- οποιαδήποτε άλλη δυσλειτουργία της οθόνης που έχει σαν αποτέλεσμα να μην ανταποκρίνεται για κάποιο χρονικό διάστημα στη συνήθη χρήση των ελεγκτών.

3.1.5.8.2 Ενέργειες προϊσταμένου Φυλακής:

1. συνεργάζεται με τους ηλεκτρονικούς του PALLAS για την έκταση της βλάβης και ενημερώνεται για το χρόνο αποκατάστασής της
2. μεταφέρει τον τομέα, κατά την κρίση του, σε άλλον τομέα ανάλογα με την κυκλοφορία.



3.1.6 **Εκχωρούμενοι κώδικες ανά τομέα σε περίπτωση απώλειας του FDP**

3.1.6.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΩΔΙΚΩΝ

Ο ελεγκτής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, σε περίπτωση απώλειας ή δυσλειτουργίας του FDP, εκχωρεί, κατά περίπτωση, τους κώδικες που προβλέπονται στο έντυπο "Εκχώρηση κωδίκων ανά τομέα των ACC FDP U/S", που βρίσκεται στην έδρα του προϊσταμένου Φυλακής.

Οι κώδικες χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες ως εξής:

- PA EUR-D. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι κώδικες που εκχωρούνται στην κυκλοφορία που απογειώνεται από ελληνικά α/δ ή πτήσεις προερχόμενες από το FIR Καΐρου και Σόφιας και οδεύουν μέσω των FIR των χωρών της PA EUR-D.
Οι χώρες που συμμετέχουν στην PA EUR-D είναι η Αλβανία, η Αυστρία, η Βοσνία/Ερζεγοβίνη, η Ελλάδα, η Ιταλία, η Κροατία, η Κύπρος, η Μάλτα, η Σερβία/Μαυροβούνιο, η Σλοβενία, η Τουρκία, η Τυνησία και η FYROM.
- NON PA EUR-D. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι κώδικες που εκχωρούνται στις πτήσεις που οδεύουν μέσω Βουλγαρίας. Η Σόφια ανήκει στην PA EUR-E.
- LOCAL. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι κώδικες που εκχωρούνται στην κυκλοφορία που έχει α/δ αναχώρησης ή/και προορισμού α/δ εντός του FIR Αθηνών. Μπορεί να χρησιμοποιηθούν επίσης, μετά από συμφωνία με το ACC ενός γειτονικού FIR, και για κυκλοφορία που αναχωρεί από ελληνικό α/δ και έχει προορισμό α/δ του γειτονικού ACC.

Σημείωση.- Το Κάιρο δεν ανήκει στο σύστημα ORCAM.

3.1.6.2 Οι κώδικες εκχωρούνται κυκλικώς, αμέσως μόλις απελευθερωθούν.

Πρέπει να λαμβάνεται πρόνοια για την απαιτούμενη χρονική προστασία απονομής.

Οι κατηγορίες κωδίκων LOCAL και NON PA EUR-D είναι εφεδρικές η μία της άλλης.

Σε περίπτωση έλλειψης κωδίκων σε έναν τομέα, αναζητούνται άλλοι από τομείς που δεν τους χρειάζονται.

3.1.6.3 Το ΑΘΗΝΑΙ APP, σε περίπτωση απώλειας του FDP, εκχωρεί για την κατηγορία PA EUR-D τους κώδικες 2050-2057 και για τις κατηγορίες NON PA EUR-D τους κώδικες 2232-2245.



3.1.6.4 ΕΚΧΩΡΟΥΜΕΝΟΙ ΚΩΔΙΚΕΣ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ CONTINGENCY

	PA EUR-D	NON PA EUR-D (LBSF – HECA)	LOCAL
AC1	2010 – 2017	1401 – 1407 1420 – 1423	1430 – 1437
AC2	2030 – 2033 2020 – 2027	7070 – 7077 7055 – 7057	1450 – 1457 1460 – 1463
AC3	5513 – 5517 5520 – 5527	7040 – 7047	2240 – 2247
AC4	2070 – 2073 5501 - 5506	7020 – 7021 7026 – 7027 7030 - 7037	1470 – 1477 2260 - 2267
AC5	2034 – 2037 2040 – 2047	7060 – 7067 7052 – 7054	1464 – 1467 2201 – 2207
AC6	5507 5510 – 5512	7012 – 7015	2230 – 2237
AC7	2060 – 2067	7002 – 7005	2210 – 2217
AC11	5530 – 5537	7006 – 7007 7010 – 7011	2220 – 2227
AC13	2001 – 2007	1424 – 1427 1410 – 1417	1440 – 1447
AC14	2074 – 2077 6620 – 6627	7022 - 7025	2250 - 2257
AC16	6630 – 6637	7016 – 7017 7050 – 7051	2270 - 2277
APP	2050 – 2057	2232 – 2245	2232 – 2245



3.2 ΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ HERAS ΚΑΙ PHAROS

3.2.1 Γενικά

3.2.1.1 Πληροφορίες στο PALLAS UPGRADE παρέχουν οκτώ ραντάρ διαδρομής και έξι τερματικά.

Τα ραντάρ διαδρομής ανήκουν στα συστήματα HERAS και PHAROS. Επίσης, λαμβάνεται εικόνα και από το ραντάρ της ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ LARA.

3.2.1.2 Το PALLAS UPGRADE μπορεί να επεξεργασθεί στοιχεία από δεκατέσσερις σταθμούς ραντάρ, είτε αυτά είναι δευτερεύοντα είτε πρωτεύοντα και δευτερεύοντα μαζί. Στην προκειμένη όμως περίπτωση, πρωτεύον και δευτερεύον λογίζονται σαν ένας σταθμός ραντάρ.

3.2.2 Ραντάρ διαδρομής

3.2.2.1 Τα ραντάρ διαδρομής είναι τα εξής

- Υμηττού
- Κυθήρων
- Λευκάδας
- Πηλίου
- Καρπάθου
- Αττάβυρου (Ρόδου)
- Μερέντα
- LARA (ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ)

3.2.2.2 Το HERAS απαρτίζεται από τα ραντάρ διαδρομής της Λευκάδας, του Πηλίου, των Κυθήρων και του Υμηττού.

3.2.2.3 Το PHAROS απαρτίζεται από τα ραντάρ διαδρομής της Καρπάθου και του Αττάβυρου Ρόδου.

3.2.2.4 Το LARA θεωρείται επιχειρησιακά εκμεταλλεύσιμο από το FL250 και άνω, καλύπτοντας την περιοχή εντός του ATHINAI FIR μέχρι τα σημεία ANTAR και RDS.

3.2.2.5 Όλα τα ραντάρ διαδρομής είναι δευτερεύοντα, με εμβέλεια 200 NM.

Το ραντάρ της Καρπάθου έχει εμβέλεια 250 NM (επειδή διατίθεται και στην Κύπρο).

Το ραντάρ του Υμηττού είναι πρωτεύον και δευτερεύον μαζί. Το δευτερεύον έχει εμβέλεια 220 NM και το πρωτεύον περίπου 180 NM.



3.2.3 Επιλογή RADAR στο SETUP της οθόνης

ΤΟΜΕΑΣ	RADAR	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΛΥΨΗΣ RADAR ΕΝΤΟΣ ΤΟΜΕΑ	ΔΕΝ ΓΙΝΕΤΑΙ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΜΕ RADAR
AC1	ΑΤΤΑΒΥΡΟΣ	<ul style="list-style-type: none">• νότια SIT < FL100• ανατολικά METRU < FL160	<ul style="list-style-type: none">• Με AC71) περιοχή OTREX < FL1702) 30NM νότια OTREX έως HECC boundary• Με LGIR APP νοτιοδυτικά SIT < FL110
AC2	ΑΤΤΑΒΥΡΟΣ	<ul style="list-style-type: none">• περιοχή VARIX < FL80• περιοχή MES < FL100	<ul style="list-style-type: none">• Με ATH APP < FL120• Με AC14 < FL140• Με AC5 RAPOS < FL100
AC3	ΠΗΛΙΟ	<p>Δεν υπάρχουν Σημείωση.- Λόγω της σφαλμένης ένδειξης ground speed δεν θα παρέχονται διαχωρισμοί radar με βάση την ταχύτητα. Επίσης αυξάνονται τα διαμήκη ελάχιστα από 10NM σε 15NM</p>	Γίνεται πάντα
AC4	ΠΗΛΙΟ	<ul style="list-style-type: none">• Ανατολικά LSA < FL80• LOPOS < FL130• PINDO-TSL < FL150• BITLA < FL200 <p>Σημείωση.- Λόγω της σφαλμένης ένδειξης ground speed δεν θα παρέχονται διαχωρισμοί radar με βάση την ταχύτητα. Επίσης αυξάνονται τα διαμήκη ελάχιστα από 10NM σε 15NM.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Με AC6 < FL200• Με TSL APP < FL160• Με LATI < FL140• Με LWSS TALAS, BITLA < FL240
AC5	ΥΜΗΤΤΟΣ	<ul style="list-style-type: none">• Περιοχή ATLAN < FL100• Περιοχή LGIR < FL100	<ul style="list-style-type: none">• Με AC1 KRC-ERITI και βορειότερα (όταν ο AC1 δουλεύει με ΚΑΡΠΑΘΟ)• Με AC2 RAPOS < FL100• Με AC11α) < FL 260 (όταν ο AC11 δουλεύει με



			ΛΕΥΚΑΔΑ) β) < FL 200 περιοχή SOKRI (όταν ο AC11 δουλεύει με ΠΗΛΙΟ) • Με LGIR APP
AC6	ΛΕΥΚΑΔΑ	25NM ανατολικά VARDI < FL140	• Με LATI < FL 140 • Με AC4, AC18 < FL200 • Με ATH APP < FL130
AC7	ΚΥΘΗΡΑ	• LORNO < FL170 • BELIX < FL140 • SALUN < FL180 • METRU < FL200 • Ανατολικά METRU < FL290	• Με LIRR , LIBB • Με HECC α) SALUN < FL 240 β) METRU < FL 300 • Με AC1 α) περιοχή OTREX < FL170 β) 30NM νότια OTREX εως HECC boundary • Με AC11, AC12 α)όταν αυτοί δουλεύουν με ΠΗΛΙΟ β) LORNO έως 40NM ανατολικά ανεξάρτητα επιλογής radar • Με AC11 PLH –TRL < FL290 όταν δουλεύει με ΛΕΥΚΑΔΑ.
AC8	ΥΜΗΤΤΟΣ	Δεν υπάρχουν	Γίνεται πάντα
AC9	ΑΤΤΑΒΥΡΟΣ	Δεν υπάρχουν	Γίνεται πάντα
AC10	ΠΗΛΙΟ	<i>Σημείωση.- Λόγω της σφαλμένης ένδειξης ground speed δεν θα παρέχονται διαχωρισμοί radar με βάση την ταχύτητα. Επίσης αυξάνονται τα διαμήκη ελάχιστα από 10NM σε 15NM.</i>	Γίνεται πάντα
AC11	ΛΕΦΚΑΣ (πρέπει να ενημερωθούν οι AC5, AC7)	• Περιοχή KIT – VELOP < FL 200 • TRL,ASTOV,NEMES< FL130	• Με AC5 < FL 260 • Με AC7 α) LORNO εως και 40NM ανατολικά β) TRL – PLH < FL290 • Με ATH APP NEMES, ASTOV < FL170



AC12	ΥΜΗΤΤΟΣ	Δεν υπάρχουν	Γίνεται πάντα
AC13	ΑΤΤΑΒΥΡΟΣ	KAVOS < FL80	<ul style="list-style-type: none">• Με LCCC KAVOS < FL120• Με HECC KUMBI < FL100
AC14	ΠΗΛΙΟ	Περιοχή δυτικά ALX έως GOLDO <FL110 και κινούμενοι προς βόρεια περιοχή Έβρου <FL200 <i>Σημείωση.- Λόγω της σφαλμένης ένδειξης ground speed δεν θα παρέχονται διαχωρισμοί radar με βάση την ταχύτητα. Επίσης αυξάνονται τα διαμήκη ελάχιστα από 10NM σε 15NM.</i>	<ul style="list-style-type: none">• Με LTBB περιοχή GOLDO < FL 200• Με ATH APP περιοχή KRO < FL 100• Με AC2 < FL140
AC15	ΥΜΗΤΤΟΣ	Δεν υπάρχουν	Με AC1 KRC-ERITI και βορειότερα (όταν ο AC1 δουλεύει με ΚΑΡΠΑΘΟ)
AC16	ΥΜΗΤΤΟΣ	Δεν υπάρχουν	Γίνεται πάντα
AC17	ΠΗΛΙΟ	Δεν υπάρχουν <i>Σημείωση.- Λόγω της σφαλμένης ένδειξης ground speed δεν θα παρέχονται διαχωρισμοί radar με βάση την ταχύτητα. Επίσης αυξάνονται τα διαμήκη ελάχιστα από 10NM σε 15NM.</i>	Γίνεται πάντα
AC18	ΥΜΗΤΤΟΣ	Δεν υπάρχουν	Γίνεται πάντα

Σημείωση.- Ο κώνος σιγής των RADAR είναι 10NM στο FL400



3.2.4 Περιπτώσεις απώλειας ενός RADAR σε περιβάλλον multiradar

RADAR ΕΚ/ΕΝ	Τομείς που επηρεάζονται και όρια κάλυψης
Πήλιο	<p>AC14</p> <p>Στο σκέλος PEREN-GOLDO και βορειότερα παρέχεται κάλυψη από το FL280 και άνω, χωρίς όμως αυτή να φτάνει στα σύνορα με την Βουλγαρία. Από το ύψος αυτό και πάνω παρέχεται και κάλυψη 30N.M. μέσα στην Τουρκία .</p> <p>Από το σημείο RODIP και ανατολικότερα κατά μήκος των συνόρων με LBSR παρέχεται κάλυψη από 15 NM μέσα στην Βουλγαρία από το FL320 και πάνω, επεκτεινόμενη στα 25 NM σταδιακά έως το FL400.</p> <p>AC4</p> <p>Στην περιοχή του PINDO παρέχεται κάλυψη 30 NM μέσα στην Αλβανία από το FL150 και πάνω. Από το ύψος αυτό και κάτω η κάλυψη μέσα στην Αλβανία χάνεται βαθμιαία από το τριεθνές (Αλβανία-Ελλάδα-Σκόπια) και προς τον Νότο.</p>
Θεσσαλονίκη	<p>AC4</p> <p>Στην περιοχή του BITLA παρέχεται κάλυψη από το FL170 και άνω 25 NM μέσα στα Σκόπια, επεκτεινόμενη για μεγαλύτερα ύψη.</p>
Κύθηρα	<p>AC7</p> <p>Στην περιοχή του DEMAG παρέχεται κάλυψη 20 NM μέσα στην Μάλτα από το FL240 και πάνω, επεκτεινόμενη για μεγαλύτερα ύψη.</p> <p>Στο NEVIK παρέχεται κάλυψη 25 NM μέσα στην Μάλτα από το FL170 και άνω, επεκτεινόμενη για μεγαλύτερα ύψη.</p> <p>Από NEVIK έως ARLOS παρέχεται κάλυψη 30 NM μέσα στην Μάλτα από το FL160 και άνω.</p>



Κάρπαθος	AC7 Στην περιοχή SALUN παρέχεται κάλυψη 30 NMμέσα στο Κάιρο από το FL160 και άνω. Στο METRU παρέχεται κάλυψη 30NM μέσα στο Κάιρο από το FL220 και άνω.
-----------------	--

Σημείωση.- Από τα συγκεκριμένα ύψη και κάτω παρέχεται διαδικασιακός έλεγχος



3.3

3.4 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΡΑΝΤΑΡ (TERMINAL AREA RADARS - TARs)

3.4.1 Τα τερματικά ραντάρ που παρέχουν πληροφορίες στο PALLAS UPGRADE, μαζί με τα ραντάρ διαδρομής, είναι τα τερματικά ραντάρ των τεσσάρων περιφερειακών α/δ που ανήκουν στο σύστημα PATROCLOS και χρησιμοποιούνται ως συμπληρωματικά (gap fillers) από το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και το τερματικό ραντάρ ATARS, που χρησιμοποιείται από το ΑΘΗΝΑΙ APP.

3.4.2 Από τα ραντάρ του ΑΘΗΝΑΙ APP που είναι συνδεδεμένα με το PALLAS UPGRADE, η MERENDA είναι δευτερεύον και συμμετέχει στο multi radar tracking του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, ενώ το ATARS υπάρχει μόνο σαν επιλογή στο monoradar tracking και είναι πρωτεύον και δευτερεύον μαζί.

3.4.2.1	Ραντάρ	Πρωτεύον	Δευτερεύον	Περιοχή
	• MERENDA		εμβέλειας 230 NM	Σπάτα
	• ATARS	εμβέλειας 60 NM	εμβέλειας 65 NM	Ελληνικό

3.4.3 Τα τερματικά ραντάρ των περιφερειακών α/δ που είναι συνδεδεμένα με το PALLAS UPGRADE είναι τα εξής:

3.4.3.1	Ραντάρ	Πρωτεύον	Δευτερεύον	Περιοχή
	• TKR	εμβέλειας 60 NM	εμβέλειας μέχρι 200 NM	Κέρκυρα
	• TTS	εμβέλειας 60 NM	εμβέλειας μέχρι 200 NM	Θεσσαλονίκη
	• TRO	εμβέλειας 60 NM	εμβέλειας μέχρι 200 NM	Ρόδος
	• THR	εμβέλειας 60 NM	εμβέλειας μέχρι 200 NM	Ηράκλειο



3.5 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ VAR

- V:** Voice Communication System (VCS)
A: Ancillaries (Βοηθητικά υποσυστήματα – IDS, Clock)
R: Remote Control System (RCS)

Το σύστημα VAR, μεταξύ άλλων, απαρτίζεται από:

- το κύριο σύστημα επικοινωνιών (main VCS):
 - εδάφους-αέρος (συχνότητες VHF/UHF)
 - εδάφους-εδάφους (τηλέφωνα)
- το εφεδρικό σύστημα ραδιοεπικοινωνιών (back-up radio VCS)
- το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (stand-by telephone VCS)
- το σύστημα ελέγχου εξ αποστάσεως των απομακρυσμένων σταθμών για συχνότητες (main RCS ελέγχου των σταθμών εξ αποστάσεως)
- το εφεδρικό σύστημα ελέγχου των σταθμών εξ αποστάσεως (back-up RCS)
- το σύστημα κινδύνου (emergency frequency)
- την κονσόλα επιχειρησιακού ελέγχου (Operational Control Console – OCC)
- το ρολόι (Clock)
- το σύστημα απεικόνισης αεροναυτικών πληροφοριών (Information Display System – IDS)
- την κονσόλα καταγραφής συμβάντων (Event Recording Console – ERC)
- την κονσόλα τεχνικού ελέγχου (Technical Control Console – TCC) κ.λπ.

Από το σύστημα VAR περιγράφονται συνοπτικά τα εξής:

3.5.1 **Κύριο σύστημα επικοινωνιών εδάφους-αέρος (συχνότητες)**

Το FIR Αθηνών είναι διηρημένο σε 18 τμήματα/τομείς, όσες είναι και οι έδρες του συστήματος PALLAS UPGRADE.

Το κύριο σύστημα επικοινωνιών παρέχει σε κάθε έδρα, τη δυνατότητα επικοινωνίας εδάφους-αέρος (επικοινωνία με τα α/φ) καθώς και επικοινωνίας εδάφους-εδάφους (με τους άλλους τομείς και μονάδες ελέγχου).

Η επικοινωνία (λήψη/εκπομπή) με τα α/φ επιτυγχάνεται μέσω των VHF και UHF συχνοτήτων (βλ. Πίνακα 3.4.7).

Ειδικότερα:



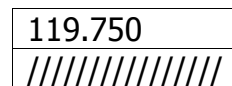
3.5.1.1 VHF ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ

Οι VHF συχνότητες διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:

- σε αυτές που λειτουργούν από ένα κανάλι και από ένα συγκεκριμένο σταθμό και
- σε αυτές που λειτουργούν από δύο κανάλια και από δύο σταθμούς, για λόγους ευρύτερης χωροκάλυψης (climax συχνότητες).

3.5.1.2 ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ ΒΛΑΒΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ

Όταν μια συχνότητα είναι εκτός ενεργείας, τότε στο κάτω μισό του πλήκτρου εμφανίζονται πλάγιες γραμμές (strip video).



3.5.1.3 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ CLIMAX

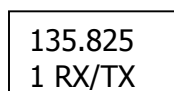
3.5.1.3.1 Όταν οι πομποδέκτες δεν καλύπτουν το χώρο ευθύνης ενός τομέα ελέγχου, τότε για να επιτευχθεί η πλήρης κάλυψη του τομέα εγκαθίστανται πομποδέκτες και σε άλλο αναμεταδοτικό σταθμό. Αυτοί οι πομποδέκτες είναι συντονισμένοι στην ίδια συχνότητα, δηλαδή στο σύστημα υπάρχουν δύο κανάλια με την ίδια ονομαστική τιμή, π.χ. 125.200.

Η εκπομπή γίνεται και από τα δύο κανάλια, ενώ η λήψη έρχεται από το σταθμό με το καλύτερο σήμα (best signal selection).

Τούτο δηλώνεται με την ένδειξη 1 ή 2 στο κάτω δεξιό μέρος της climax συχνότητας στη radio operation area (βλ. Σχήμα 1), όπου ο αριθμός 1 ή 2 αντιστοιχεί στο σταθμό που επιλέγεται.

3.5.1.3.2 Επειδή όμως ορισμένες φορές το σύστημα επιλέγει το δυνατότερο σήμα, ως το καλύτερο ποιοτικά, ο ελεγκτής μπορεί να ακυρώσει την αυτόματη λειτουργία climax και να αναγκάσει το σύστημα να του φέρει το σήμα από το σταθμό που θέλει, ενεργώντας ως ακολούθως:

1. Αν θέλει να επιλέξει λήψη σήματος από το σταθμό (1) πληκτρολογεί: DIAL + CLIM + πλήκτρο συχνότητας ⇒ ένδειξη (1) αριστερά της συχνότητας (βλ. Σχήμα 1).



Η λήψη έρχεται μόνο από τον Υμηττό.



2. Αν θέλει να επιλέξει λήψη σήματος από το σταθμό (2) επαναλαμβάνει την ανωτέρω ενέργεια: DIAL + CLIM + πλήκτρο συχνότητας ⇒ ένδειξη (2) αριστερά της συχνότητας. Τούτο σημαίνει ότι η λήψη έρχεται από Σητεία.

135.825
2 RX/TX

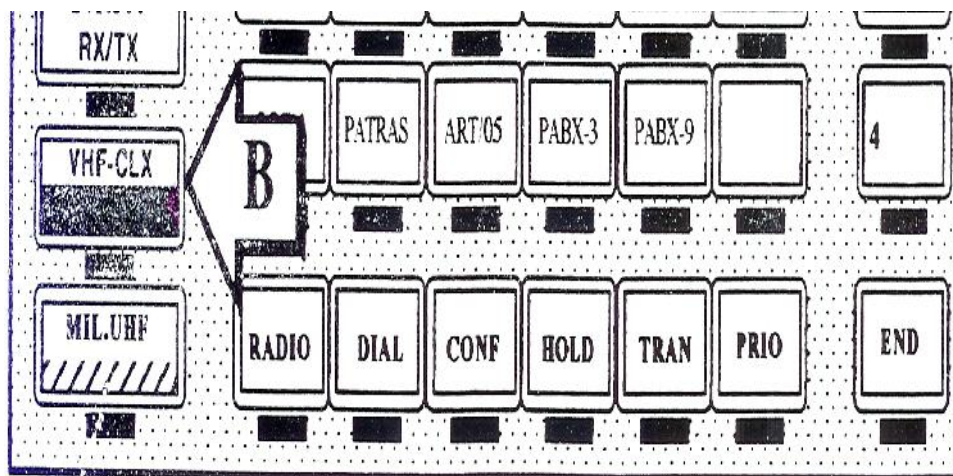
Η λήψη έρχεται μόνο από τη Σητεία.

3. Αν θέλει να επιλέξει λήψη σήματος και από τους δύο σταθμούς, επαναλαμβάνει για τρίτη φορά την ανωτέρω ενέργεια: DIAL + CLIM + πλήκτρο συχνότητας ⇒ ένδειξη (S) αριστερά της συχνότητας.

135.825
S RX/TX

Η λήψη έρχεται και από τους δύο σταθμούς.

4. Για επαναφορά στην αυτόματη επιλογή σήματος (best signal selection) επαναλαμβάνει για τέταρτη φορά: DIAL + CLIM + πλήκτρο συχνότητας ⇒ απουσία ένδειξης.



Σχήμα 1



3.5.1.3.3 Οι climax συχνότητες είναι

ΓΟΜΕΙΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΣΤΑΘΜΟΙ	
		1	2
AC2	133.325	ΥΜΗΤΤΟΣ / ΓΕΡΑΝΕΙΑ	ΣΠΕΡΓΙΟΛΙ
AC4	132.375	ΥΜΗΤΤΟΣ / ΓΕΡΑΝΕΙΑ	ΘΑΣΟΣ/ΠΗΛΙΟ
AC5	125.200*	ΥΜΗΤΤΟΣ / ΓΕΡΑΝΕΙΑ	ΣΗΤΕΙΑ
AC6	134.325	ΥΜΗΤΤΟΣ / ΓΕΡΑΝΕΙΑ	ΑΚΑΡΝΑΝΙΚΑ
AC7	124.625	ΑΚΑΡΝΑΝΙΚΑ/ΚΕΡΚΥΡΑ	ΜΟΥΣΤΑΚΟ
AC9	126.125	ΥΜΗΤΤΟΣ / ΓΕΡΑΝΕΙΑ	ΣΠΕΡΓΙΟΛΙ
AC11	133.725	ΥΜΗΤΤΟΣ / ΓΕΡΑΝΕΙΑ	ΑΚΑΡΝΑΝΙΚΑ/ΚΕΡΚΥΡΑ
AC14	133.575	ΥΜΗΤΤΟΣ / ΓΕΡΑΝΕΙΑ	ΠΗΛΙΟ/ΘΑΣΟΣ
SPARE	135.825	ΥΜΗΤΤΟΣ / ΓΕΡΑΝΕΙΑ	ΣΗΤΕΙΑ

**Σημείωση.-Η 125.200 λειτουργεί σαν climax μετά από εντολή του προϊστάμενου στους ηλεκτρονικούς του VAR να απενεργοποιήσουν μία άλλη climax συχνότητα και να ενεργοποιήσουν αυτή στη θέση της.*

3.5.1.3.4 Όταν η συχνότητα λειτουργεί από δύο σταθμούς και εμφανίζεται η ένδειξη F1 ή F2 (Failure), αυτό σημαίνει ότι ο ένας από τους δύο σταθμούς, ο πρώτος ή ο δεύτερος, είναι εκτός λειτουργίας.

Όταν και οι δύο σταθμοί της συχνότητας είναι εκτός λειτουργίας, τότε εμφανίζεται η ένδειξη "strip video".

Σε αυτή την περίπτωση, ο ελεγκτής πρέπει να ενεργοποιήσει αμέσως την αντίστοιχη συχνότητα back-up και να ενημερώσει τους ηλεκτρονικούς και τον προϊστάμενο Φυλακής.

3.5.1.4 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ COUPLING

3.5.1.4.1 Coupling συχνότητων είναι η παράλληλη λειτουργία δύο έως και τεσσάρων συχνότητων VHF ή UHF ή συνδυασμός αυτών. Κατά τη διαδικασία coupling, η λήψη από μία συχνότητα επανεκπέμπεται σε όλες τις υπόλοιπες που είναι coupled μέσω του συστήματος VCS.

Το αποτέλεσμα του coupling είναι η συνακρόαση μεταξύ α/φ που λαμβάνουν και εκπέμπουν σε διαφορετικές συχνότητες.

3.5.1.4.2 Για να επιτύχει τούτο ο ελεγκτής, πληκτρολογεί:

- COUPL + πλήκτρο πρώτης συχνότητας ⇒ ένδειξη CP δίπλα στη συχνότητα 1

- COUPL + πλήκτρο δεύτερης συχνότητας \Rightarrow ένδειξη CP δίπλα στη συχνότητα 2 και ούτω καθ' εξής μέχρι και την τέταρτη συχνότητα.

3.5.1.4.3 Η επαναφορά των συχνοτήτων στην αρχική μορφή (decoupling) γίνεται με επανάληψη των ίδιων κινήσεων.

Όταν η ένδειξη είναι με κεφαλαία γράμματα (CP) σημαίνει ότι το coupling έχει γίνει από τη συγκεκριμένη θέση (Panel) της συγκεκριμένης έδρας, από την οποία και μόνο μπορεί να απενεργοποιηθεί.

Όταν η ένδειξη είναι με μικρά γράμματα (cp) σημαίνει ότι το coupling έχει γίνει από διαφορετική θέση και, ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατή η απενεργοποίησή του από τη θέση αυτή.

Συχνότητες που είναι εγκαταστημένες στην ίδια θέση γεωγραφικά (σταθμό) και προφανώς καλύπτουν τον ίδιο χώρο, δεν πρέπει να τίθενται σε coupling, διότι δημιουργούνται τεχνικά προβλήματα και δεν υπάρχει όφελος, ιδίως αν οι συχνότητες είναι climax.

3.5.1.4.4 Ο ελεγκτής πρέπει να γνωρίζει ότι:

- πρέπει να αποφεύγει το coupling σε συχνότητες που ανήκουν στον ίδιο σταθμό
- δεν συνιστάται να είναι σε κάθε έδρα πάνω από δύο συχνότητες σε λειτουργία coupling, διότι η χρήση περισσότερων των δύο δεν έχει ικανοποιητικά αποτελέσματα
- σε περίπτωση παρεμβολών, θορύβου κ.λπ. σε μία συχνότητα που είναι σε κατάσταση coupling, πρέπει να απενεργοποιείται το coupling, διότι το πρόβλημα μεταφέρεται και στην άλλη συχνότητα.

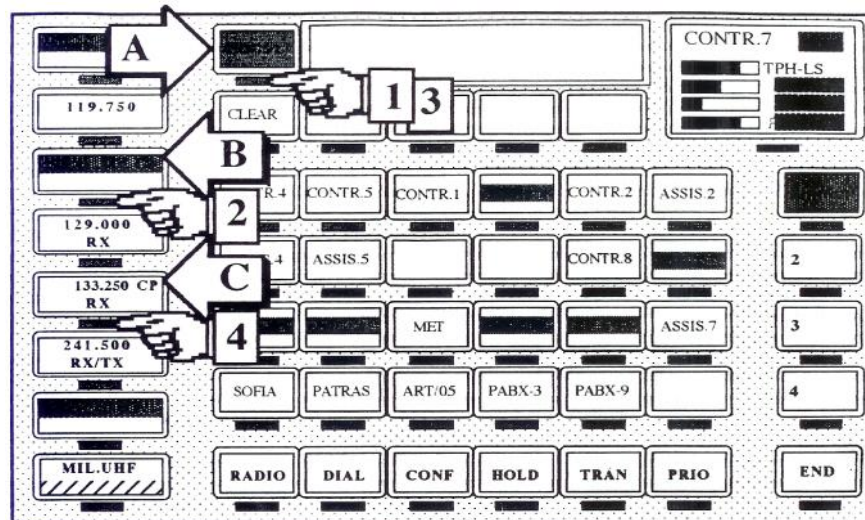


Σχήμα 2



3.5.1.4.5 Ο ελεγκτής, σύμφωνα με το Σχήμα 3:

- επιλέγει το πλήκτρο "COUPL" (τόξο Α) και πατάει το πλήκτρο Νο 1
- επιλέγει την πρώτη συχνότητα (πλήκτρο Νο 2) και εμφανίζεται το CP (τόξο Β). Το πλήκτρο "COUPL" επανέρχεται σε κατάσταση stand-by
- επιλέγει ξανά το πλήκτρο "COUPL" και ακολουθεί την ίδια διαδικασία, όπως αναφέρεται ανωτέρω (πλήκτρο Νο 4 τόξο C), μέχρι τέσσερις φορές. Η πέμπτη απορρίπτεται και εμφανίζεται η ένδειξη "COUPL REJECTED".



Σχήμα 3



3.5.2 Εφεδρικό σύστημα συχνοτήτων

3.5.2.1 Όταν διαπιστώνεται πρόβλημα στη λειτουργία της κύριας συχνότητας, υπάρχει η δυνατότητα χρήσης εφεδρικών συχνοτήτων, από διαφορετικό panel, το οποίο είναι εντελώς ανεξάρτητο από το κυρίως σύστημα (βλ. παράγραφο 3.4.2.3).

Εφεδρικά panel υπάρχουν σε όλες τις έδρες του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, στις θέσεις του ελεγκτή ραντάρ και του planner, αριστερά από τις οθόνες του PALLAS UPGRADE.

3.5.2.2 Ο ελεγκτής, για άμεση επικοινωνία, χωρίς να χρειάζεται διαφορετική κάσκα ή μικρόφωνο, ενεργοποιεί την αντίστοιχη συχνότητα από το εφεδρικό panel επιλέγοντας

- το πλήκτρο RX και TX
- το πλήκτρο με την ένδειξη της κάσκας, αν θέλει να επικοινωνεί με την κάσκα

3.5.2.3 Επισημαίνεται στον ελεγκτή ότι

- I. αν η μπρίζα για την υποδοχή της κάσκας χαλάσει (hardware problem) και χρησιμοποιείται η κάσκα στην αριστερή υποδοχή για τη χρήση του εφεδρικού συστήματος επικοινωνιών, τότε χρησιμοποιείται και το αριστερό ποδοστήριο (foot-switch)
- II. πρέπει να μιλάει από το ένα σύστημα main ή back-up, διότι δεν πρέπει να έχει και στα δύο panel (main ή back-up) την ίδια συχνότητα σε εκπομπή (TX) διότι οι πιλότοι θα ακούν ένα συνεχές "σφύριγμα"
- III. μπορεί να ακροάται (RX) και από τα δύο συστήματα (main και back-up)
- IV. όταν επιθυμεί να επιστρέψει στο κύριο σύστημα, πρέπει να απενεργοποιεί στο εφεδρικό panel:
 - την ένδειξη της λειτουργίας της κάσκας
 - την ένδειξη της λειτουργίας TX.

Αν το TX παραμείνει ενεργοποιημένο, τότε κάθε εκπομπή στην κύρια συχνότητα θα εκπέμπεται και στην εφεδρική, παρότι η ένδειξη της κάσκας είναι απενεργοποιημένη.

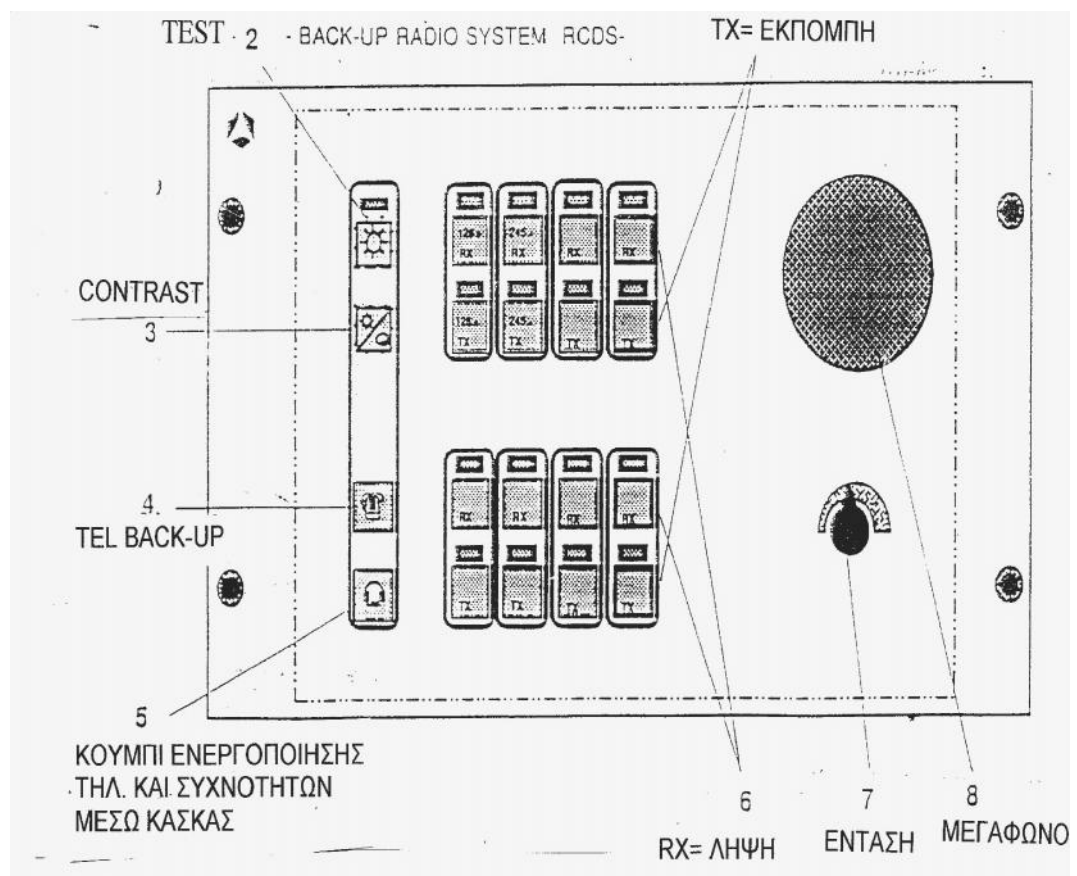
3.5.2.4 Για τον έλεγχο της σωστής λειτουργίας των εφεδρικών συχνοτήτων χρησιμοποιούμε το πρώτο πλήκτρο, που βρίσκεται άνω αριστερά του εφεδρικού panel.

Το δεύτερο στη σειρά πλήκτρο ρυθμίζει τη φωτεινότητα του εφεδρικού panel.



Για όποιο πρόβλημα προκύπτει, ειδοποιούνται οι ηλεκτρονικοί και, στην περίπτωση που η βλάβη δεν αποκαθίσταται άμεσα, ο ελεγκτής ραντάρ επιλέγει την άλλη διαθέσιμη συχνότητα που καλύπτει τον τομέα του, αφού πρώτα ελέγξει την καλή λειτουργία της.

3.5.2.5 Η μόνη ενέργεια που απαιτείται για την ενεργοποίηση και χρήση της εφεδρικής συχνότητας είναι να ενεργοποιηθεί (πλήκτρο No 5) η λειτουργία TX και RX στο εφεδρικό panel.



Σχήμα 4



3.5.3 Πομποδέκτες LAST RESORTS

3.5.3.1 Εάν ο ελεγκτής δεν μπορεί να αποκαταστήσει επικοινωνία μέσα από το εφεδρικό σύστημα ραδιοεπικοινωνιών, μπορεί να κάνει χρήση των LAST RESORTS πομποδεκτών.

Στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1 υπάρχουν 5 τέτοιοι πομποδέκτες επάνω από τις έδρες AC2 – AC4 – AC5 – AC6 – AC8. Ενεργοποιούνται/απενεργοποιούνται με ON/OFF.

Οι πομποδέκτες LAST RESORT που βρίσκονται πάνω από τις έδρες AC6 και AC8 εκπέμπουν στις συχνότητες 124.625 και 133.575 αντίστοιχα και χρησιμοποιούνται μέσω τηλεχειρισμού από τους planner των τομέων AC7 και AC14. Ο τηλεχειρισμός γίνεται από το μικρόφωνο του Last Resort που είναι τοποθετημένο στον τομέα AC7 στην θέση "Planner" πάνω από την οθόνη του συστήματος ARTAS και από το μικρόφωνο του Last Resort που είναι τοποθετημένο στον τομέα AC14 επίσης στην θέση "Planner" και πάνω από την οθόνη του συστήματος ARTAS.

Οι τομείς AC6 και AC8 δεν έχουν τη δυνατότητα εκπομπής μέσω Last Resort.

3.5.3.2 Οι κεραιές των πομποδεκτών αυτών βρίσκονται πάνω από το κτίριο του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και έχουν εμβέλεια γύρω στα 70 NM.

Το μειονέκτημα της εμβέλειας μπορεί να περιορισθεί με τη μεταβίβαση οδηγιών από α/φ σε α/φ.

3.5.3.3 ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΟΜΠΟΔΕΚΤΩΝ LAST RESORTS

Στους πομποδέκτες LAST RESORTS, η εκπομπή γίνεται με τη χρήση του ενσωματωμένου στη συσκευή μικροφώνου και δεν χρειάζεται να γίνει καμία ενέργεια διότι:

- I. οι συχνότητες είναι ήδη προσυντονισμένες
- II. οι διακόπτες είναι όλοι προσεταρισμένοι στις ακόλουθες θέσεις:
 - διακόπτης ON/OFF στη θέση ON (πομπός + δέκτης)
 - διακόπτης LOCAL/REMOTE στη θέση LOCAL (πομπός + δέκτης)
 - διακόπτης SQUELCH ON/OFF στη θέση ON (δέκτης)
 - διακόπτης PRESS TO TALK τριών θέσεων (πάνω-κάτω-ευθεία) στην ευθεία θέση (πομπός)
 - διακόπτης LOW PRW δύο θέσεων (πάνω-κάτω) στη θέση πάνω (πομπός).



Τέλος, στο δέκτη υπάρχει το ποτενσιόμετρο με ένδειξη VOL, από το οποίο ρυθμίζεται η ένταση της ακουστικότητας της λήψης μας. Επίσης, στο δέκτη υπάρχει ένα μικρό ποτενσιόμετρο με την ένδειξη LEVEL SQUELCH, το οποίο δεν πρέπει να πειράζεται ποτέ.

LAST RESORTS

ΤΟΜΕΑΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
AC2	126.125
AC4	132.375
AC5	123.825
AC7	124.625
AC14	133.575



3.5.4 Το σύστημα κινδύνου (Emergency Frequency)

3.5.4.1 Το σύστημα κινδύνου είναι τελείως ανεξάρτητο από το κύριο και εφεδρικό σύστημα ραδιοεπικοινωνιών.

Οι συχνότητες κινδύνου, κύριες και εφεδρικές, είναι

- στα VHF η 121.5 και
- στα UHF η 243.0.

Είναι εγκαταστημένες σε Υμηττό/Γεράνεια, Μουστάκο, Λευκάδα, Αττάβυρο και Χορτιάτη.

Οι συχνότητες κινδύνου πρέπει να βρίσκονται σε συνεχή ακρόαση.

Ο ελεγκτής μπορεί να αυξομειώσει την ένταση της συχνότητας, αλλά δεν μπορεί να την απενεργοποιήσει.

3.5.4.2 Στις συχνότητες κινδύνου:

- η λήψη γίνεται αυτόματα (χωρίς να πατήσουμε το NORTH ή/και το SOUTH της 121.5)
- για την εκπομπή είναι αναγκαίο να ενεργοποιηθεί το TX (ή το NORTH ή το SOUTH της 121.5).

Στο εν λόγω panel, πρέπει πάντα να υπάρχει μικρόφωνο για άμεση χρήση.

Το NORTH αντιστοιχεί στους πομποδέκτες Υμηττό/Γεράνεια, Λευκάδα και Χορτιάτη, ενώ το SOUTH αντιστοιχεί σε Υμηττό/Γεράνεια, Μουστάκο και Αττάβυρο (Ρόδος).

Προσοχή όταν εκπέμπουμε δεν πρέπει να είναι πατημένα ταυτόχρονα και τα δύο κουμπιά.

3.5.4.3 Σε περίπτωση πλήρους απώλειας λειτουργίας του πομπού ραδιοεπικοινωνιών εδάφους που χρησιμοποιείται στον έλεγχο Ε.Κ., ο ελεγκτής "θα προσπαθεί να αποκαταστήσει επικοινωνία με τα α/φ στη συχνότητα κινδύνου 121.5, όπου οι κυβερνήτες απαιτείται να ακροώνται στη συχνότητα αυτή" (παρ. 15.6.1.2.1 DOC 4444 15/11/12).

3.5.4.4 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΠΑΡΕΜΒΟΛΗΣ ΤΗΣ 121.5

Σε περίπτωση οξείας παρεμβολής η οποία και καθιστά την συχνότητα κινδύνου 121.5 ακατάληπτη, η διαδικασία έχει ως εξής :

3.5.4.4.1 Ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ:

1. Ζητά από τον ηλεκτρονικό της βάρδιας του VAR να τον ενημερώσει σε ποιόν από τους 5 αναμεταβιβαστικούς σταθμούς (Λευκάδα,



Μουστάκο, Χορτιάτης, Υμηττός/Γεράνεια, Αττάβυρος) που εξυπηρετούν την 121.5 γίνεται η παρεμβολή.

2. Εάν ο σταθμός αυτός δεν είναι ο Υμηττός ζητά από τον ηλεκτρονικό της βάρδιας του VAR να βγάλει εκτός λειτουργίας την εκπομπή/λήψη της 121.5 από τον συγκεκριμένο σταθμό ώστε να σταματήσει η λήψη της παρεμβολής.
3. Εάν ο σταθμός αυτός είναι ο Υμηττός, τότε συνεργάζεται με τον προϊστάμενος Φυλακής του ΑΘΗΝΑΙ APP και αφού το συναποφασίσουν, τότε ζητά από τον ηλεκτρονικό της βάρδιας του VAR να βγάλει εκτός λειτουργίας την εκπομπή/λήψη της 121.5 από τον συγκεκριμένο σταθμό ώστε να σταματήσει η λήψη της παρεμβολής.
4. Ενημερώνει τους αντίστοιχους τομείς ελέγχου οι οποίοι επηρεάζονται από την διακοπή λειτουργίας της 121.5 από τον συγκεκριμένο σταθμό σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, προτείνοντάς τους άλλη συχνότητα αντί της 121.5, αν αυτή είναι διαθέσιμη.

- 3.5.4.4.2 Οι ελεγκτές Ε.Κ. οι οποίοι ελέγχουν τους τομείς που επηρεάζονται, ενημερώνουν με την σειρά τους τα α/φη προτείνοντας τους την εναλλακτική συχνότητα που τους έχει ορίσει ο προϊστάμενος Φυλακής στην θέση της 121.5. Αν δεν υπάρχει διαθέσιμη εναλλακτική συχνότητα, τότε ενημερώνουν τα α/φη να χρησιμοποιήσουν την συχνότητα που δουλεύει ο τομέας και ως συχνότητα κινδύνου.
- 3.5.4.4.3 Η φρασεολογία που θα χρησιμοποιείται στις δύο παραπάνω περιπτώσεις είναι "USE FREQUENCY 123.456" INSTEAD OF 121.5 DUE TO FAILURE" και "USE CURRENT FREQUENCY INSTEAD OF 121.5 DUE TO FAILURE" αντίστοιχα.
- 3.5.4.4.4 Όταν τα α/φη εισέλθουν σε τομέα που δεν επηρεάζεται, ή όταν λήξει η παρεμβολή οι ελεγκτές Ε.Κ. θα τα ενημερώνουν με την φράση "121.5 NORMAL OPERATION"
- 3.5.4.4.5 Οι τομείς AC8, AC4, AC10, AC16 έχουν διπλή κάλυψη από Υμηττό/Γεράνεια και από Χορτιάτη. Ο τομέας AC9 έχει διπλή κάλυψη από Υμηττό/Γεράνεια και από Αττάβυρο. Η UHF συχνότητα κινδύνου 243.0 εκπέμπει/λαμβάνει μόνο από τον σταθμό των Υμηττού/Γερανείων.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΟΥ ΑΠΟΜΟΝΩΝΕΤΑΙ	ΤΟΜΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΚΑΛΥΨΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ 121.5
ΛΕΥΚΑΔΑ	AC6, AC11, AC12,
ΜΟΥΣΤΑΚΟ	AC7
ΧΟΡΤΙΑΤΗΣ	AC3, AC14+AC17, AC18
ΥΜΗΤΤΟΣ/ΓΕΡΑΝΕΙΑ	APP, AC5, AC15
ΑΤΤΑΒΥΡΟΣ	AC1, AC2, AC13



3.5.5 UHF συχνότητες

3.5.5.1 Οι UHF συχνότητες (βλ. Πίνακα 3.4.7) καλύπτουν, ανάλογα με το πού είναι εγκαταστημένες, τους τομείς ελέγχου ως εξής:

Δυτικό τμήμα

- τομείς ελέγχου AC6–AC11-AC7 370.525 Ακαρνανικά
281.375 Μουστάκο
359.700 Μοναστήρι

Βόρειο τμήμα

- τομείς ελέγχου AC3–AC8–AC14-AC17 378.375 Θάσος
AC16-AC18-AC4–AC10 360.300 Υμηττός/Γεράνεια
AC12 363.175 Υμηττός/Γεράνεια
281.375 Υμηττός/Γεράνεια

Νότιο τμήμα

- τομείς ελέγχου AC1–AC13–AC5–AC15 279.150 Σητεία
AC2–AC9 363.175 Υμηττός/Γεράνεια
233.575 Σπεργιόλι

3.5.5.2 Το back-up όλων των UHF συχνοτήτων είναι εγκαταστημένο σε Υμηττό/Γεράνεια.

Σημειώνεται ότι οι συχνότητες 281.375 από Μουστάκο και οι 360.300 και 363.175 από Υμηττό/Γεράνεια δεν έχουν back-up.

3.5.5.3 Ο ελεγκτής, όταν πρόκειται να χρησιμοποιήσει μια UHF συχνότητα, ζητά από τον υπεύθυνο ηλεκτρονικό του VAR να ενεργοποιήσει την UHF back-up συχνότητα στον συγκεκριμένο τομέα.

Όταν τελειώσει η εκμετάλλευση της εν λόγω UHF συχνότητας, ο ελεγκτής ζητά από τον ηλεκτρονικό την επαναφορά του panel στην προτεραιά κατάσταση.



3.5.6 **HF συχνότητες**

Ο G/A/G (GROUND/AIR/GROUND ή VOICE) έχει τη δυνατότητα επικοινωνίας με όλες τις περιφερειακές μονάδες ελέγχου του FIR Αθηνών, καθώς επίσης με τα ACCs του Καΐρου, της Λευκωσίας και της Τουρκίας, μέσω των HF συχνοτήτων.

Σύμφωνα με το ΕΑΠ Ελλάδος, η συχνότητα 5637 KHz χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της ημέρας και από τις 0400 έως τις 1700 και η 2989 KHz κατά τη διάρκεια της νύκτας από τις 1700 έως τις 0400.

Επίσης, ο G/A/G μπορεί να επικοινωνήσει, μέσω των HF συχνοτήτων, με α/φ που βρίσκεται οπουδήποτε και σε οποιαδήποτε απόσταση εντός και εκτός του FIR Αθηνών, αρκεί το α/φ να ακροάται σε αυτή τη συχνότητα.



3.5.7 Πίνακας VHF και UHF συχνοτήτων

Σε κάθε τομέα, ανάλογα με τον γεωγραφικό χώρο που καλύπτει, αντιστοιχεί μία VHF και μια UHF συχνότητα, ως εξής:

Τομείς	VHF Συχνότητες	UHF Συχνότητες	Συντμήσεις
AC1/SIT	127.975 Main (SIT) B.up (SIT)	279.150 Main (SIT) B.up (H/G)	H/G: ΥΜΗΤΤΟΣ – ΓΕΡΑΝΕΙΑ AKN: ΑΚΑΡΝΑΝΙΚΑ THA: ΘΑΣΟΣ PL: ΠΗΛΙΟ MOU: ΜΟΥΣΤΑΚΟ MON: ΜΟΝΑΣΤΗΡΙ – ΚΑΛΑΜΑΤΑ SIT: ΣΗΤΕΙΑ SPG: ΣΠΕΡΓΙΟΛΙ ATT: ΑΤΤΑΒΥΡΟΣ LEF: ΛΕΥΚΑΔΑ HORT: ΧΟΡΤΙΑΤΗΣ HIO: ΧΙΟΣ
AC2/RDS LOW	133.325 Main (H/G+SPG) B.up (H/G+SPG)	233.575 Main (SPG) B.up (H/G)	
AC3/KPL UPPER	133.425 Main (PL/THA) B.up (H/G)	378.375 Main (THA) B.up (H/G)	
AC4/ TSL+SKP LOW	132.375 Main (H/G+PL/THA) B.up (H/G+THA)	360.300 Main (H/G)	
AC5/MIL LOW	125.200 Main (SIT) B.up (SIT)	279.150 Main (SIT) B.up (H/G)	
AC6/KRK LOW	134.325 Main (H/G+AKN) B.up (H/G+AKN)	370.525 Main (AKN) B.up (H/G)	
AC7/PLH	124.625 Main (AKN/KR+MOU) B.up (AKN+MOU)	281.375 Main (MOU)	
AC8/LMO UPPER	135.950 Main (H/G) B.up (H/G)	378.375 Main (THA) B.up (H/G)	
AC9/RDS UPPER	126.125 Main (H/G+SPG) B.up (H/G+SPG)	233.575 Main (SPG) B.up (H/G)	
AC10/TSL UPPER	133.880 Main (PL/THA) B.up (H/G)	360.300 Main (H/G)	



AC11/KFN LOW	133.725 Main (H/G+AKN/KR) B.up (AKN)	359.700 Main (MON) B.up (H/G)	Σημείωση: Στην πρώτη γραμμή του πίνακα αναφέρονται οι κύριες VHF και UHF συχνότητες, στη δε δεύτερη αναφέρονται οι εφεδρικές. Το back-up των UHF συχνοτήτων είναι μόνο από H/G. Προσοχή από πού λαμβάνουν οι UHF συχνότητες. Οι UHF συχνότητες 281.375 (MOU) 360.300 (H/G) 363.175 (H/G) δεν έχουν back-up όταν αναφέρονται σαν δεύτερη ή τρίτη επιλογή στον τομέα. ΡΙ/ΘΑ: Το Πήλιο είναι συνδεδεμένο με το RCS, ενώ η Θάσος είναι εναλλακτική σε περίπτωση δυσλειτουργίας του Πηλίου.
AC12/SKP UPPER	125.355 Main (H/G) B.up (H/G)	360.300 Main (H/G)	
AC13/KAVOS	123.725 Main (SPG) B.up (SPG)	279.150 Main (SIT) B.up (H/G)	
AC14/KPL LOW	133.575 Main (H/G+PL/THA) B.up (H/G+THA)	378.375 Main (THA) B.up (H/G)	
AC15/MIL UPPER	123.825 Main (H/G) B.up (H/G)	279.150 Main (SIT) B.up (H/G)	
AC16/LMO LOW	133.650 Main (H/G) B.up (H/G)	360.300 Main (H/G)	
AC17/KPL MEDIUM	126.525 Main (THA) B.up (THA)	378.375 Main (THA) B.up (H/G)	
AC18/LMO MEDIUM	127.475 Main (PL/THA) B.up (H/G)	360.300 Main (H/G)	
FIC/ΔΥΤΙΚΟ FIR	130.925 Main (H/G+AKN) B.up (H/G)	359.700 Main (MON) B.up (H/G)	
FIC/ΒΟΡΕΙΟ FIR	130.700 Main (THA+HIO)	363.175 Main (H/G)	
FIC/ΝΟΤΙΟ FIR	119.750 Main (SIT) B.up (H/G)	363.175 Main (H/G)	
Συχνότητες κινδύνου:	121.500 NORTH H/G+HORT+LEF	243.000 Main (H/G)	
	121.500 SOUTH H/G+MOU+ATT		



3.5.7.1 Εφεδρικές συχνότητες:

Δυτικό τμήμα

Συχνότητα	MAIN	BACK-UP
135.875	MOU	MOU
127.725	MON	MON

Βόρειο τμήμα

Συχνότητα	MAIN	BACK-UP
129.675	PI/THA	H/G

Νότιο τμήμα

Συχνότητα	MAIN	BACK-UP
129.325*	H/G	H/G
135.825	H/G + SIT	SIT
135.875	MOU	MOU

**Σημείωση.- Η συχνότητα 129.325 είναι εκχωρημένη για χρήση μόνο στους τομείς της Μήλου.*



3.5.8 Σύστημα επικοινωνιών εδάφους-εδάφους (τηλέφωνα)

Με το κύριο τηλεφωνικό σύστημα, ο χρήστης επικοινωνεί τόσο μεταξύ των θέσεων εργασίας του συστήματος όσο και με τους εξωτερικούς ανταποκριτές (όπως π.χ. τα περιφερειακά α/δ, τα γειτονικά ACCs κ.λπ.).

3.5.8.1 Το σύστημα παρέχει τη δυνατότητα:

- I. της άμεσης τηλεφωνικής επικοινωνίας, δηλαδή της άμεσης πρόσβασης με την ενεργοποίηση ενός πλήκτρου που φέρει το όνομα του ανταποκριτή (Direct Access – DA) και
- II. της έμμεσης τηλεφωνικής επικοινωνίας, δηλαδή της έμμεσης πρόσβασης με επιλογή του πλήκτρου DIAL και την πληκτρολόγηση ενός αριθμού (Indirect Access – IA), που επιτυγχάνεται ως εξής:
 - DIAL + IC + εξαψήφιο νούμερο (βλ. Πίνακα 3.4.10)
 - DIAL + OPER + τριψήφιο νούμερο (θέση εργασίας) (βλ. Πίνακα 3.4.10).

3.5.8.2 Προτεραιότητες (PRIORITIES)

Υπάρχουν τρία επίπεδα προτεραιοτήτων:

Επίπεδο 3: Απλή κλήση (η θέση εργασίας του βοηθού)

Επίπεδο 2: Είναι η κλήση στην οποία ο καλούμενος έχει:

– οπτική ένδειξη (flashing) και



– ακουστική ένδειξη. Ακούγεται ένας συνεχής ήχος του buzzer με σύντομες διακοπές. Υπάρχει στις θέσεις του ελεγκτή ραντάρ και του planner.

Επίπεδο 1: Κλήση intrusion: Σε αυτή την κλήση, ο καλών έχει άμεση πρόσβαση στον καλούμενο χωρίς να χρειάζεται αποδοχή της κλήσης. Η ενεργοποίηση γίνεται αφού ο ελεγκτής επιλέξει πρώτα το πλήκτρο PRIO και μετά το συνδρομητή. Τη λειτουργία αυτή την έχουν ο ελεγκτής ραντάρ και ο planner.



3.5.8.3 ΚΛΗΣΗ INTERCOM

Οι κλήσεις INTERCOM είναι κλήσεις με επείγουσα προτεραιότητα και αφορούν θέσεις εργασίας που έχουν ραδιοφωνικές επικοινωνίες, όπως είναι η θέση του ελεγκτή ραντάρ, όπου:

- I. ο καλών:
 - έχει άμεση πρόσβαση στον καλούμενο, χωρίς να χρειάζεται αποδοχή της κλήσης από μέρος του δευτέρου
 - ακούει τη συχνότητα της καλούμενης έδρας, δηλαδή αν εκείνη τη στιγμή συνομιλεί ο ελεγκτής ραντάρ με α/φ
 - ακούγεται από το loud speaker της έδρας αυτής, και
- II. η κλήση επιτυγχάνεται όπως ακριβώς η κλήση Intrusion. Ενδεικτικό του INTERCOM είναι ένας αστερίσκος που υπάρχει δίπλα στο mnemonic (*).



3.5.9 **Το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (Stand-by Telephone VCS)**

3.5.9.1 Σε περίπτωση πτώσης του main VCS, οι τηλεφωνικές επικοινωνίες μπορούν να επιτευχθούν μέσω του εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος, το οποίο είναι ένα χωριστό σύστημα.

3.5.9.2 Για τη λειτουργία του εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος, ο χρήστης χρησιμοποιεί τη συσκευή που είναι γκρι χρώματος και κατακόρυφα τοποθετημένη στη θέση εργασίας του planner. Για τις επικοινωνίες με τις περιφερειακές μονάδες ενημερώνονται οι ηλεκτρονικοί για να κάνουν τη μεταγωγή σε συνεργασία με τον προϊστάμενο Φυλακής.

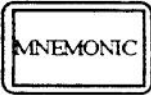
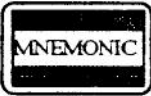
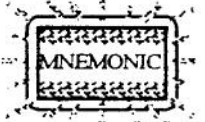



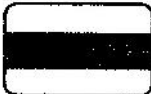
3.5.9.3 Σημειώνεται ότι:

- I. οι κλήσεις μεταξύ των εδρών γίνονται με κλήση εξαψήφιων αριθμών (βλ. Πίνακα 3.4.10)
- II. οι αριθμοί κλήσης των εδρών είναι οι ίδιοι όπως και στο main VCS (βλ. Πίνακα 3.4.10)
- III. οι συνομιλίες μαγνητοφωνούνται
- IV. οι συνδρομητές εκτός κέντρου είναι περιορισμένοι (βλ. Πίνακα 3.4.10).

Σημείωση.- Υπάρχει δυνατότητα αλλαγής κάποιας τηλεφωνικής γραμμής, εφόσον υπάρχει ανάγκη.



3.5.10 Σηματοδοσία τηλεφωνικών πλήκτρων

ST/BY κατάσταση	- "Normal video" mode i.e. 
Κατάσταση επικοινωνίας	- "Reverse video" mode i.e. 
Οι εισερχόμενες κλήσεις έρχονται με "Visual Priority"	- "Blinking video" mode i.e. 
U/S εκτός ενεργείας	- "Striped video" mode i.e. 
Κενό Idle status	
Εισερχόμενες κλήσεις Standard incoming call status	
Busy status	



3.5.11

Αριθμοί κλήσης

DIAL + IC + ΕΞΑΨΗΦΙΟ

DIAL + OPER + ΤΡΙΨΗΦΙΟ

ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗΣ	ΜΝΕΜΟ έδρας	Λογικός αριθμός θέσης	Αριθμός κλήσης με εξαψήφιο νούμερο
ΑΓΧΙΑΛΟΣ	372155	AGH-APP			
	372156	AGH-TWR	1R	005	
ΑΘΗΝΑ	372000	ACC-SUP	1P	013	372028
	372029	APP-R3	1A	001	
	372039	APP-PL	2R	006	
	372049	APP-RD	2P	014	372058
	372073	FMP3	2A	002	
	372076	FIC-R	3R	008	
	372085	KENA	3P	016	372024
	372186	NOF	3A	004	
	372091	AG-1	4R	021	
	372092	AG-2	4P	029	372054
ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ	372145	ALX-APP	4A	009	
	372146	ALX-TWR	5R	022	
ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ	372441	ADR-APP	5P	030	372025
	372442	ADR-TWR	5A	010	
ΑΡΑΞΟΣ	372386	ARAXOS	6R	023	
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	372277	ASTIP	6P	031	372055
ΕΛΕΥΣΙΝΑ	372443	ELF-1	6A	011	
	372444	ELF-2	7R	024	
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	372437	ZAK-APP	7P	032	372056
	372438	ZAK-TWR	7A	012	
ΖΗΡΟΣ	372362	ZIROS	8R	037	
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	372310	IRA-R	8P	045	372026
	372307	IRA-PL	8A	017	
	372301	IRA-LOC	9R	038	
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	372110	TSL-R	9P	046	372027
	372107	TSL-PL	9A	018	
	372101	TSL-LOC	10R	039	
ΙΚΑΡΙΑ	372273	IKARIA	10P	047	372057
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	372431	YNN-1	10A	019	
	372432	YNN-2	11R	040	
ΚΑΒΑΛΑ	372150	KPL-APP	11P	048	372051
	372149	KPL-TWR	11A	020	
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	372445	KAM-APP	12R	051	
	372446	KAM-TWR	12P	059	372021



ΚΑΡΠΑΘΟΣ	372354	KRC-1	12A	025	
	372355	KRC-2	13R	052	
ΚΑΣΤΕΛ/ΖΟ	372263	KZO-1	13P	060	372022
	372264	KZO-2	13A	026	
ΚΑΣΤΟΡΙΑ	372153	KAS-1	14R	053	
	372154	KAS-2	14P	051	372053
ΚΕΡΚΥΡΑ	372410	KRK-R	14A	027	
	372407	KRK-PL	15R	054	
	372401	KRK-LOC	15P	062	372023
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	372454	KEF-1	15A	028	
	372455	KEF-2	16R		
ΚΟΖΑΝΗ	372165	KOZANI	16P		372080
ΚΥΘΗΡΑ	372448	KITHIRA	16A		
ΚΩΣ	372231	KOS-APP	17R		372010
	372232	KOS-TWR	17P		372095
ΛΑΡΙΣΑ	372129	LAR-APP	17A		372030
	372130	LAR-TWR	18R		
ΛΕΡΟΣ	372265	LEROS	18P		372096
ΛΕΥΚΩΣΙΑ	375204	LCLK-WLR			
	375201	LCLK-WUR	18A		
	375203	LCLK-SR	STBY-R	015	
	375214	LCLK-WLA			
	375211	LCLK-WUA	STBY-P	007	372080
	375213	LCLK-SA	STBY-A	003	
ΛΗΜΝΟΣ	375215	LCLK-FD			
	372140	LMN-APP	TDS-1-R	064	
	372141	LMN-TWR	TDS-1-P	035	
ΜΑΛΤΑ	374084	LMML-ER	TDS-1-A	033	
	374085	LMML-EP	TDS-2-R	055	
	374082	LMML-WR	TDS-2-P	042	
	374083	LMML-WP	TDS-2-A	034	
ΜΗΛΟΣ	372197	MILOS	CFDS-2	081	
ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ	374938	BRD-FD1	CFDS-4	073	
	374939	BRD-FD2	APP-RA3	077	
	374902	BRLOW-R	SMC	086	
	374901	BRDN-2R	ACC-SUP		372000
	374909	BRDN-3R	TWR-FDT		372084
	374908	BRUP-RN	APP-PL		372039
	374923	BRDM-1R			
	374921	BRDM-2R			
	374980	BRDM-4R			
	374912	BRLOW-P			
	374911	BRDN-2P			
	374925	BRDN-3P			
	374920	BRUP-PN			



Κεφάλαιο 3. Ολοκληρωμένο Σύστημα ελέγχου ΕΚ

ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ	374924	BRDM-1P			
	374922	BRDM-2P			
	374981	BRDW\M-4P			
ΜΥΚΟΝΟΣ	372250	MKN-TWR			
	372251	MKN-APP			
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	372137	LSV-APP			
	372138	LSV-TWR			
ΝΑΞΟΣ	372180	NAXOS			
ΠΑΡΟΣ	372278	PAROS			
ΠΡΕΒΕΖΑ	372435	PRV-APP			
	372436	PRV-TWR			
ΡΟΔΟΣ	372210	RDS-R			
	372207	RDS-PL			
	372211	RDS-GRC			
ΡΩΜΗ	374104	LIRR-LR			
	374181	LIRR-UR			
	374154	LIRR-LP			
	374131	LIRR-UP			
ΣΑΜΟΣ	372269	SAM-APP			
	372270	SAM-TWR			
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	372350	SNI-APP			
	372351	SNI-TWR			
ΣΗΤΕΙΑ	372361	SITIA			
ΣΚΙΑΘΟΣ	372157	SKC-1			
	372158	SKC-2			
ΣΚΟΠΙΑ	378301	LWSK-TS			
	378304	LWSKL-R			
	378305	LWSKL-P			
	378310	LWSKTUR			
	378311	LWSKTUP			
	378315	LWSKFD1			
ΣΚΥΡΟΣ	378316	LWSKFD2			
	372161	SKY-APP			
	372162	SKY-TWR			
ΣΜΥΡΝΗ	373371	LTBL			
ΣΟΥΔΑ	372332	SUD-APP			
	372331	SUD-TWR			
	372333	SUD-PBK			
ΣΟΦΙΑ	375533	LBSF-R			
	375534	LBSF-P			
	375531	LBSF-UR			
	375532	LBSF-UP			
	375561	LBSFFD1			
	375562	LBSF-A			
	375500	LBSFSUP			



ΣΟΦΙΑ	375600	LBSF			
ΣΥΡΟΣ	372240	SYR-TWR			
ΤΑΝΑΓΡΑ	372163	TNG-APP			
	372164	TNG-TWR			
ΤΑΤΟΪ	372449	TATOI			
ΧΙΟΣ	372133	HOS-APP			
	372134	HOS-TWR			
ΧΟΡΤΙΑΤΗΣ	372171	HORTIAT			



3.5.12 Τηλέφωνα Q23

Τα τηλέφωνα Q23 είναι τηλέφωνα με δυνατότητα επιλογής (dialing) και είναι τοποθετημένα σε θέσεις συνήθως επιτελικές που έχουν άμεση σχέση με την εναέρια κυκλοφορία ή θέσεις επιχειρησιακές που δεν έχουν panel χειριστή.

3.5.12.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΛΕΦΩΝΩΝ Q23

Στη μνήμη μπορεί να τοποθετηθούν μέχρι 10 τηλεφωνικοί αριθμοί συχνής χρήσης. Περιοχή μνήμης είναι οι δύο στήλες που φαίνονται πάνω στο καντράν.

Για την τοποθέτηση ενός αριθμού στη μνήμη, ο χρήστης κάνει τις ακόλουθες ενέργειες:

- σηκώνει το ακουστικό
- πιέζει το πλήκτρο της μνήμης στο οποίο θέλει να τοποθετήσει έναν αριθμό
- πληκτρολογεί τον αριθμό που θέλει, και τέλος
- πιέζει το πλήκτρο. Ο αριθμός έχει τοποθετηθεί στη μνήμη.

3.5.12.2 ΤΗΛΕΦΩΝΑ LB

Τα τηλέφωνα LB είναι τηλέφωνα χωρίς δυνατότητα επιλογής επικοινωνίας (end to end) και είναι τοποθετημένα σε χώρους που απαιτείται άμεση επικοινωνία (περιπτώσεις ανάγκης).



3.5.13 **Είδη γραμμών**

3.5.13.1 ΓΡΑΜΜΕΣ MFC (MULTI FREQUENCY CODE)

Είναι οι γραμμές που λειτουργούν βάσει του πρωτοκόλλου MFC/R2 του Eurocontrol. Κάθε συνδρομητής που έχει καταχωρηθεί μέσα στο σύστημα έχει το δικό του εξαψήφιο νούμερο και μπορεί να επικοινωνεί με τους υπόλοιπους συνδρομητές, επιλέγοντας το νούμερο του συνδρομητή που θέλει να καλέσει.

3.5.13.2 ΓΡΑΜΜΕΣ LB (LOCAL BATTERY)

Οι κλήσεις από LB γραμμές κατευθύνονται σε προκαθορισμένη θέση (point to point), δηλαδή είναι γραμμές επικοινωνίας ενός συνδρομητή προς ένα συγκεκριμένο αποδέκτη (End-to-End).

Κάθε άκρο στέλνει ένα ακουστικό τόνο, που δηλώνει ότι η γραμμή είναι σε κατάσταση αναμονής. Όταν το ένα άκρο στέλνει κλήση, κόβεται ο τόνος και αυτό ενεργοποιεί το βομβητή της συσκευής του άλλου άκρου. Όταν ο άλλος ανταποκριτής απαντήσει στη κλήση τότε κόβεται ο τόνος και από το άλλο άκρο. Όταν λόγω βλάβης της γραμμής διακοπεί ο τόνος, τότε η συσκευή του αποδέκτη ηχεί ως να είχε δεχτεί κλήση.

Αυτές οι κλήσεις είναι ανεπιθύμητες αλλά αποτελούν ταυτόχρονα και ένα είδος διαγνωστικού εργαλείου που πληροφορεί για τη βλάβη της γραμμής.

3.5.13.3 ATC UNITS

Οι ATC UNITS είναι μικρά τηλεφωνικά κέντρα (TXM 4400) που χρησιμοποιούν την MFC/R2 σηματοδοσία για να επικοινωνούν με άλλα κέντρα.

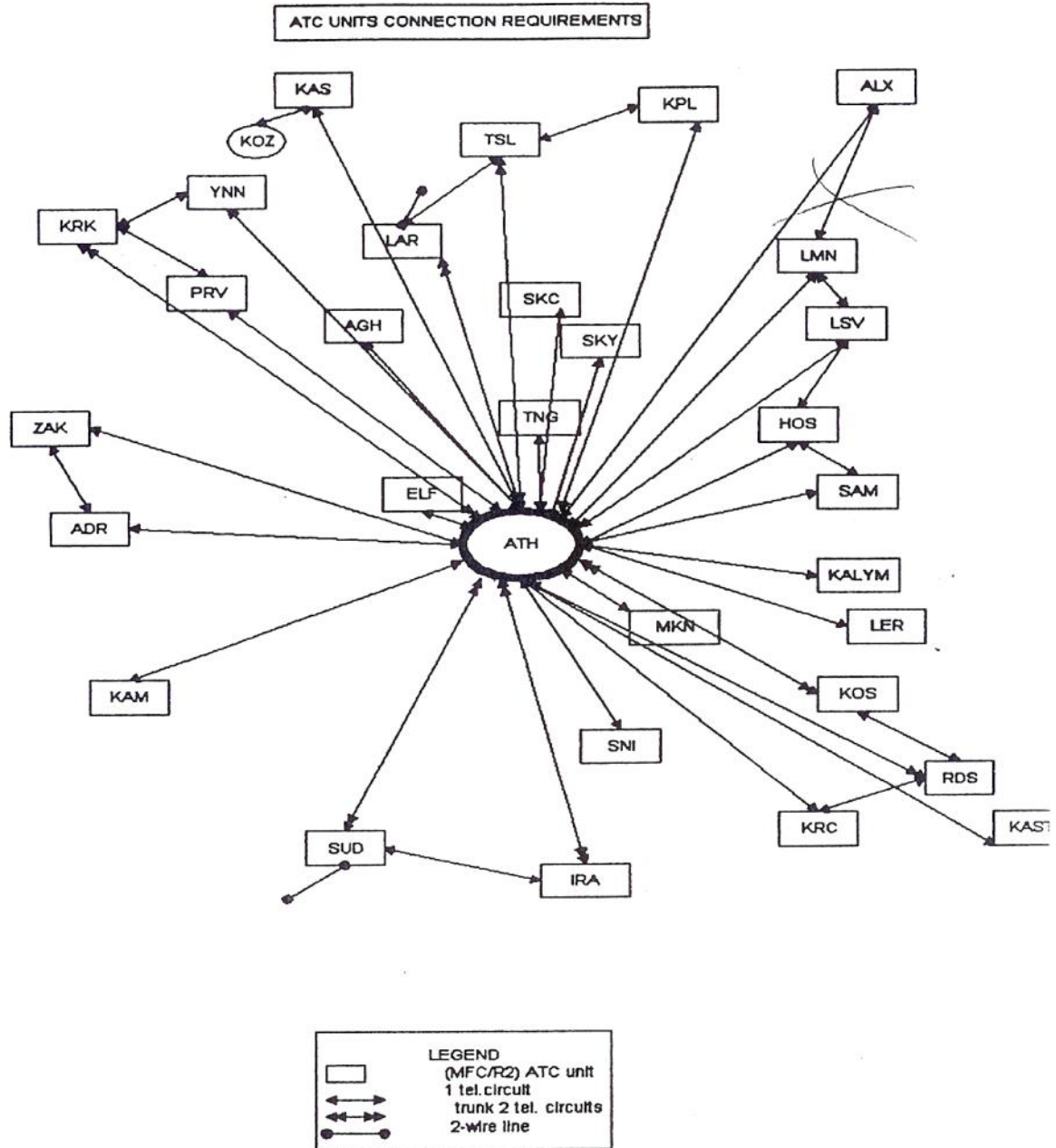
Υπάρχουν σε 30 επαρχιακά αεροδρόμια που έχουν τις 30 αντίστοιχες ATC μονάδες.

Η χωρητικότητα για κάθε μία μονάδα είναι 4 εξωτερικές γραμμές MFC/R2 και 4 εσωτερικά τηλέφωνα Q23.

Η σηματοδοσία MFC/R2
Η σηματοδοσία LB
Τηλέφωνα Q23 επικοινωνίες } Σηματοδοσία για τηλεφωνικές

Detour trunk είναι το κανάλι μέσω του οποίου επικοινωνεί ένα κέντρο με ένα άλλο στην περίπτωση που το απευθείας είναι απασχολημένο ή έχει διακοπεί.

Through switching καλείται η επικοινωνία δύο κέντρων μέσω ενός τρίτου.



Σχήμα 5

3.5.14 **Λειτουργία διαχωρισμού τηλεφώνου συχνότητας (SPLIT)**

Ο ελεγκτής κατά τη διάρκεια της λήψης της συχνότητας, όταν χρησιμοποιεί την κάσκα, ακούει και από τα δύο ακουστικά. Όταν όμως κατά τη διάρκεια της λήψης έχει και τηλεφωνική σύνδεση, γίνεται διαχωρισμός, όπου από την πλευρά που είναι το μικρόφωνο ακούει τη συχνότητα, ενώ από την άλλη ακούει το τηλέφωνο.

3.5.15 **Μαγνητοφωνήσεις**

Όλες οι επικοινωνίες μαγνητοφωνούνται για λόγους διερεύνησης συμβάντων και ατυχημάτων. Οι καταγραφές γίνονται σε 6 αποτυπωτές.

Οι τηλεφωνικές επικοινωνίες μαγνητοφωνούνται σε επίπεδο εδρών εκτός αυτών που γίνονται μέσω των συμβατικών τηλεφώνων του ΟΤΕ. Από αυτά εξαιρούνται και μαγνητοφωνούνται αυτά του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994).

Οι ραδιοφωνικές επικοινωνίες μαγνητοφωνούνται σε επίπεδο εδρών και καναλιών.

3.5.15.1 Για κάθε πρόβλημα στις επικοινωνίες ενημερώνεται ο αρμόδιος τεχνικός του VAR και ο προϊστάμενος Φυλακής.

3.5.15.2 Οι μαγνητοταινίες φυλάσσονται, κατά κανόνα 30 ημέρες και μετά καταστρέφονται, εκτός εάν γίνει γνωστό ότι ένα συμβάν χρειάζεται διερεύνηση. Σε αυτή την περίπτωση ανακαλείται από το αρχείο και αναπαράγεται η δεδομένη χρονική περίοδος της θέσης ή των θέσεων εργασίας του/των τομέα/ων που έλαβε χώρα το περιστατικό που διερευνάται.

Οι μαγνητοταινίες για τις οποίες έχει γίνει γνωστή η ανάγκη για περαιτέρω φύλαξη καταστρέφονται κατόπιν ειδικής αδείας,

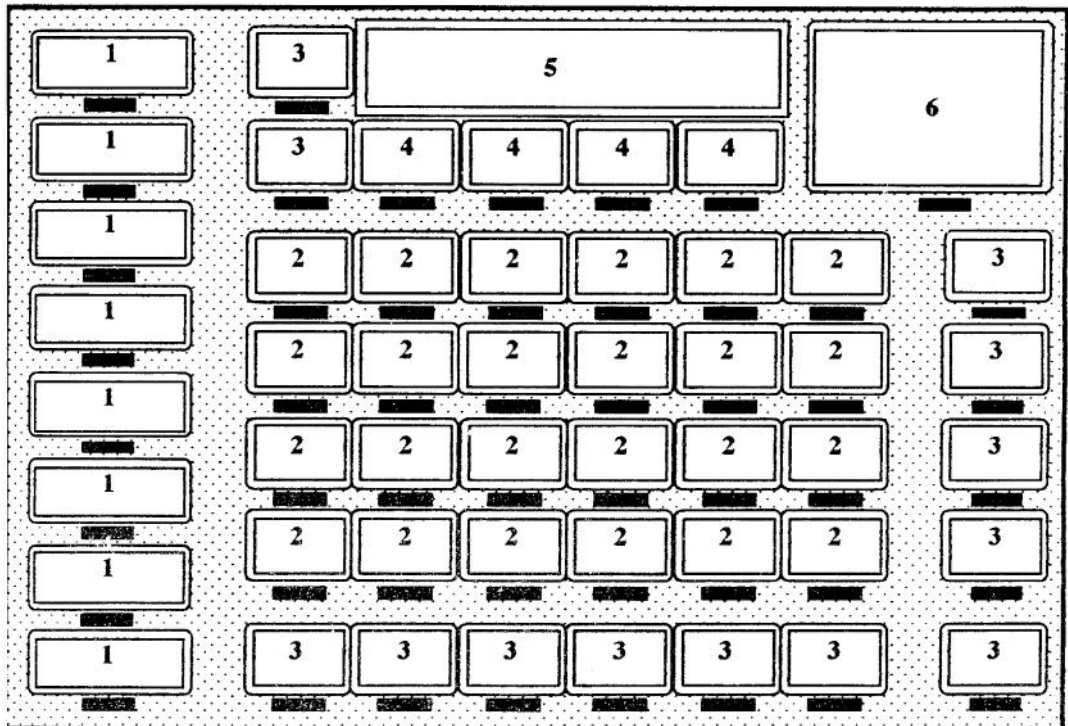
3.5.15.3 Όταν οι φωνητικές εγγραφές χρησιμοποιούνται ως αποδεικτικά στοιχεία σε έρευνα ή αξιοποιούνται νομικά σε περιστατικά ή ατυχήματα, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι τέτοιες ηχογραφήσεις, παρόλο που φαίνονται ακριβείς, δεν μεταφέρουν ολόκληρο το περιβάλλον εντός του οποίου ελήφθη η πληροφορία κατά τη στιγμή της εγγραφής. Οι φωνητικές εγγραφές μπορούν επομένως να δώσουν εσφαλμένη εντύπωση για την υπό έρευνα κατάσταση, γεγονός που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την ερμηνεία της φωνητικής εγγραφής.



3.5.16 **Panel επικοινωνιών (Screen areas)**

3.5.16.1 Το panel επικοινωνιών έχει τις ακόλουθες 6 περιοχές (screen areas):

- Radio Operation area window number 1
- Central area window number 2
- Function area window number 3
- Telephone incoming call area window number 4
- Message area window number 5
- Information area window number 6



Σχήμα 6 Το panel επικοινωνιών

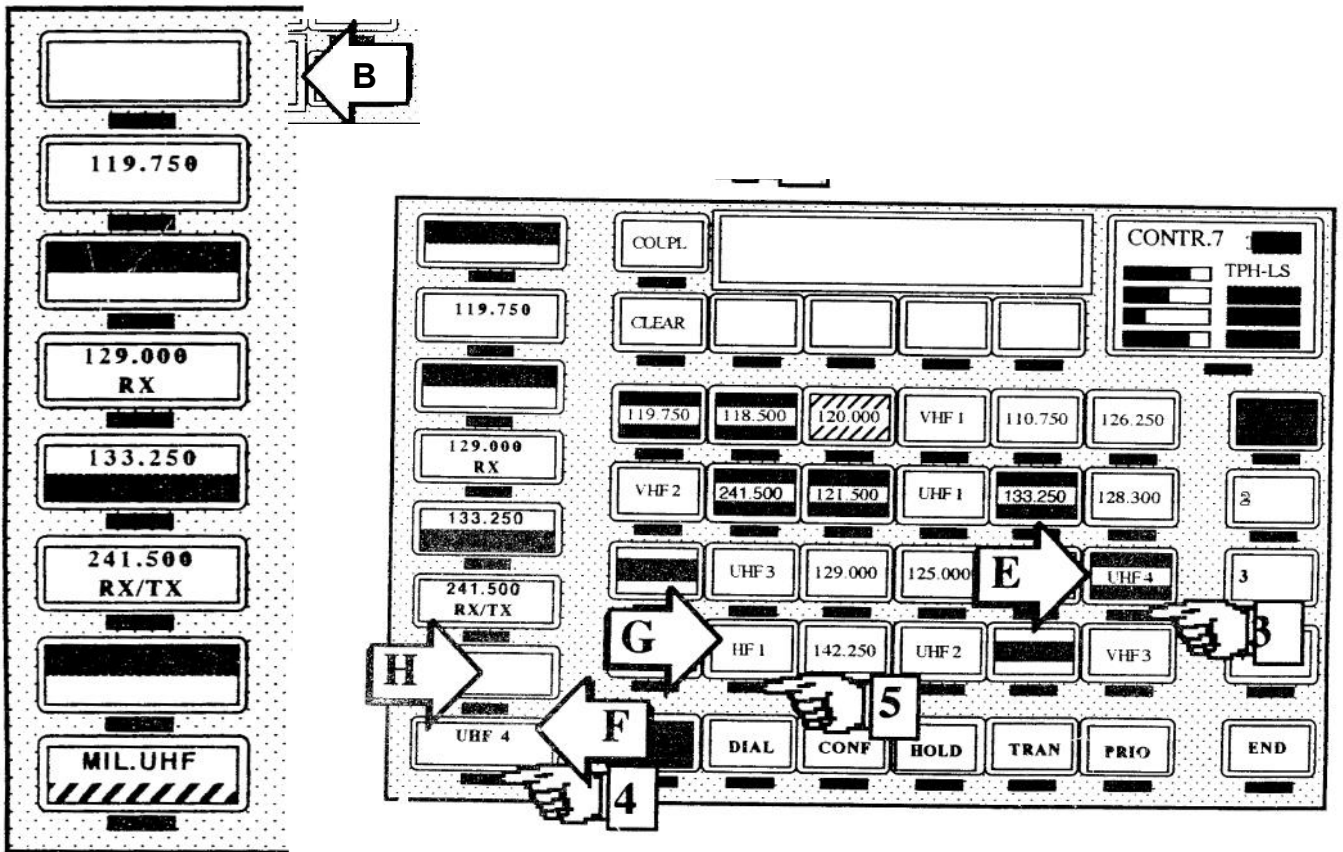


- Η Radio Operation area (ROA) βρίσκεται στο αριστερό μέρος του panel του ελεγκτή ραντάρ και του planner. Στη ROA εμφανίζεται η βασική συχνότητα επικοινωνίας του τομέα και στις υπόλοιπες 7 θέσεις εμφανίζονται εναλλακτικές VHF και UHF συχνότητες, όπως έχουν επιλεγεί από τις σελίδες των συχνοτήτων του panel.
- Η central area χρησιμοποιείται για την απεικόνιση όλων των δυναμικών πλήκτρων.
Υπάρχουν 4 τηλεφωνικές σελίδες, οι οποίες εμφανίζονται αφού πατηθεί ένα από τα τέσσερα πρώτα κουμπιά της δεξιάς στήλης Νο 3.
Επίσης, υπάρχουν τρεις ραδιοσελίδες, οι οποίες εμφανίζονται πατώντας RADIO + αριθμός σελίδας.
Η dialing page εμφανίζεται πατώντας το πλήκτρο DIAL.
- Η Function area βρίσκεται δεξιά του panel πάνω από το πλήκτρο END.
- Η Telephone incoming call area εμφανίζει τις εισερχόμενες κλήσεις (μέχρι 4) όταν ο καλών δεν βρίσκεται στην πρώτη τηλεφωνική σελίδα. Βρίσκεται κάτω από την message area.
- Στη message area εμφανίζονται τα "operational error messages" όταν ο χρήστης του panel κάνει κάποια λανθασμένη επιλογή ή εάν το σύστημα δεν μπορεί να ανταποκριθεί στην επιλογή αυτή (βλ. Πίνακα 3.4.16.6)
- Information Area
Από την Information area ο χρήστης επιλέγει να ακούει από την κάσκα ή από τον loud speaker και να ρυθμίζει την ένταση της ακουστικότητας της κάσκας ή του loud speaker.

Σημείωση.- Η ενεργοποίηση/απενεργοποίηση όλων των επιλογών γίνεται με ON/OFF.



3.5.16.2 ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΣΤΗ RADIO OPERATION AREA (ROA)



Σχήμα 7



Ο ελεγκτής μπορεί να μεταφέρει, από την περιοχή επιλογής συχνοτήτων, μία συχνότητα σε μια κενή θέση της ROA, ενεργώντας ως εξής:

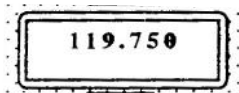
- I. Από την περιοχή επιλογής συχνοτήτων (σε μία από τις τρεις σελίδες), επιλέγει τη συχνότητα που θέλει να μεταφέρει και στη συνέχεια πατάει το πλήκτρο No 3 (Σχήμα No 7). Το τόξο E δείχνει τη συχνότητα η οποία δεν έχει ακόμα τοποθετηθεί στη radio operation area.
- II. Στη συνέχεια, στην αριστερή στήλη της ROA, επιλέγει μία θέση κενή (δεν έχει επιλογή συχνότητας) και πατάει το πλήκτρο No 4. Το τόξο F δείχνει ότι η επιλεγμένη συχνότητα από την περιοχή επιλογής συχνοτήτων πήγε στη ROA. Η εν λόγω συχνότητα είναι σε κατάσταση αναμονής (ST/BY).
- III. Όταν πατήσει το πλήκτρο No 4 μία φορά, εμφανίζεται η ένδειξη "RX", που σημαίνει ότι έχει μόνο λήψη. Όταν το πατήσει δύο φορές, εμφανίζεται η ένδειξη "RX/TX", που σημαίνει λήψη και εκπομπή.

3.5.16.3 ΑΚΥΡΩΣΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ (ROA)

Για να ακυρωθεί μία συχνότητα από τη ROA, πρέπει να είναι σε κατάσταση ST/BY, δηλαδή να μην είναι σε κατάσταση RX, RX/TX ή CP.

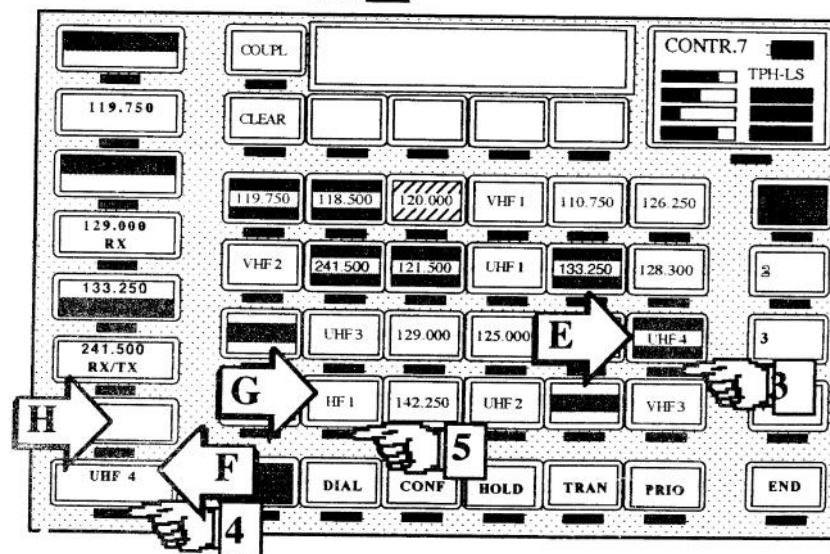
Ο ελεγκτής, για να επαναφέρει μια συχνότητα από κατάσταση RX ή RX/TX σε κατάσταση ST/BY, πατάει το πλήκτρο No 2 CLEAR και αμέσως μετά το πλήκτρο της συχνότητας.

Π.χ.:



Εάν η συχνότητα είναι CP (coupled), πρέπει να γίνει decoupled χρησιμοποιώντας τα πλήκτρα COUPL + πλήκτρο συχνότητας.

Από την περιοχή επιλογής συχνοτήτων, ο ελεγκτής επιλέγει τη συχνότητα που θέλει να ακυρώσει, όπως δείχνει το βέλος G, και πατάει το πλήκτρο No 5. Η συχνότητα επανέρχεται σε normal-Video και αφαιρείται από την περιοχή ROA, όπως δείχνει το βέλος H.



Σχήμα 8

3.5.16.4 ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΚΛΗΣΕΙΣ (INCOMING CALLS)

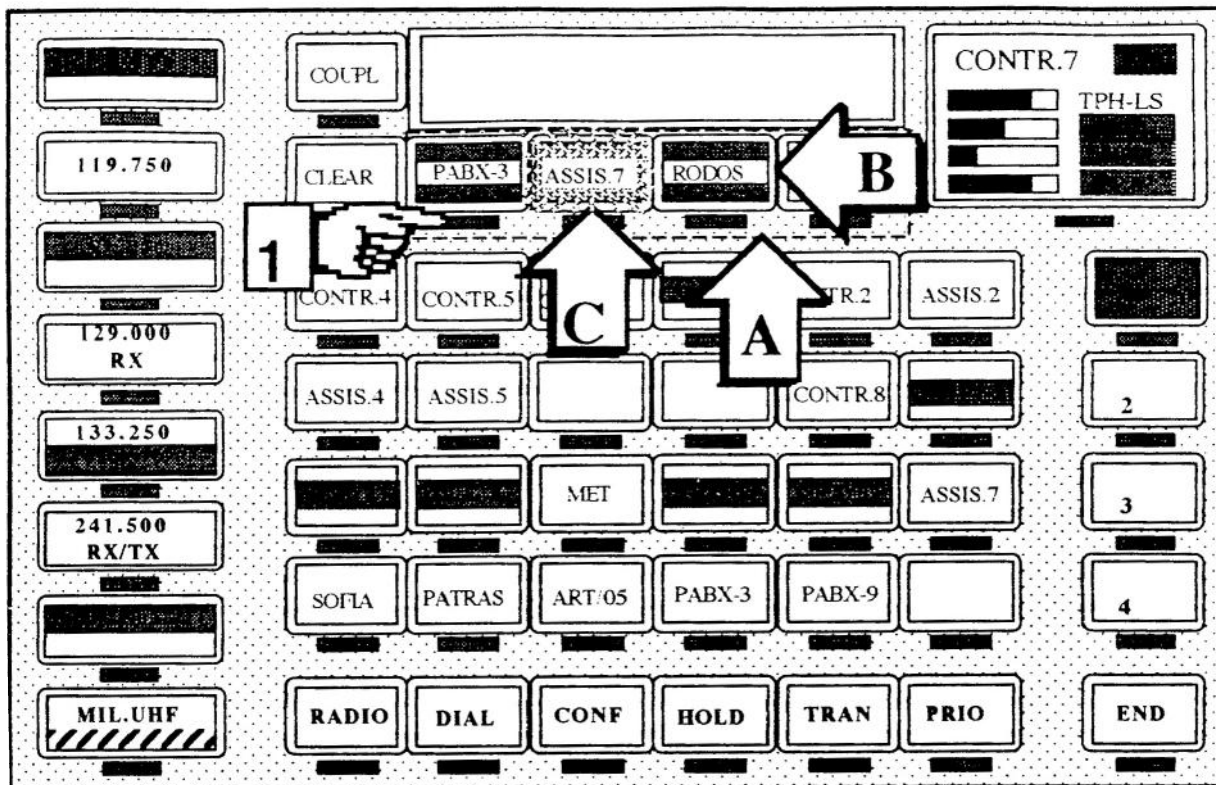
Οι εισερχόμενες κλήσεις εμφανίζονται στην telephone incoming call area όταν ο καλών δεν βρίσκεται στην πρώτη τηλεφωνική σελίδα, δηλαδή:

- Εάν ο ελεγκτής βρίσκεται στην πρώτη τηλεφωνική σελίδα του panel και καλεί συνδρομητή που βρίσκεται επίσης στην πρώτη σελίδα, φωτίζεται το mnemonic του καλούντος συνδρομητή και αναβοσβήνει το πλήκτρο της πρώτης τηλεφωνικής σελίδας. Η αποδοχή της κλήσης γίνεται από το πλήκτρο που βρίσκεται κάτω από τη θέση του συνδρομητή που καλεί.
Όταν ο συνδρομητής που καλεί βρίσκεται στη δεύτερη, τρίτη ή και τέταρτη σελίδα, τότε η εισερχόμενη κλήση εμφανίζεται στην telephone incoming call area. Η σειρά εμφάνισης των εισερχομένων κλήσεων είναι από αριστερά προς τα δεξιά. Η αποδοχή των κλήσεων γίνεται από το πλήκτρο της εκάστοτε κλήσης.
- Εάν ο ελεγκτής βρίσκεται στη δεύτερη, τρίτη ή και τέταρτη τηλεφωνική σελίδα του panel και καλεί συνδρομητή που βρίσκεται:
 - στην πρώτη σελίδα, τότε το σύστημα, αυτόματα και χωρίς να διακόψει την επικοινωνία που πιθανόν να ήταν σε εξέλιξη στη δεύτερη, τρίτη ή και τέταρτη σελίδα, αλλάζει σελίδα και εμφανίζεται η πρώτη με φωτισμένο το mnemonic του συνδρομητή που καλεί. Όταν ολοκληρωθεί η επικοινωνία με το συνδρομητή της δεύτερης, τρίτης ή και τέταρτης τηλεφωνικής



σελίδας απαντάει στην εισερχόμενη κλήση, όπως στην πρώτη περίπτωση

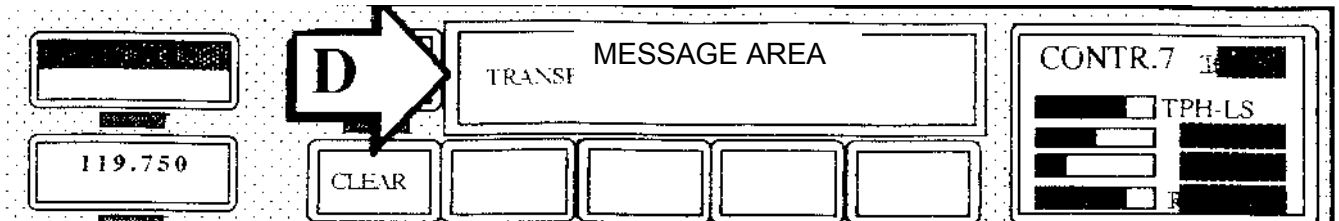
- στη δεύτερη, τρίτη ή και τέταρτη σελίδα, η εισερχόμενη κλήση εμφανίζεται στην telephone incoming call area και φωτίζεται η αντίστοιχη σελίδα.



Σχήμα 9



3.5.16.5 ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ ΤΟΥ PANEL ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΗΝΥΜΑΤΩΝ (MESSAGE AREA)



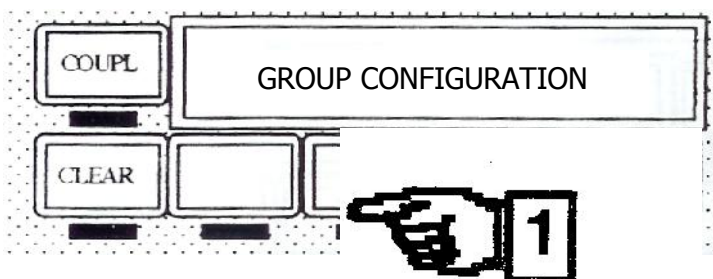
Σχήμα 10

Στην περιοχή μηνυμάτων εμφανίζονται στον ελεγκτή πληροφορίες για την τρέχουσα κατάσταση της θέσης, αναφορικά με τις ενέργειές του, όπως π.χ.:

3.5.16.6

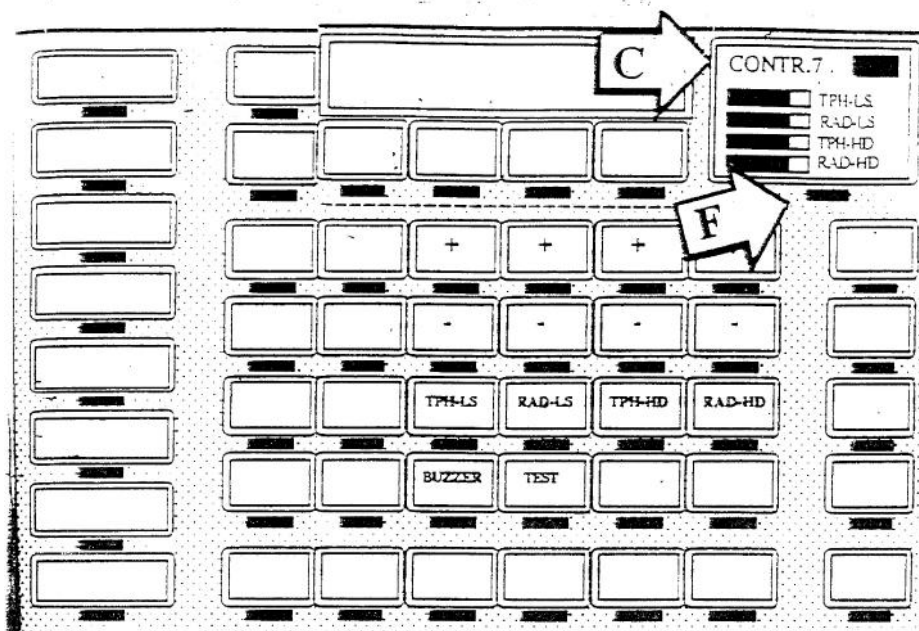
Wrong entry	⇒	Λάθος πλήκτρο
Wrong number	⇒	Ανύπαρκτο νούμερο (δεν υπάρχει στη μνήμη του συστήματος)
Multi entry	⇒	Ταυτόχρονο πάτημα πολλών πλήκτρων. Βλάβη του panel – ενημέρωση του VAR
Continuous entry	⇒	Συνεχές πάτημα πλήκτρου. Βλάβη του panel – ενημέρωση του VAR
Terminal R2 Out	⇒	Ο καλούμενος σταθμός είναι U/S ή δεν ανταποκρίνεται στην κλήση μου. Νέα προσπάθεια μετά από λίγο
Terminal busy	⇒	Απασχολημένη μονάδα (χρήση PRIO)
Trunk congestion	⇒	Η μονάδα έχει τις γραμμές της κατειλημμένες (χρήση PRIO)
Group reconfiguration	⇒	Για να γίνει αποδεκτό το νέο group configuration, πατάμε το πλήκτρο CLEAR
Priority Rejected	⇒	Μη αποδεκτή ενέργεια
Transfer Rejected	⇒	
Coupling Rejected	⇒	
Call Rejected	⇒	
RX/TX mode Rejected	⇒	
Conference Rejected	⇒	
Hold Rejected	⇒	

Group configuration όταν το πλήκτρο CLEAR αναβοσβήνει και εμφανίζεται η ένδειξη "GROUP-RECONFIGURATION" στην περιοχή μηνυμάτων, για να γίνει αποδεκτό το group configuration πρέπει ο ελεγκτής να πατήσει το πλήκτρο κάτω από το CLEAR (δείκτης 1).



Σχήμα 11

3.5.16.7 ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ ΤΟΥ PANEL ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ (INFORMATION AREA)



Σχήμα 12



Η σελίδα αυτή εμφανίζεται μέσω του πλήκτρου που βρίσκεται κάτω από την Information Area (βέλος F).

Η επαναφορά στην τηλεφωνική σελίδα γίνεται με δεύτερο πάτημα του ίδιου πλήκτρου.

3.5.16.7.1 Από τη σελίδα πληροφοριών ο χρήστης επιλέγει:

- να ακούει από την κάσκα ή από το μεγάφωνο (loud speaker) ή και από τα δύο
- να ρυθμίζει την ένταση της ακουστικότητας της κάσκας ή του loud speaker, σε τέσσερις διαφορετικές κλίμακες έντασης, χρησιμοποιώντας τα πλήκτρα (+) (-)
- τα πλήκτρα του Buzzer και του Test:
 - Buzzer: Όταν είναι ενεργοποιημένο το buzzer, όλες οι κλήσεις έρχονται με ηχητικό σήμα.
 - Test: Με το πλήκτρο αυτό γίνεται έλεγχος καλής λειτουργίας του panel.

Όποιο από τα πλήκτρα είναι φωτισμένο, σημαίνει ότι η επιλογή είναι ενεργοποιημένη.

3.5.16.7.2 Ενδείξεις της περιοχής πληροφοριών

- Το MNEMONIC (όνομα) της έδρας
- Ενδείξεις που αφορούν τα τηλεφωνικά/ραδιοφωνικά (TPH/RAD) μέσα.

Ερμηνεία συντμήσεων

I. TPH-LS	⇒ Telephone Loudspeaker	= το τηλέφωνο ακούγεται από το μεγάφωνο
II. RAD-LS	⇒ Radio Loudspeaker	= η συχνότητα ακούγεται από το μεγάφωνο
III. TPH-HD	⇒ Telephone Headset	= το τηλέφωνο ακούγεται μέσω κάσκας
IV. RAD-HD	⇒ Radio Headset	= η συχνότητα ακούγεται μέσω κάσκας
V. BUZZER	BOMBHTHS	= όλες οι κλήσεις έρχονται με ηχητικό σήμα
VI. TEST	Έλεγχος λειτουργίας του πάνελ	



3.5.16.8 ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ "TRANSFER"

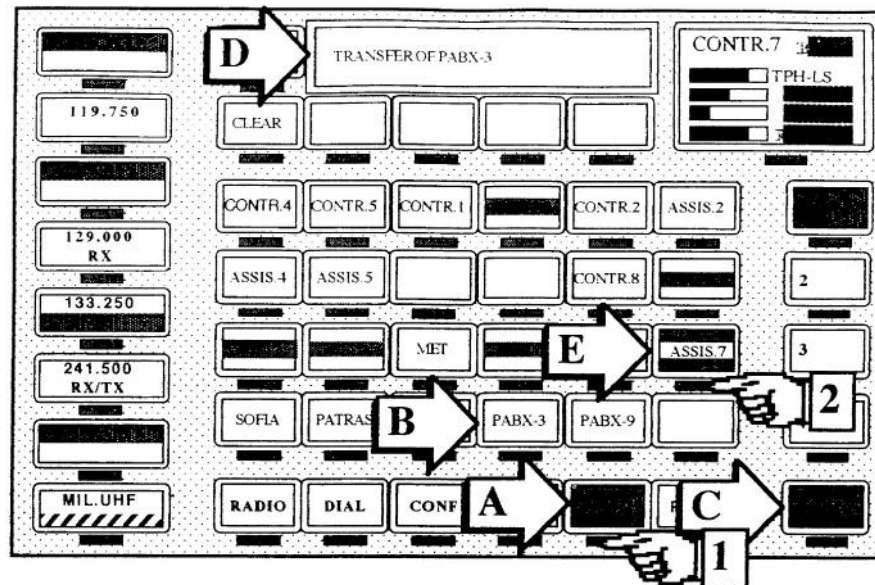
Είναι η διαδικασία κατά την οποία μία κλήση, αφού γίνει αποδεκτή, μεταβιβάζεται από μια θέση εργασίας σε μια άλλη, μέσα στο κέντρο, επειδή ο καλών δεν έχει άμεση πρόσβαση στην τρίτη θέση που μεταβιβάζεται η κλήση. Π.χ.:

- καλεί η ΚΑΜ τον AC11 και ζητά να συνδεθεί με τη LAR διότι δεν έχει άμεση πρόσβαση ή
- το ΗΕCΑ καλεί τον AC7 για να μεταβιβάσει EST στο ΡΑΧΙΣ το οποίο ανήκει στον AC1.

Ο ελεγκτής του AC11 ή του AC7 , αφού έχει αποδεχθεί την αρχική κλήση, ενεργεί ως εξής:

- ενεργοποιεί το πλήκτρο TRAN. Το πλήκτρο END παραμένει ενεργό. Το μήνυμα "TRANSFER OF" εμφανίζεται στην περιοχή μηνυμάτων και
- πατάει το πλήκτρο της LAR ή του AC1 αντίστοιχα και, στη συνέχεια, πατάει το πλήκτρο END. Η κλήση προωθείται στους συνδρομητές LAR και 1 Α αντίστοιχα σαν μία εισερχόμενη κλήση στα panel τους.

Σημείωση.- Ο μεταβιβαζων δεν χρειάζεται να περιμένει να απαντήσει ο συνδρομητής στον οποίο προωθήθηκε η κλήση για να τερματίσει (END) την επικοινωνία TRANSFER. Εάν θέλει να ακυρώσει την μεταβίβαση της επικοινωνίας πριν την ολοκληρώσει, τούτο γίνεται πατώντας πάλι το πλήκτρο TRAN.

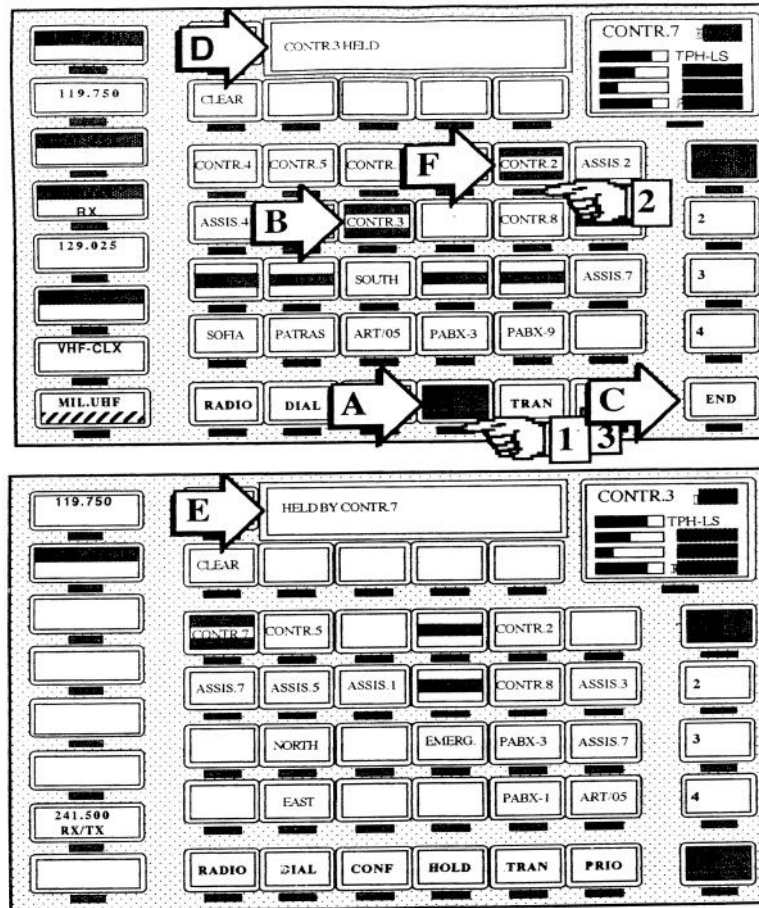


Σχήμα 13

3.5.16.8.1 Κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της λειτουργίας TRANSFER:

- οι εισερχόμενες κλήσεις δεν μπορούν να απαντηθούν πριν ολοκληρωθεί η επικοινωνία TRAN
- οι intrusion εισερχόμενες κλήσεις απορρίπτονται
- οι κλήσεις από συνδρομητές επαρχιακών κέντρων ή θέσεων εργασίας εντός του κέντρου δεν μπορούν να γίνουν transfer σε τηλεφωνικές γραμμές
- όταν βρίσκεται σε εξέλιξη η λειτουργία HOLD, δηλαδή είναι ήδη ενεργοποιημένο το πλήκτρο HOLD, ο χρήστης που βρίσκεται σε κατάσταση HOLD δεν μπορεί να γίνει transfer σε μια άλλη θέση εργασίας ή να συνδεθεί με επαρχιακό κέντρο, παρά μόνο αφού ακυρωθεί η λειτουργία HOLD.

3.5.16.9 ANAMONH (HOLD)



Σχήμα 14

Όταν κατά τη διάρκεια της ομιλίας με συνδρομητή:

1. ο ελεγκτής δεχθεί κλήση από έναν τρίτο και θεωρήσει ότι η εισερχόμενη κλήση είναι σπουδαιότερης σημασίας και θέλει να του απαντήσει,
2. ο ελεγκτής χρειάζεται να πραγματοποιήσει μια εξερχόμενη κλήση,

αυτό μπορεί να το επιτύχει ενεργοποιώντας τη λειτουργία HOLD, οπότε ο πρώτος συνδρομητής "μπαίνει σε αναμονή".

Τούτο επιτυγχάνεται ως εξής:

1. Ο ελεγκτής πατάει το πλήκτρο No 1 και το HOLD γίνεται active.
2. Η επικοινωνία που είχε με τον control 3 παραμένει (τόξο B). Το πλήκτρο END βρίσκεται σε κατάσταση stand by (τόξο C). Στην περιοχή μηνυμάτων εμφανίζεται το μήνυμα "control 3 HELD" (τόξο D).



Ο συνδρομητής που ήταν σε επικοινωνία μπήκε σε κατάσταση αναμονής (HOLD) και λαμβάνει την ένδειξη "HELD BY CONTR 7" (τόξο Ε).

3. Απαντάει στην εισερχόμενη κλήση πατώντας το πλήκτρο Νο 2 και επικοινωνεί με τον control 2 (τόξο F). Το END ενεργοποιείται. Όταν τερματιστεί η επικοινωνία με τον control 2, πατάει το πλήκτρο Νο 1 (τόξο Α) και επανέρχεται στην αρχική επικοινωνία με τον control 3.

3.5.16.9.1 Σημειώνεται ότι:

- ο συνδρομητής που βρίσκεται σε HOLD μπορεί να ακυρώσει το HOLD με το πλήκτρο END
- εάν ο συνδρομητής που βρίσκεται σε HOLD δεχθεί κλήση με Intrusion priority, ακυρώνεται το HOLD αυτόματα
- δεν μπαίνει σε HOLD ο συνδρομητής που κάλεσε με Priority
- όταν υπάρχει conference, η σύνδεση αυτή δεν μπαίνει σε HOLD
- μια σύνδεση σε αναμονή HELD δεν μπορεί να γίνει Transferred.

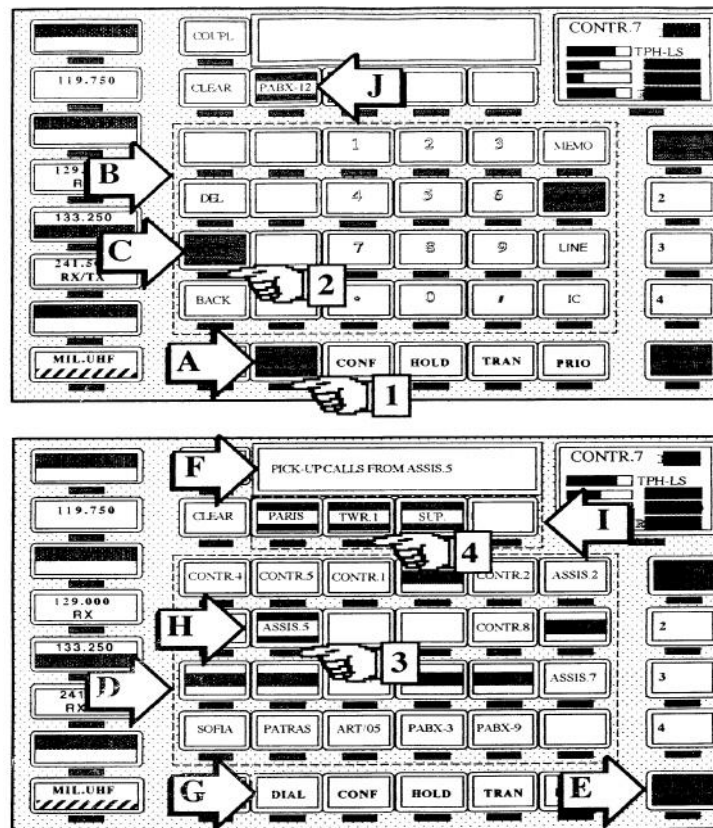
3.5.16.10 CALL PICK UP (ΤΣΙΜΠΗΜΑ ΚΛΗΣΗΣ)

Όταν ο ελεγκτής δεν έχει κάποια επικοινωνία σε εξέλιξη στο panel του (idle mode), τότε μπορεί να «τσιμπήσει» και να απαντήσει σε κλήση που είναι εισερχόμενη σε κάποια άλλη κοντινή θέση (panel).

3.5.16.10.1 Τούτο το επιτυγχάνει ο ελεγκτής ως εξής:

- πατάει το πλήκτρο του DIAL
 - το πλήκτρο DIAL γίνεται ACTIVE (τόξο Α)
 - η σελίδα dialing εμφανίζεται αυτόματα (τόξο Β)
- πατάει το πλήκτρο του PICK (τόξο 2)
 - το πλήκτρο PICK ενεργοποιείται (τόξο C)
 - εμφανίζεται η (DA) σελίδα στην κεντρική περιοχή (τόξο Ο)
 - το πλήκτρο END ενεργοποιείται (τόξο Ε)
 - εμφανίζεται το μήνυμα "PICK UP CALLS FROM" (τόξο F)
 - Το πλήκτρο DIAL είναι σε κατάσταση STAND BY (τόξο G)
- πατάει το πλήκτρο του DA κουμπιού που έχει το όνομα της διπλανής θέσης (π.χ. ASSIS 5) η οποία δέχεται αρχικά την κλήση:
 - το όνομα του συνδρομητή της διπλανής θέσης προστίθεται στο μήνυμα "PICK UP CALLS FROM 5A"
 - το όνομα του χρήστη που καλεί τη διπλανή θέση εμφανίζεται στην πρώτη δεξιά θέση της περιοχής εισερχόμενων κλήσεων (τόξο J)
- πατάει το πλήκτρο του κουμπιού (PABX 12) και επικοινωνεί με τον εν λόγω χρήστη.

Σημείωση.- Από την ώρα που ο ελεγκτής πατήσει το πλήκτρο του κουμπιού PICK δεν μπορεί να απαντήσει στις δικές του εισερχόμενες κλήσεις.



Σχήμα 15

3.5.16.11 ΧΡΗΣΗ ΚΑΣΚΑΣ/ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ

3.5.16.11.1 Σε κάθε έδρα, στη θέση του ελεγκτή ραντάρ και του planner, υπάρχουν δύο φις εισόδου (connecting panel).

Κάθε ένα connecting panel έχει δύο εισόδους για την προσαρμογή της κάσκας ή του μικροφώνου. Η μία είσοδος είναι για τον εκπαιδευτή (Instructor – IN) και η άλλη για τον ελεγκτή (Operator – OP).

Η εκπομπή του Instructor καλύπτει αυτή του ελεγκτή, πιέζοντας μόνο το button της κάσκας ή το ποδοστήριο (foot-switch).

Το δεξιό connecting panel είναι για το κύριο και εφεδρικό σύστημα, ενώ το αριστερό είναι μόνο για το εφεδρικό.

Το δεξιό foot-switch μπορεί να χρησιμοποιηθεί για το κύριο και το εφεδρικό σύστημα, το αριστερό μόνο για το εφεδρικό.

Εάν το κυρίως σύστημα τεθεί εκτός λειτουργίας, ο ελεγκτής μπορεί να εκπέμψει στο εφεδρικό σύστημα (αφού ενεργοποιήσει το back-up panel) χωρίς να αλλάξει connecting panel.

Δεν εκπέμπει όμως ποτέ και από τα δύο συστήματα (main και back-up panel).



Η θέση εργασίας του βοηθού διαθέτει μία εγκοπή για να προσαρμόζει την κάσκα για τις τηλεφωνικές του επικοινωνίες.

- 3.5.16.11.2 Στην έδρα, στη θέση του ελεγκτή ραντάρ και του planner, υπάρχουν δύο ρυθμιστές έντασης. Ο αριστερός ρυθμίζει την ένταση του τηλεφώνου και ο δεξιός την ένταση της συχνότητας.

Η ίδια ακριβώς δυνατότητα ρύθμισης της έντασης υπάρχει και στην information area του panel (βλ. παράγραφο 3.4.16.7.1).

Ο ελεγκτής, κατά τη διάρκεια της λήψης της συχνότητας, όταν χρησιμοποιεί την κάσκα, ακούει και από τα δύο ακουστικά. Όταν όμως κατά τη διάρκεια της λήψης έχει και τηλεφωνική σύνδεση, γίνεται διαχωρισμός, όπου από την πλευρά που είναι το μικρόφωνο ακούει τη συχνότητα, ενώ από την άλλη ακούει το τηλέφωνο.

- 3.5.16.12 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΤΟΥ PANEL ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

- 3.5.16.12.1 Συνεργασία μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΑΘΗΝΑΙ APP

Σε αυτή την περίπτωση, και με βασική προϋπόθεση ότι το PALLAS UPGRADE λειτουργεί σε NORMAL MODE, οι συνεργασίες μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και του ΑΘΗΝΑΙ APP έχουν ως εξής:

- 3.5.16.12.1.1 Ο έλεγχος ραντάρ συνεχίζεται κανονικά. Η αναγνώριση ενός α/φ που γίνεται κατά την είσοδό του στο FIR Αθηνών ή κατά την αναχώρησή του από ελληνικό α/δ, διατηρείται μέχρι το τέλος της εξυπηρέτησης ραντάρ ή μέχρι τυχόν απώλειά της.

Η μεταβίβαση ελέγχου του α/φ πραγματοποιείται, χωρίς προηγούμενη συνεργασία μεταξύ των δύο μονάδων, ένα λεπτό ή 10 NM πριν το COP, με την εντολή προς το α/φ να καλέσει στη κατάλληλη συχνότητα.

- 3.5.16.12.1.2 Τα α/φ θα μεταβιβάζονται στα προκαθορισμένα σημεία μεταβίβασης ελέγχου και επικοινωνιών.

I. Το ΑΘΗΝΑΙ APP θα μεταβιβάζει στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1 τα αναχωρούντα α/φ:

- στα προκαθορισμένα επίπεδα πτήσης, εφόσον διατηρείται ο απαιτούμενος διαχωρισμός των 10 NM μεταξύ των α/φ,
- σε επίπεδα πτήσης που ορίζονται ανά 2000 FT κάτω από τα προκαθορισμένα, όταν δεν διατηρείται ο απαιτούμενος διαχωρισμός των 10 NM μεταξύ των α/φ.

II. Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα παραδίδει στο ΑΘΗΝΑΙ APP τα αφικνούμενα α/φ:

- στα προκαθορισμένα επίπεδα πτήσης, εφόσον διατηρείται ο απαιτούμενος διαχωρισμός των 10 NM μεταξύ των α/φ



- σε επίπεδα πτήσης που ορίζονται ανά 2000 FT πάνω από τα προκαθορισμένα, όταν δεν διατηρείται ο απαιτούμενος διαχωρισμός των 10 NM μεταξύ των α/φ.

3.5.16.12.1.3 Οι υπερπτήσεις θα προωθούνται στην επόμενη μονάδα ελέγχου, στα προσυμφωνημένα επίπεδα πτήσης και σημεία εισόδου/εξόδου από/προς την ΤΜΑ.

Εάν τούτο δεν είναι εφικτό, καθίσταται αναγκαία η αμοιβαία ενημέρωση μέσω:

- του εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος
- των τηλεφώνων του προϊσταμένου Φυλακής, που μαγνητοφωνούνται.

Οι προϊστάμενοι Φυλακής των δύο μονάδων αποφασίζουν, αν κρίνεται αναγκαία η λήψη μέτρων ρύθμισης ροής της κυκλοφορίας λόγω απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών.

3.5.16.12.2 Συνεργασία μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και άλλης μονάδας ελέγχου Ε.Κ.

3.5.16.12.2.1 Σε αυτή την περίπτωση το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 έχει τη δυνατότητα να επικοινωνούν:

- μέσω των γκρι τηλεφώνων, χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).
Ο προϊστάμενος Φυλακής θα ενημερώνει τους αντίστοιχους προϊστάμενους Φυλακής σε ποιους αριθμούς θα καλούν ανάλογα με την τομεοποίηση.
- μέσω των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ, σε περίπτωση που τα γκρι τηλέφωνα δεν είναι διαθέσιμα. Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι εξωτερική εξυπηρετεί όμως για λήψη EST.
- μέσω G/A/G

3.5.16.12.2.2 Όταν οι διαδικασίες της παρ. 3.4.16.12.2.1 δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το COP να καλέσουν στη λειτουργούσα συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας Ε.Κ. προκειμένου να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν.

3.5.16.12.2.3 Στις γραπτές Συμφωνίες Συνεργασίας, στο Παράρτημα Γ, αναφέρονται, μεταξύ άλλων, οι διευθύνσεις και οι αριθμοί επικοινωνίας των συνδρομητών μέσω AFTN ή μέσω FAX.



3.5.16.13 ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΤΟΜΕΩΝ ΜΕ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ

3.5.16.13.1 Σε περίπτωση δυσλειτουργίας της προτεινόμενης συχνότητας, συνιστάται να αντικαθίσταται με άλλη συχνότητα, κατά προτεραιότητα climax, διαφορετικά με συνδυασμό μη climax συχνότητας με μία συχνότητα από το σύστημα back-up.

Κατωτέρω, προτείνεται η χρήση μίας συχνότητας σε συνδυασμό με το configuration των τομέων.

3.5.16.13.2 Όταν λειτουργούν τρεις τομείς, ο AC4, ο AC5, ο AC6 και οι υπόλοιποι είναι συγκεντρωμένοι (grouped) σε αυτούς:

B/BA	N/NA	Δ/ΝΔ
AC4	AC5	AC6
AC3	AC1	AC7
AC8	AC2	AC11
AC10	AC9	
AC12	AC13	
AC16	AC15	
AC17		
AC18		
Συχνότητα 132.375	Συχνότητα 125.200	Συχνότητα 134.325coupled 124.625

3.5.16.13.3 Όταν λειτουργούν τέσσερις τομείς:

B/BA	N	NA	Δ/ΝΔ
AC4	AC5	AC2	AC6
AC3	AC1	AC9	AC7
AC8	AC15	AC13	AC11
AC10			
AC12			
AC14			
AC16			
AC17			
AC18			
Συχνότητα 132.375	Συχνότητα 125.200	Συχνότητα 133.325	Συχνότητα 134.325 coupled 124.625



3.5.16.13.4 Όταν λειτουργούν πέντε τομείς:

B/BA	N	NA	Δ	N/NA
AC4	AC5	AC2	AC6	AC7
AC3	AC1	AC9	AC11	
AC8	AC15	AC13		
AC10				
AC12				
AC14				
AC16				
AC17				
AC18				
Συχνότητα 132.375	Συχνότητα 125.200	Συχνότητα 133.325	Συχνότητα 134.325	Συχνότητα 124.625

3.5.16.13.5 Όταν λειτουργούν έξι τομείς:

B	BA	N	NA	Δ	NA
AC4	AC14	AC5	AC2	AC6	AC7
AC10	AC3	AC1	AC9		AC11
AC12	AC8	AC15	AC13		
	AC16				
	AC17				
	AC18				
Συχνότητα 132.375	Συχνότητα 133.575	Συχνότητα 125.200	Συχνότητα 133.325	Συχνότητα 134.325	Συχνότητα 124.625



3.6 SMC

Το SMC είναι το σύστημα που παρακολουθεί και ελέγχει τη σωστή λειτουργία των συστημάτων που χρησιμοποιούνται στον έλεγχο Ε.Κ. Είναι εγκαταστημένο στην αίθουσα των ηλεκτρονικών, οι οποίοι και είναι επιφορτισμένοι με την παρακολούθησή του.

3.6.1 Το SMC παρακολουθεί και ελέγχει την καλή λειτουργία των συστημάτων αεροναυτιλίας.

Το Κέντρο Παρακολούθησης και Ελέγχου του Συστήματος Αεροναυτιλίας (System Monitoring and Control) είναι εγκαταστημένο και λειτουργεί σε ιδιαίτερο χώρο στο χώρο εγκατάστασης ηλεκτρονικών συστημάτων και συσκευών αεροναυτιλίας της ΥΕΠ/Ε4.

Η λειτουργία του SMC είναι καθοριστική για την εξασφάλιση της αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας των συστημάτων αεροναυτιλίας, διότι ως αυτόνομο σύστημα παρέχει, αφενός μεν τη δυνατότητα παρακολούθησης της καλής λειτουργίας των επιμέρους συστημάτων, αφετέρου δε τη δυνατότητα διορθωτικής παρέμβασης σε όσα συστήματα δεν είναι στελεχωμένα (εκτός P/B).

3.7 AFTN

Το AFTN είναι δίκτυο διανομής των σημάτων των υπηρεσιών ελέγχου Ε.Κ. και ανήκει στην αρμοδιότητα των τηλεπικοινωνιακών.



(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

**ΓΡΑΠΤΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ**

4.1 ΓΕΝΙΚΑ - 1 -

- 4.1.1 Γενικές διαδικασίες συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και άλλων μονάδων εξυπηρέτησης Ε.Κ. - 1 -
- 4.1.2 VFR πτήσεις - 4 -
- 4.1.3 Εξυπηρέτηση συνέγερσης - 5 -
- 4.1.4 Δομή των γραπτών Συμφωνιών - Παραρτήματα - 5 -

**4.2 ΓΡΑΠΤΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΚΕΠ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΜΕ ΓΕΙΤΟΝΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ - 7 -**

- 4.2.1 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΙΣΤΑΝΜΠΟΥΛ ACC- 7 -
- 4.2.2 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP .- 9 -
- 4.2.3 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΑΪΡΟ ACC..... - 13 -
- 4.2.4 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ACC ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ - 16 -
- 4.2.5 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΑΛΤΑ ACC - 19 -
- 4.2.6 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC - 22 -
- 4.2.7 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ACC ΡΩΜΗΣ..... - 29 -
- 4.2.8 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ/ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και ΣΚΟΠΙΑ ACC - 32 -



4.2.9 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ - ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP-ΚΑΒΑΛΑ APP και ΣΟΦΙΑ ACC.....	- 36 -
4.2.10 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ/ΚΕΡΚΥΡΑ APP και ΤΙΡΑΝΑ ACC.....	- 41 -
4.2.11 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΤΙΡΑΝΑ ACC.....	- 44 -
4.3 ΓΡΑΠΤΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ Ε.Κ. - 47 -	
4.3.1 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP	- 47 -
4.3.2 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΑΘΗΝΑΙ APP.....	- 51 -
4.3.3 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP.....	- 60 -
4.3.4 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ ΚΑΙ ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP	- 65 -
4.3.5 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ – ΚΑΒΑΛΑ APP – ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP.....	- 70 -
4.3.6 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΕΡΚΥΡΑ APP.....	- 76 -
4.3.7 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΩΣ APP	- 85 -
4.3.8 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΛΗΜΝΟΣ APP	- 89 -
4.3.9 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP	- 92 -
4.3.10 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΥΚΟΝΟΣ APP	- 99 -
4.3.11 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP.....	- 102 -
4.3.12 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΡΟΔΟΣ APP	- 105 -
4.3.13 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΑΜΟΣ APP	- 110 -
4.3.14 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP	- 113 -
4.3.15 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ - ΣΚΙΑΘΟΣ APP και ΑΛΜΥΡΟΣ APP*	- 116 -



4.3.16	Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΧΙΟΣ APP	- 121 -
4.4	ΓΡΑΠΤΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ΜΕ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΛΕΓΧΟΥ Ε.Κ.	- 124 -
4.4.1	Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ ΚΑΙ ΑΚΤΙΟΝ APP	- 124 -
4.4.2	Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ΚΑΙ ΑΛΜΥΡΟΣ APP	- 131 -
	-	
4.4.3	Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ ΚΑΙ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP ...	- 139 -
4.4.4	Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ ΚΑΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP	- 146 -
4.4.5	Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ΚΑΙ ΛΑΡΙΣΑ APP ..	- 152 -
4.4.6	Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ ΚΑΙ ΣΚΥΡΟΣ APP.....	- 161 -
4.4.7	Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ ΚΑΙ ΣΟΥΔΑ APP	- 166 -
4.4.8	Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ΚΑΙ ΤΑΝΑΓΡΑ APP	- 174 -
4.5	ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	- 182
	-	
4.5.1	ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΒΟΛΗΣ ΚΡΗΤΗΣ	- 182 -
4.5.2	Συνεργασία μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΚΕΝΑ	- 186 -



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΓΡΑΠΤΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ Ε.Κ.

4.1 ΓΕΝΙΚΑ

Οι γραπτές Συμφωνίες Συνεργασίας έχουν σκοπό να καθορίσουν τις επιχειρησιακές διαδικασίες συνεργασίας που θα εφαρμόζονται μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και των άλλων μονάδων ελέγχου Ε.Κ., όταν παρέχεται εξυπηρέτηση Ε.Κ. (ATS) σε πτήσεις γενικής κυκλοφορίας [(GAT) IFR/VFR] και/ή σε πτήσεις επιχειρησιακής κυκλοφορίας (OAT).

Γραπτές Συμφωνίες Συνεργασίας έχουν επίσης συναφθεί και με μονάδες ή Υπηρεσίες που, αν και δεν παρέχουν έλεγχο Ε.Κ., το έργο τους συνδέεται άμεσα με το έργο του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

Οι διαδικασίες αυτές είναι συμπληρωματικές εκείνων που καθορίζονται από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), το Eurocontrol και/ή τους ισχύοντες εθνικούς κανονισμούς

4.1.1 Γενικές διαδικασίες συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και άλλων μονάδων εξυπηρέτησης Ε.Κ.

Ο συντονισμός των πτήσεων μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και μονάδων ελέγχου Ε.Κ. θα πραγματοποιείται με αναφορά στο συμφωνηθέν σημείο συντονισμού (COP) της σχετικής διαδρομής με τη μεταβίβαση σημάτων EST, είτε προφορικά είτε μέσω OLDI.

Στα σημεία συντονισμού (COPs), οι πτήσεις θα θεωρείται ότι διατηρούν το συμφωνηθέν επίπεδο πτήσης, εκτός εάν, περιορισμοί ανόδου/καθόδου έχουν σαφώς προφορικά συμφωνηθεί μεταξύ των δύο μονάδων ελέγχου Ε.Κ.

Αποδεχόμενη μονάδα είναι η μονάδα ελέγχου που αναλαμβάνει τον έλεγχο του αεροσκάφους.

Αν η αποδεχόμενη μονάδα ελέγχου Ε.Κ. δεν μπορεί να αποδεχθεί μία πτήση με τις συνθήκες που περιγράφονται ανωτέρω, θα δηλώνει ρητά την αδυναμία της και θα καθορίζει τις συνθήκες με τις οποίες θα γίνει αποδεκτή η πτήση.

Για κάθε προτεινόμενη απόκλιση από τις συνθήκες που έχουν σαφώς συμφωνηθεί, (π.χ. σημείο συντονισμού, διαδρομή ή επίπεδο πτήσης) η μεταβιβάζουσα μονάδα θα υποβάλει αίτημα αποδοχής (approval request).



Η μονάδα ελέγχου Ε.Κ. που αποδέχθηκε τον έλεγχο ενός α/φ δεν έχει υποχρέωση να γνωστοποιήσει στη μεταβιβάζουσα μονάδα ότι αποκατέστησε επικοινωνία με αυτό, εκτός εάν τούτο ζητηθεί από τη μεταβιβάζουσα για μια συγκεκριμένη πτήση.

Εάν η αποδεχόμενη μονάδα δεν αποκαταστήσει επικοινωνία με το α/φ εντός 3 λεπτών από το χρόνο που τούτο υπολόγιζε να περάσει το κοινό σημείο μεταβίβασης ελέγχου και επικοινωνίας, τότε ενημερώνει τη μεταβιβάζουσα μονάδα.

Εάν μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και της μονάδας ελέγχου Ε.Κ. παρεμβάλλεται τρίτη μονάδα ελέγχου, οι συνεργασίες και ο συντονισμός των πτήσεων θα γίνεται μεταξύ των δύο άμεσα εμπλεκόμενων μονάδων, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά.

Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα εκχωρεί εξουσιοδότηση και κώδικα SSR στην ενδιαφερόμενη μονάδα ελέγχου για τα α/φ που πρόκειται να εισέλθουν στην περιοχή ευθύνης του:

- IFR ή
- VFR πάνω από το FL195

Πληροφορίες πτήσεων που δεν εισάγονται στο σύστημα ή δεν εμφανίζονται στο ηλεκτρονικό strip και για τις οποίες απαιτείται ειδικός χειρισμός (emergency, hospital flights e.tc.), το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και η συνεργαζόμενη μονάδα αναλαμβάνουν την υποχρέωση της αμοιβαίας ενημέρωσης

Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και της άλλης μονάδας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διαδικασίες, δηλαδή είτε μέσω της διαδικασίας OLDI, είτε μέσω τηλεφώνου.

Όταν η ανταλλαγή δεδομένων πτήσης (EST) γίνεται τηλεφωνικά, τότε το EST μεταβιβάζεται στον αρμόδιο τομέα της αποδεχόμενης μονάδας ελέγχου Ε.Κ. 10' λεπτά τουλάχιστον, αλλά όχι νωρίτερα από 30' λεπτά, πριν από τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης (ΕΤΟ) του α/φ στα σημεία συντονισμού (COPs).

Το προφορικό EST θα περιέχει:

- I. χαρακτηριστικό κλήσης
Σημείωση.- Η αποδεχόμενη μονάδα ελέγχου Ε.Κ., για να δηλώσει ότι το σχέδιο πτήσης είναι διαθέσιμο, θα αναφέρει τον τύπο του α/φ και τον προορισμό μόλις ακούσει το call sign.
- II. είδος πτήσεως (IFR-VFR)
- III. SSR code
- IV. τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης των α/φ (ΕΤΟ) στα σημεία συντονισμού (COPs) όπως αναφέρονται στην παρ. Δ.2.1 και Δ.2.2 του Παραρτήματος Δ της κάθε Συμφωνίας



- V. το εξουσιοδοτηθέν επίπεδο πτήσης (CFL), προσδιορίζοντας τυχόν περιορισμούς ανόδου/καθόδου στο σημείο συντονισμού
- VI. άλλες πληροφορίες, αν υπάρχουν (π.χ. πτήσεις hospital, emergency, RCF κ.λπ.).

Σημείωση.- Κατά τη μεταβίβαση του προφορικού EST η αποδεχόμενη μονάδα εξυπηρέτησης E.K. θα πληροφορείται από τη μεταβιβάζουσα για το RVSM status του α/φ με τη χρήση της ακόλουθης φρασεολογίας κατά περίπτωση:

- . "NEGATIVE RVSM"
- . "NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT"
- . "UNABLE RVSM DUE TURBULENCE"
- . "UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT"

Όποιες σημαντικές αναθεωρήσεις προκύπτουν στα δεδομένα πτήσης θα μεταβιβάζονται στην αποδεχόμενη μονάδα ελέγχου E.K.

Χρονική διαφορά 3' λεπτών ή περισσότερο θα μεταβιβάζεται στην αποδεχόμενη μονάδα ελέγχου E.K.

Όποιες αλλαγές προκύπτουν στα συμφωνηθέντα επίπεδα πτήσης, εντός 5' λεπτών από τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης στο σημείο συντονισμού (ETO), υπόκεινται στην διαδικασία του approval request.

Σημείωση.- Σημαντική αναθεώρηση θεωρείται και ό,τι επηρεάζει το RVSM status του α/φ, οπότε η αποδεχόμενη μονάδα ενημερώνεται:

- με τη χρήση της κατάλληλης φρασεολογίας:
 - . "UNABLE RVSM DUE TURBULENCE"
 - . "UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT" ή
- με την περιγραφή της κατάστασης έκτακτης ανάγκης που βρίσκεται το α/φ

Όταν δεν μπορεί να τηρηθεί ο ελάχιστος χρόνος προειδοποίησης των 10' λεπτών του προφορικού EST τότε, ανάλογα με την περίπτωση, θα γίνεται χρήση της διαδικασίας approval request ή expedite clearance.

Η μεταβίβαση των επικοινωνιών θα συντελείται όχι αργότερα από τη μεταβίβαση του ελέγχου E.K., εκτός αν συμφωνηθεί διαφορετικά κατά περίπτωση.

Το σημείο μεταβίβασης της επικοινωνίας μπορεί να είναι διαφορετικό από το σημείο συντονισμού, εφ' όσον αυτό ζητηθεί από την αποδεχόμενη το α/φ μονάδα παροχής ελέγχου εξυπηρέτησης E.K. και συμφωνήσει η μεταβιβάζουσα και εφ' όσον δεν υπάρχει άλλη εμπλεκόμενη κυκλοφορία. Μεταβίβαση της επικοινωνίας δεν σημαίνει και μεταβίβαση του ελέγχου E.K. Η αποδεχόμενη το α/φ μονάδα ελέγχου E.K. δεν θα προβαίνει σε καμία αλλαγή της κατάστασης πτήσης του α/φ, εφ' όσον τούτο δεν έχει εισέλθει στην περιοχή ευθύνης της, εκτός αν υπάρξει προηγούμενη συνεργασία των εμπλεκόμενων μερών.



Ειδικότερα δε, όσον αφορά στις διαδικασίες συντονισμού μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και στρατιωτικών μονάδων σχετικά με τη διακίνηση των στρατιωτικών α/φ εκτός ΜΤΜΑς, προκειμένου να επιχειρήσουν σε δεσμευμένες περιοχές, αυτές συνήθως περιγράφονται, ανάλογα με τον τύπο της πτήσης (IFR, VFR μέχρι το FL195, VFR άνωθεν του FL195, κατά τη διάρκεια της νύκτας κ.λπ.) στην παρ. Δ.5 κάθε σχετικής Συμφωνίας.

4.1.2 VFR πτήσεις

Στο FIR Αθηνών και στις περιοχές αρμοδιότητας του ΑΘΗΝΑΙ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ INFORMATION, οι VFR πτήσεις μέχρι και το FL195, εξυπηρετούνται από το ΑΘΗΝΑΙ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ INFORMATION και διεξάγονται σύμφωνα με τους κανόνες που θεσπίζονται στο Annex 2, DOC 4444 του ICAO και στο ΕΑΠ Ελλάδας.

Στις συνεργασίες μεταξύ της θέσης FIC/VFR και των υπολοίπων μονάδων εξυπηρέτησης Ε.Κ. εφαρμόζεται η αρχή του "step by step", δηλαδή η μία εμπλεκόμενη μονάδα ενημερώνει την αμέσως επόμενη γειτνιάζουσα. Εάν παρεμβάλλεται περιοχή ευθύνης του ΑΘΗΝΑΙ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ INFORMATION, τότε την ευθύνη ενημέρωσης της επόμενης μονάδας φέρει το ΑΘΗΝΑΙ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ INFORMATION.

Για τις VFR πτήσεις που γνωρίζει η θέση FIC/VFR ότι θα επηρεάσουν την ΤΜΑ ή την ΜΤΜΑ μιας μονάδας εξυπηρέτησης Ε.Κ. και τούμπαλιν, ανταλλάσσονται μεταξύ των δύο μονάδων τα ακόλουθα στοιχεία:

- I. χαρακτηριστικό κλήσης
- II. τύπος α/φ , εφ' όσον είναι γνωστός
- III. τόπος αναχώρησης/προορισμού, εάν δεν είναι γνωστά
- IV. επιθυμητή διαδρομή και ύψος, εάν είναι γνωστά
- V. υπολογιζόμενος χρόνος σε συγκεκριμένο σημείο ή στο κοινό σημείο των ορίων των περιοχών ευθύνης ή ο πραγματικός χρόνος απογείωσης ή ο υπολογιζόμενος χρόνος προσγείωσης στο α/δ προορισμού ανάλογα με το είδος της πτήσης, όποιο είναι διαθέσιμο,
- VI. άλλες πληροφορίες (hospital flights, κ.λπ.)

Η ανταλλαγή των δεδομένων πτήσης θα γίνεται αμέσως μετά την απογείωση του α/φ ή μετά την πρώτη επαφή και σε κάθε περίπτωση, εάν είναι δυνατόν, όχι αργότερα από 10' λεπτά πριν το α/φ διασταυρώσει το COP (σημείο συντονισμού) ή τα όρια της ΤΜΑ ή της ΜΤΜΑ.

Αναθεωρήσεις χρόνου θα ανταλλάσσονται μεταξύ των εμπλεκόμενων μονάδων παροχής εξυπηρέτησης Ε.Κ. όταν ο υπολογιζόμενος χρόνος διαφέρει 10' λεπτά ή περισσότερο



Κατά την τελευταία επικοινωνία του ελεγκτή της θέσης VFR με τον κυβερνήτη του α/φ, θα του μεταβιβάζεται η συχνότητα και η μονάδα παροχής εξυπηρέτησης Ε.Κ., πού πρέπει να επικοινωνήσει.

Για τα α/φ πού προσεγγίζουν τα όρια μιας ΤΜΑ ή μιας ΜΤΜΑ, τα ΚΕΠΑΘΜ/Α1 δεν θα κάνουν αποδεκτή αίτηση ακύρωσης του IFR σχεδίου πτήσης, χωρίς προηγούμενη συνεργασία και έγκριση της αποδεχόμενης μονάδας.

4.1.3 **Εξυπηρέτηση συνέγερσης**

Εξυπηρέτηση συνέγερσης σε όλες τις πτήσεις παρέχει, αρχικά, κάθε μονάδα που της εκχωρείται η αρμοδιότητα για την παροχή εξυπηρέτησης Ε.Κ. και που έχει στη συχνότητά της το α/φ, συνεργαζόμενη στη συνέχεια, όπως απαιτείται, με το Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης (FIC), σύμφωνα με το Annex 11 και το ΕΑΠ Ελλάδας.

Το FIC είναι το μόνο αρμόδιο στο FIR Αθηνών, να ενημερώσει το ΕΚΣΕΔ και, ανάλογα με την περίπτωση, να σημάνει φάση αβεβαιότητας, συναγερμού ή κινδύνου.

4.1.4 **Δομή των γραπτών Συμφωνιών - Παραρτήματα**

Οι διαδικασίες που θα εφαρμόζονται μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και των άλλων μονάδων εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. περιγράφονται λεπτομερώς στις επιμέρους γραπτές Συμφωνίες, κάθε μία εκ των οποίων αποτελείται από Παραρτήματα (Annexes), που ακολουθούν πιστά, για λόγους ομοιομορφίας, τη δομή που υποδεικνύει το Eurocontrol.

Τα Παραρτήματα αυτά, με το αντίστοιχο περιεχόμενό τους, έχουν ως ακολούθως:

Συμφωνία Συνεργασίας:	Κυρίως Κείμενο
Παράρτημα Α :	Ορισμοί και συντμήσεις
Παράρτημα Β :	Περιοχή κοινού ενδιαφέροντος
Παράρτημα Γ :	Ανταλλαγή δεδομένων πτήσης
Παράρτημα Δ :	Διαδικασίες συντονισμού
Παράρτημα Ε :	Μεταβίβαση ελέγχου κα επικοινωνιών
Παράρτημα ΣΤ:	Διαδικασίες συντονισμού σε περιβάλλον radar
Παράρτημα Ζ:	Συμπληρωματικές διαδικασίες – Συντονισμός σε περιβάλλον non radar
Παράρτημα Η:	Κατάλογος Τροποποιήσεων Σελίδων

Οι ελεγκτές Ε.Κ. του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και οι αντίστοιχες συμβαλλόμενες μονάδες, οφείλουν να είναι ενημερωμένοι και να εφαρμόζουν τις διατάξεις που αναφέρονται στη γραπτή Συμφωνία Συνεργασίας που έχουν υπογράψει και τους αφορά.



Όταν κρίνεται αναγκαίο, οι προϊστάμενοι των Φυλακών του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και της ενδιαφερόμενης μονάδας, με αμοιβαία συμφωνία και για συγκεκριμένη χρονική διάρκεια, που δεν θα υπερβαίνει το 6^{ωρο} και σε εξαιρετικές περιπτώσεις το 24^{ωρο}, δύνανται να επιφέρουν προσωρινές τροποποιήσεις των διαδικασιών που περιγράφονται στα Παραρτήματα της σχετικής γραπτής Συμφωνίας.

- 4.1.4.1 Στο παρόν κεφάλαιο αναφέρονται περιληπτικά τα κυριότερα σημεία κάθε Συμφωνίας Συνεργασίας του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 με τις άλλες μονάδες ελέγχου.
- 4.1.4.2 Όλες οι πρωτότυπες Συμφωνίες, καθώς επίσης και το σχετικό Αρχείο, έντυπο και ηλεκτρονικό, φυλάσσονται στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1/Γ.
- 4.1.4.3 Αντίγραφα των Συμφωνιών αυτών είναι αναρτημένα στο ηλεκτρονικό δίκτυο (δένδρο) της Διεύθυνσης, στο Τμήμα Γ, στο σχετικό φάκελο Συμφωνιών (LoAs):
 - με τα γειτονικά ACCs
 - με τα περιφερειακές μονάδες ελέγχου Ε.Κ.
 - με τις στρατιωτικές μονάδες ελέγχου Ε.Κ.



4.2 ΓΡΑΠΤΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΚΕΠ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΜΕ ΓΕΙΤΟΝΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

4.2.1 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΙΣΤΑΝΜΠΟΥΛ ACC

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΙΣΤΑΝΜΠΟΥΛ ACC (25/12/2003), έχουν ως ακολούθως:

4.2.1.1 **ANNEX B**

Το ΚΕΠΜΑ συνεργάζεται με το ΙΣΤΑΝΜΠΟΥΛ ACC για κυκλοφορία στα σημεία GOLDO, BELGI και AMANI.

4.2.1.2 **Annex C1**

4.2.1.2.1 Η μεταβίβαση μηνυμάτων μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΙΣΤΑΝΜΠΟΥΛ ACC γίνεται αυτόματα μέσω της διαδικασίας OLDI (*καθιερώθηκε στις 8/6/2010*). Ό,τι δεν υποστηρίζεται από την αυτόματη διαδικασία μεταβιβάζεται τηλεφωνικά.

4.2.1.2.2 Οι διαδικασίες συντονισμού σε περίπτωση πτώσης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών έχουν ως ακολούθως:

I. επικοινωνία μέσω τηλεφώνων

i. Πώση του main VCS στο ΚΕΠΜΑ

Σε αυτή την περίπτωση το ΚΕΠΜΑ έχει τη δυνατότητα να επικοινωνεί:

- μέσω των γκρι τηλεφώνων χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών)
- μέσω των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ, σε περίπτωση που τα γκρι τηλέφωνα δεν είναι διαθέσιμα. Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι εξωτερική, παρά μόνο για λήψη EST. Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΙΣΤΑΝΜΠΟΥΛ ACC αναφέρονται στον πίνακα 2 της παρ. C.3.1 του Annex C¹.

ii. Πώση του main VCS στο ΙΣΤΑΝΜΠΟΥΛ ACC

Το ΙΣΤΑΝΜΠΟΥΛ ACC θα χρησιμοποιεί τα τηλέφωνα του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994) και του FMP (2654) για τη μεταβίβαση EST.

II. επικοινωνία μέσω γειτονικών μονάδων εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ.



4.2.1.2.3 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήση συχνότητα του αποδεχόμενου ACC, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτό.

4.2.1.3 **ANNEX D**

- I. Η κυκλοφορία που έχει προορισμό α/δ που ευρίσκονται πλησίον των CoPs θα μεταβιβάζεται, κατόπιν συνεργασίας, κάτω από το FL250.
- II. Για κυκλοφορία που απογειώνεται από α/δ που ευρίσκονται πλησίον των CoPs απαιτείται εξουσιοδότηση με τη διαδικασία του approval request.

4.2.1.4 **ANNEX F**

Μεταξύ των α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν εφαρμόζεται ελάχιστος διαμήκης διαχωρισμός radar:

- **30 NM**
- **20 NM, κατόπιν συνεργασίας.**



4.2.2 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP (25/12/2003), έχουν ως ακολούθως:

4.2.2.1 **ANNEX B**

- I. Το ΚΕΠΜΑ συνεργάζεται με το ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP για κυκλοφορία στα σημεία RIKSO και VEXOL
- II. Το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται με το ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP για κυκλοφορία στα σημεία SOTIV, PIROX, BANRO, REDRA, SITRU και BENEM.

4.2.2.2 **ANNEX C1**

4.2.2.2.1 Η μεταβίβαση μηνυμάτων μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP γίνεται αυτόματα μέσω της διαδικασίας OLDI (*καθιερώθηκε την 1^η /6/2011*). Ό,τι δεν υποστηρίζεται από την αυτόματη διαδικασία μεταβιβάζεται τηλεφωνικά.

(βλ. κατωτέρω παρ. δ στο Annex D)

4.2.2.2.2 Οι διαδικασίες συντονισμού σε περίπτωση πτώσης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών έχουν ως ακολούθως:

- I. επικοινωνία μέσω τηλεφώνου
 - i. Πτώση του main VCS στα ΚΕΠΑΘΜ/Α1
Σε αυτή την περίπτωση τα ΚΕΠΑΘΜ/Α1 έχουν τη δυνατότητα να επικοινωνούν:
 - μέσω των γκρι τηλεφώνων χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών)
 - μέσω των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ, σε περίπτωση που τα γκρι τηλέφωνα δεν είναι διαθέσιμα. Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι εξωτερική, παρά μόνο για λήψη EST. Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP αναφέρονται στον πίνακα 2 της παρ. C.3.1 του Annex C¹.
 - μέσω AFTN
 - ii. Πτώση του main VCS στο ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP
Το ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP θα χρησιμοποιεί τα τηλέφωνα του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994) και του FMP (2654) για τη μεταβίβαση EST.

- II. επικοινωνία μέσω γειτονικών μονάδων εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ.



4.2.2.2.3 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτό.

4.2.2.3 **ANNEX D**

4.2.2.3.1 Διαδικασίες συντονισμού

I. Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 μεταβιβάζει διαχωρισμένη στο ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP την κυκλοφορία που συγκλίνει στο IMR από τα σημεία RIKSO, VEXOL, REDRA και SITRU.

i. Πτήσεις από ΚΕΠΜΑ προς/από ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP

– Το ΚΕΠΜΑ μεταβιβάζει την κυκλοφορία στο ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP, ανάλογα με τον προορισμό και το σημείο εξόδου από το FIR ΑΘΗΝΩΝ, στα ακόλουθα προσυμφωνημένα* επίπεδα πτήσης:

σημείο εξόδου	α/δ προορισμού	επίπεδα πτήσης
RIKSO	LTBJ	FL210*
VEXOL	LTBJ	FL190*
RIKSO	LTFE	maintaining
VEXOL	LTFE	maintaining
RIKSO	LTBS	maintaining
VEXOL	LTBS	maintaining

**Σημείωση.- Τα προσυμφωνηθέντα επίπεδα πτήσης θεωρούνται σταθερά 10NM πριν από τα COPs.*

– Το ΚΕΠΜΑ αναμένει την κυκλοφορία από το ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP, ανάλογα με το α/δ αναχώρησης και το σημείο εισόδου στο FIR ΑΘΗΝΩΝ, στα ακόλουθα προσυμφωνημένα* επίπεδα πτήσης:

σημείο εισόδου	α/δ αναχώρηση	επίπεδα πτήσης
RIKSO	LTBJ	FL200
VEXOL	LTBJ	FL180
RIKSO	LTFE	FL300
VEXOL	LTFE	FL300
*RIKSO	LTBS**	maintaining
*VEXOL	LTBS**	maintaining

**Σημείωση.- Τα προσυμφωνηθέντα ύψη θεωρούνται σταθερά 10NM πριν από τα COPs. Καθιερώθηκαν την 1^η /6/2011.*

***Σημείωση.- Σε περίπτωση απώλειας της τηλεφωνικής επικοινωνίας και της γραμμής OLDI θα αναμένεται η κυκλοφορία στο FL320.*

ii. Πτήσεις από ΚΕΠΑΘ προς/από ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP

– Το ΚΕΠΑΘ μεταβιβάζει την κυκλοφορία στο ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP, ανάλογα με τον προορισμό και το σημείο εξόδου από το FIR ΑΘΗΝΩΝ, στα ακόλουθα προσυμφωνημένα* επίπεδα πτήσης:

σημείο εξόδου	α/δ προορισμού	επίπεδα πτήσης
---------------	----------------	----------------



REDRA	LTBJ	FL170
REDRA	LTFE	maintaining
BANRO/PIROX	LTFE	FL180
REDRA	LTBS	maintaining
SOTIV	LTBS	FL170
SOTIV	LTAI	FL310
BENEM	LTBS	FL160

**Σημείωση.- Τα προσυμφωνηθέντα επίπεδα πτήσης θεωρούνται σταθερά 10NM πριν από τα COPS.*

Σημείωση.- Για την κυκλοφορία μέσω του σημείου SITRU θα γίνεται πάντοτε συνεργασία.

- Το ΚΕΠΑΘ αναμένει την κυκλοφορία από το ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP, ανάλογα με το α/δ αναχώρησης και το σημείο εισόδου στο FIR ΑΘΗΝΩΝ, στα ακόλουθα προσυμφωνημένα* επίπεδα πτήσης:

σημείο εισόδου	α/δ αναχώρησης	επίπεδα πτήσης
REDRA	LTBJ	FL160
REDRA	LTFE	FL300
BANRO/PIROX	LTFE	FL170
REDRA	LTBS**	maintaining
*SOTIV	LTBS	FL160
SOTIV	LTAI	FL300
BENEM	LTBS	FL150

Σημείωση.- Για την κυκλοφορία μέσω του σημείου SITRU θα γίνεται πάντοτε συνεργασία.

**Σημείωση.- Τα προσυμφωνηθέντα επίπεδα πτήσης θεωρούνται σταθερά 10NM πριν από τα COPS.*

***Σημείωση.- Σε περίπτωση απώλειας της τηλεφωνικής επικοινωνίας και της γραμμής OLDI θα αναμένεται η κυκλοφορία στο FL320.*

II. Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών και της λειτουργίας OLDI με το ΜΕΝΤΕΡΕΣ APP θα χρησιμοποιούνται τα ανωτέρω προσυμφωνημένα επίπεδα πτήσης για τη μεταβίβαση της κυκλοφορίας

III. Το σημείο RIKSO χρησιμοποιείται για κυκλοφορία προς/από LTBJ κατά τις εργάσιμες ημέρες από 1 Απριλίου μέχρι 1 Νοεμβρίου από 17.30 μέχρι 02.30 UTC ενώ από 2 Νοεμβρίου μέχρι 31 Μαρτίου από 17.00 μέχρι 04.30 UTC. Τις υπόλοιπες ώρες η κυκλοφορία θα οδεύει μέσω VEXOL.

Στο σημείο RIKSO δεν ισχύει κανένας περιορισμός:

- τα Σαββατοκύριακα
- για τις υπερπήσεις πάνω από το FL240.



4.2.2.4 **ANNEX F**

4.2.2.4.1 Μεταξύ των α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν εφαρμόζεται ελάχιστος διαμήκης διαχωρισμός radar:

- **30 NM**
- **20 NM, κατόπιν συνεργασίας.**



4.2.3 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΑΪΡΟ ACC**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΑΪΡΟ ACC (1/7/2012), έχουν ως ακολούθως:

4.2.3.1 **ANNEX B**

4.2.3.1.1 Στο FIR του ΚΑΪΡΟΥ, ο εναέριος χώρος, από το FL145 και άνω, έχει ταξινομηθεί στην κατηγορία A.

4.2.3.2 **ANNEX C¹**

4.2.3.2.1 Η μεταβίβαση μηνυμάτων μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΑΪΡΟ ACC γίνεται αυτόματα μέσω της διαδικασίας OLDI, όπως περιγράφεται στο Προσάρτημα 1 του Παραρτήματος C¹. Ό,τι δεν υποστηρίζεται από την αυτόματη διαδικασία, μεταβιβάζεται τηλεφωνικά.

4.2.3.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, οι διαδικασίες συντονισμού επιτυγχάνονται ως ακολούθως:

I. ΚΕΠΑΘ

Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το ΚΑΪΡΟ ACC για τη βλάβη με NOTAM. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

II. ΚΑΪΡΟ ACC

Σε αυτή την περίπτωση οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα και το ΚΕΠΑΘ θα καλεί το ΚΑΪΡΟ ACC στους ακόλουθους αριθμούς:·

+ (202) 22678883 ή + (202) 22687981.

4.2.3.2.3 Σε περίπτωση πτώσης του συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, τότε ο συντονισμός μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

I. ACC ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

II. G/A/G

III. των εξωτερικών τηλεφωνικών γραμμών

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα 1 της παρ. C.3.1 του Annex C1.

Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΑΪΡΟ ACC αναφέρονται στον πίνακα 2 της παρ. C.3.1 του Annex C1.



4.2.3.2.4 Όταν οι ανωτέρω εναλλακτικές διαδικασίες δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα του αποδεχόμενου ACC, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτό.

4.2.3.3 **ANNEX D**

4.2.3.3.1 Διαδικασίες συντονισμού

I. Η κυκλοφορία από ΚΕΠΑΘ προς ΚΑΪΡΟ ACC μεταβιβάζεται στο:

- SALUN: μόνο στο FL310, FL350 και FL390
- PAXIS: σε όλα τα μονά ύψη
- KUMBI: σε όλα τα μονά ύψη.

II. Η κυκλοφορία από ΚΑΪΡΟ ACC προς ΚΕΠΑΘ μεταβιβάζεται στο:

- METRU σε όλα τα ζυγά ύψη
- TANSΑ σε όλα τα ζυγά ύψη
- ANΤΑR σε όλα τα ζυγά ύψη

4.2.3.3.2 Σε περίπτωση αναστολής του RVSM, εφαρμόζεται "contingency level allocation scheme" ως ακολούθως:

- Πτήσεις από ΚΕΠΑΘ προς ΚΑΙΡΟ ACC: FL290, FL370 και FL410*
- Πτήσεις από ΚΑΙΡΟ ACC προς ΚΕΠΑΘ: FL320, FL340.

**Σημείωση.- Στην εν λόγω περίπτωση, όταν οι αναταράξεις αναφέρονται στο SALUN, το ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει τα α/φ να οδεύουν μετά το SALUN DCT DBA.*

4.2.3.4 **ANNEX F**

4.2.3.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΑΙΡΟ ACC εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

Η μεταβίβαση του ελέγχου radar των α/φ, γίνεται στα καθιερωμένα CoPs:

I. **χωρίς τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή χωρίς συνεργασία), υπό την προϋπόθεση ότι η **ελάχιστη απόσταση** μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν είναι, σταθερή ή αυξανόμενη, **20 NM**.

II. **με τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή κατόπιν συνεργασίας,) υπό την προϋπόθεση:

- ότι η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν δεν μειώνεται κάτω από **15 NM**
- ικανοποιούνται και οι υπόλοιποι όροι της παρ. F.3.4.



4.2.3.4.2 Δεν εφαρμόζεται ο μειωμένος διαμήκης διαχωρισμός που προβλέπεται στην παρ. 6.2.2.1 του DOC 7030 του ICAO.

4.2.3.5 **ANNEX G**

4.2.3.5.1 Σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή απώλειας των συστημάτων ραντάρ, μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΑΙΡΟ ACC, εφαρμόζεται:

- κατακόρυφος ή
- διαμήκης διαδικασιακός διαχωρισμός:
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
 - 3 λεπτών

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. G.2.3.2 του αντίστοιχου παραρτήματος.



4.2.4 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ACC ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ACC ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ (20/01/2015) έχουν ως ακολούθως:

4.2.4.1 **ANNEX B**

Στο FIR της ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ, οι εναέριοι διάδρομοι από τα 7000FT – FL660, έχουν ταξινομηθεί στην κατηγορία C.

4.2.4.2 **ANNEX C¹**

4.2.4.2.1 Η μεταβίβαση μηνυμάτων μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΛΕΥΚΩΣΙΑ ACC γίνεται αυτόματα μέσω της διαδικασίας OLDI, όπως περιγράφεται στο Προσάρτημα 1 του Παραρτήματος C¹. Ό,τι δεν υποστηρίζεται από την αυτόματη διαδικασία, μεταβιβάζεται τηλεφωνικά.

4.2.4.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, οι διαδικασίες συντονισμού επιτυγχάνονται ως ακολούθως:

I. ΚΕΠΑΘ

Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το ΛΕΥΚΩΣΙΑ ACC για τη βλάβη με NOTAM προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

II. ΛΕΥΚΩΣΙΑ ACC

Σε αυτή την περίπτωση οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα πραγματοποιούνται μέσω των εξωτερικών τηλεφωνικών γραμμών (Βλ. παρ. C.3.1, πίνακα 2 του Annex C¹).

4.2.4.2.3 Σε περίπτωση πτώσης του συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, τότε ο συντονισμός μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

I. ACC ΚΑΪΡΟΥ

II. G/A/G

III. των εξωτερικών τηλεφωνικών γραμμών.

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα 1 της παρ. C.3.1 του Annex C1.



Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΛΕΥΚΩΣΙΑ ACC αναφέρονται στον πίνακα 2 της παρ. C.3.1 του Annex C1.

4.2.4.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου E.K., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα του αποδεχόμενου ACC, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτό.

4.2.4.3 **ANNEX D**

4.2.4.3.1 Διαδικασίες συντονισμού

I. Πτήσεις από ΚΕΠΑΘ προς ΛΕΥΚΩΣΙΑ ACC

Το ΚΕΠΑΘ διαχωρίζει στο COP MAROS την κυκλοφορία που οδεύει μέσω των COPs ALKIS, TOSKA.

II. Πτήσεις από ΛΕΥΚΩΣΙΑ ACC προς ΚΕΠΑΘ

Το ΛΕΥΚΩΣΙΑ ACC διαχωρίζει:

- την κυκλοφορία που συγκλίνει στο σημείο AMONO μέσω των COPs AGAPI and TOSKA
- την κυκλοφορία που συγκλίνει στο σημείο PERIM μέσω των COPs ABILO and TOSKA
- την κυκλοφορία που συγκλίνει στο σημείο RDS μέσω των COPs AGAPI and ALKIS.

4.2.4.4 **ANNEX F**

4.2.4.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΛΕΥΚΩΣΙΑ ACC εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

Η μεταβίβαση του ελέγχου radar των α/φ, γίνεται στα καθιερωμένα CoPs:

I. **χωρίς τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή χωρίς συνεργασία), υπό την προϋπόθεση ότι η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν είναι, σταθερή ή αυξανόμενη, **15 NM**.

II. **με τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή κατόπιν συνεργασίας), υπό την προϋπόθεση ότι:

- η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν δεν μειώνεται περισσότερο από **10 NM**
- ικανοποιούνται και οι υπόλοιποι όροι της παρ. F.3.4.



4.2.4.4.2 Μειωμένος διαμήκης διαχωρισμός

4.2.4.4.3 Ελάχιστος διαμήκης χρονικός διαχωρισμός 3 λεπτών μπορεί να εφαρμόζεται όταν δεν πληρούνται οι απαραίτητοι όροι για την εφαρμογή της μεταβίβασης του ελέγχου, σύμφωνα με τις παρ. F.3.3 ή F.3.4, όπως π.χ. όταν η απόσταση μεταξύ διαδοχικών αεροσκαφών δεν είναι σταθερή ή αυξανόμενη ή όταν δεν ικανοποιούνται ορισμένες τεχνικές προϋποθέσεις όπως π.χ. προσωρινή διακοπή ή υποβάθμιση της αμφίδρομης επικοινωνίας κ.λπ.

4.2.4.5 **ANNEX G**

4.2.4.5.1 Σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή απώλειας των συστημάτων ραντάρ, μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΛΕΥΚΩΣΙΑ ACC, εφαρμόζεται:

- κατακόρυφος ή
- διαμήκης διαδικασιακός διαχωρισμός:
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. G.2.3.2 του αντίστοιχου παραρτήματος.



4.2.5 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΑΛΤΑ ACC**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΑΛΤΑ ACC (17/10/2013) έχουν ως ακολούθως:

4.2.5.1 **ANNEX B**

Στο FIR της ΜΑΛΤΑΣ, ο εναέριος χώρος, από το FL95-FL460, έχει ταξινομηθεί στην κατηγορία C ενώ, κάτω από το FL95 και πάνω από το FL460, στην κατηγορία G.

4.2.5.2 **ANNEX C¹**

4.2.5.2.1 Η μεταβίβαση μηνυμάτων μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΑΛΤΑ ACC γίνεται αυτόματα μέσω της διαδικασίας OLDI, όπως περιγράφεται στο Προσάρτημα 1 του Παραρτήματος C1. Ό,τι δεν υποστηρίζεται από την αυτόματη διαδικασία, μεταβιβάζεται τηλεφωνικά.

4.2.5.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, οι διαδικασίες συντονισμού επιτυγχάνονται ως ακολούθως:

I. ΚΕΠΑΘ

Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το ΜΑΛΤΑ ACC για τη βλάβη με NOTAM προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

II. ΜΑΛΤΑ ACC

Σε αυτή την περίπτωση όλες οι τηλεφωνικές επικοινωνίες εκτρέπονται αυτόματα στα εναλλακτικά MFC κυκλώματα μέσω Μπρίντιζ και Ρώμης.

4.2.5.2.3 Σε περίπτωση πτώσης του συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, τότε ο συντονισμός μπορεί να επιτευχθεί μέσω των εξωτερικών τηλεφωνικών γραμμών.

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα 1 της παρ. C.3.1 του Annex C1.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΜΑΛΤΑ ACC αναφέρονται στον πίνακα 2 της παρ. C.3.1 του Annex C1.



4.2.5.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα του αποδεχόμενου ACC, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτό.

4.2.5.3 **ANNEX D**

4.2.5.3.1 Σε περίπτωση αναστολής του RVSM, η μονάδα η οποία αντιμετωπίζει το πρόβλημα θα συνεργάζεται με την μεταβιβάζουσα, προκειμένου να εφαρμόσουν προσωρινά contingency FLAS.

4.2.5.4 **ANNEX F** (αναθεωρήθηκε στις 11/12/2014)

4.2.5.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΑΛΤΑ ACC εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

Η μεταβίβαση του ελέγχου radar των α/φ, γίνεται στα καθιερωμένα CoPs:

III. **χωρίς τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή χωρίς συνεργασία), υπό την προϋπόθεση ότι η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν είναι, σταθερή ή αυξανόμενη, **15 NM**.

IV. **με τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή κατόπιν συνεργασίας), υπό την προϋπόθεση ότι:

- η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν δεν μειώνεται κάτω από **10 NM**
- ικανοποιούνται και οι υπόλοιποι όροι της παρ. F.3.4.

4.2.5.4.2 Μειωμένος διαμήκης διαχωρισμός

Ελάχιστος διαμήκης χρονικός διαχωρισμός 3 λεπτών μπορεί να εφαρμόζεται όταν δεν πληρούνται οι απαραίτητοι όροι για την εφαρμογή της μεταβίβασης του ελέγχου, σύμφωνα με τις παρ. F.3.3 ή F.3.4, όπως π.χ. όταν η απόσταση μεταξύ διαδοχικών αεροσκαφών δεν είναι σταθερή ή αυξανόμενη ή όταν δεν ικανοποιούνται ορισμένες τεχνικές προϋποθέσεις όπως π.χ. προσωρινή διακοπή ή υποβάθμιση της αμφίδρομης επικοινωνίας κ.λπ



4.2.5.5 **ANNEX G** (αναθεωρήθηκε στις 11/12/2014)

4.2.5.5.1 Σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή απώλειας των συστημάτων ραντάρ, μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΑΛΤΑ ACC, εφαρμόζεται:

- κατακόρυφος ή
- διαμήκης διαδικασιακός διαχωρισμός:
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
 - 3 λεπτών

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. G.2.3.2 του αντίστοιχου παραρτήματος.

4.2.5.5.2 Όταν το ραντάρ των Κυθήρων τεθεί ΕΚ/ΕΝ, τότε τα δύο ACCs:

- κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζουν τον ανωτέρω διαδικασιακό διαχωρισμό
- μέχρι να εφαρμοσθούν τα μέτρα ροής της κυκλοφορίας στο ΜΑΛΤΑ ACC, η κυκλοφορία από/προς Μάλτα θα διακινείται μέσω DEMAG, αντί ARLOS/NEVIK.



4.2.6 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ/ΚΕΡΚΥΡΑ APP και ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC (3/4/2014), έχουν ως ακολούθως:

4.2.6.1 **ANNEX B** (αναθεωρήθηκε 5/3/2015)

- I. Τα κοινά όρια του ΑΘΗΝΑΙ ACC με το ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC εκτείνονται μεταξύ των CoPs OLGAT και RUTOM.
- II. Κατηγοριοποίηση εναερίου χώρου του BRINDISI FIR/UIR Σύμφωνα με το το AIP ITALY:
 - ο εναέριος χώρος ταξινομείται ως ακολούθως:
 - Brindisi FIR/UIR, εκτός AWYs και TMAs
 - Class C FL195 - FL460
 - Class G MSL- FL195
 - Class G FL465 - UNL.
 - Brindisi TMA
 - Class A FL115 – 195
 - Class E 4000FT AMSL/1500FT AGL, όποιο είναι υψηλότερο, - FL115.
 - Brindisi AWYs
 - Class C FL195 - FL460
 - Class D FL115 – 195
 - Class E MEL – FL115
 - τα κατακόρυφα όρια :
 - των low airways είναι από MEL - FL195
 - των upper airways είναι από το FL195 - FL460

III. Τομεοποίηση ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC

PHASE 1

ALL COPs LOWER SECTOR MEL/FL460 (collapsed) Freq.128.3 126.875 during deep night

PHASE 2

ALL COPs TOP SECTOR Freq. 120.580

DL 335 or 365



ALL COPs LOWER SECTOR Freq. 128.3

PHASE 3

ALL COPs TOP SECTOR Freq.120.580
--

DL 335 or 365

ALL COPs UPPER SOUTH SECTOR Freq. 132.040

DL 285 or 335

ALL COPs LOWER SECTOR Freq. 128.3

PHASE 3 EAST/WEST

COP: LATAN DINO B RUTOM UPPER SOUTH SECTOR Freq.132.040	COP: OLGAT TIGRA NOSTO UPPER SOUTH SECTOR Freq.120.580
---	--

DL 335

ALL COPs LOWER SECTOR Freq. 128.3

PHASE 4

ALL COPs TOP SECTOR Freq.120.580
--

DL 365

COP: LATAN DINO B RUTOM UPPER SOUTH SECTOR Freq.132.040	COP: OLGAT TIGRA NOSTO UPPER SOUTH SECTOR Freq. 130.775
---	---

DL 305

ALL COPs LOWER SECTOR Freq. 128.3



4.2.6.2 **ANNEX C¹** (αναθεωρήθηκε 5/3/2015)

4.2.6.2.1 Η μεταβίβαση μηνυμάτων μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC γίνεται αυτόματα μέσω της διαδικασίας OLDI, όπως περιγράφεται στο Προσάρτημα 1 του Παραρτήματος C¹. Ό,τι δεν υποστηρίζεται από την αυτόματη διαδικασία, μεταβιβάζεται τηλεφωνικά.

4.2.6.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, οι διαδικασίες συντονισμού επιτυγχάνονται ως ακολούθως:

I. ΚΕΠΑΘ

Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC για τη βλάβη με NOTAM προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

II. ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC

Σε αυτή την περίπτωση όλες οι τηλεφωνικές επικοινωνίες εκτρέπονται αυτόματα στο εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα που εξυπηρετείται από μια γραμμή MFC.

4.2.6.2.3 Σε περίπτωση πτώσης του συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, τότε ο συντονισμός μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

I. ΚΕΡΚΥΡΑ APP

II. ΤΙΡΑΝΑ ACC

III. ACC ΡΩΜΗΣ

IV. των εξωτερικών τηλεφωνικών γραμμών

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα 1 της παρ. C.3.1 του Annex C1.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC αναφέρονται στον πίνακα 2 της παρ. C.3.1 του Annex C1.



4.2.6.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., προκειμένου να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα του αποδεχόμενου ACC, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτό.

4.2.6.3 **ANNEX D** (αναθεωρήθηκε 5/3/2015)

4.2.6.3.1 Διαδικασίες συντονισμού:

I. Πτήσεις από ΚΕΠΑΘ προς ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC

- i. Το ΚΕΠΑΘ διαχωρίζει την κυκλοφορία που μεταβιβάζει στο ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC μέσω των CoPs:
 - TIGRA (L/UL995) - OLGAT (L/UL53)
 - DINOΒ (M/UM600) - RUTOM (M/UM601)
- ii. Κυκλοφορία με προορισμό τα α/δ LIBR (Brindisi) και LIBD (Bari) θα μεταβιβάζονται στο ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC στο FL280 ή χαμηλότερα

II. Πτήσεις από ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC προς ΚΕΠΑΘ

Το ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC:

- i. διαχωρίζει την κυκλοφορία που μεταβιβάζει στο ΚΕΠΑΘ μέσω:
 - TIGRA-KRK (UL995) **X** LATAN-KRK (UL869)
 - LATAN-KRK (UL869) **X** NOSTO-ARA (UL612) **X** NOSTO - NEMES (UN7)
 - DINOΒ-KRK(UM600) **X** LATAN-KFN(UM872)
 - DINOΒ-KRK (UM 600) **X** LATAN-KRK (UL869)
- ii. παραδίδει τα α/φη με προορισμό LGKF και LGRX μέσω RUTOM ή LATAN στο FL350.
- iii. παραδίδει τα α/φη με προορισμό LGKR και LGPZ στο KERKIRA APP στο FL230

III. Πτήσεις προς ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC μέσω ΚΕΡΚΥΡΑ APP

- i. Αναχωρήσεις από το α/δ της Κέρκυρας
Το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα ζητάει από το ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC approval request και κώδικα μόνο για τις αναχωρήσεις από το α/δ της Κέρκυρας.
- ii. Αναχωρήσεις από το α/δ Ακτίου
Για αναχωρήσεις από το α/δ Ακτίου, το ΑΚΤΙΟΝ APP θα εξουσιοδοτεί τα α/φη στο προσυμφωνηθέν με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP FL80*, το οποίο εν συνεχεία θα μεταβιβάζει στον τομέα AC6 μαζί με το ETD, προκειμένου να του εκχωρήσει κώδικα



SSR. Ακολούθως μεταβιβάζει τα δεδομένα πτήσης του α/φους μαζί με τον κώδικα SSR στο ΚΕΡΚΥΡΑ APP.

Με την απογείωση το ΑΚΤΙΟΝ APP θα δίνει το ΑΤD και στον κατάλληλο χρόνο θα μεταβιβάζει το α/φος στη συχνότητα του ΚΕΡΚΥΡΑ APP.

Σε περίπτωση που το ΑΤD διαφέρει ± 5 από το ΕΤD, τότε το ΑΚΤΙΟΝ APP θα μεταβιβάζει στο ΚΕΠΑΘ το REVISION, προκειμένου να γίνει το coupling.

Εάν το α/φος ζητήσει ύψος μεγαλύτερο από το FL245, τότε το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα ζητάει expedite clearance από το ΚΕΠΑΘ και θα του μεταβιβάζει το α/φος.

Η μεταβίβαση του EST μέχρι το FL240 προς ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC είναι ευθύνη του ΚΕΡΚΥΡΑ APP, του δε revision σε περίπτωση χορήγησης υψηλότερου επιπέδου πτήσης από το FL240, από το ΚΕΠΑΘ.

**Σημείωση.-Σε περίπτωση που υπάρχει VFR κυκλοφορία, τότε το ΑΚΤΙΟΝ APP θα συνεργάζεται με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP με την διαδικασία του approval request, προκειμένου να του εκχωρηθεί κατάλληλο ύψος.*

4.2.6.3.2 Το BRINDISI ACC θα ενημερώνει το ΑΘΗΝΑΙ ACC για οποιαδήποτε αλλαγή προκύψει στις ακόλουθες στρατιωτικές περιοχές:

- LID 25B, LID 25C
- TRA 416, TRA 418, TRA 419 (FL245/FL305)
- TSA 422A, TSA423A (FL305/FL405)
- TSA 422B, TSA 423B (FL405/FL600)

Κατά την ενεργοποίηση των ανωτέρω περιοχών:

- I. Το ΑΘΗΝΑΙ ACC θα τροποποιεί τη διαδρομή των α/φων, ως ακολούθως:
 - Τα α/φη με σχέδιο πτήσης μέσω KFN-LATAN θα οδεύουν μέσω NOSTO BRD
 - Τα α/φη με σχέδιο πτήσης μέσω KRK-LATAN θα οδεύουν μέσω DINOΒ-TOMGI
 - Τα α/φη με σχέδιο πτήσης μέσω KRK--OLGAT θα οδεύουν μέσω TIGRA-BRD
- II. Το BRINDISI ACC θα τροποποιεί τη διαδρομή των α/φων, ως ακολούθως:



- Τα α/φη με σχέδιο πτήσης μέσω LUPAL-LATAN θα οδεύουν μέσω NOSTO-KFN
- Τα α/φη με σχέδιο πτήσης μέσω GEMVI-LATAN θα οδεύουν μέσω DINOΒ-KRK

III. Ο προϊστάμενος του BRINDISI ACC, τουλάχιστον 10 λεπτά πριν την ενεργοποίηση των περιοχών, θα ενημερώνει τον προϊστάμενο του ΑΘΗΝΑΙ ACC για τα:

- επηρεαζόμενα COP και ATS routes
- απαγορευμένα ύψη
- εναλλακτικές διαδρομές
- εκτιμώμενο χρόνο επαναφοράς της κυκλοφορίας στην κανονική ροή.

4.2.6.3.3 Αναστολή RVSM (παρ. D.3.5.2)

Θα συνεργάζονται σχετικά οι προϊστάμενοι Φυλακής και ανάλογα με την περίπτωση θα εφαρμόζεται contingency FLAS.

4.2.6.3.4 Ωρες λειτουργίας της θέσης VFR του FIC

- ΑΘΗΝΑΙ INFORMATION: 30' πριν την ανατολή του ηλίου μέχρι 30' μετά τη δύση
- BRINDISI FIC: 06.00-22.00 (05.00-21.00)

Όταν δεν λειτουργεί το FIC /VFR , FIS θα παρέχεται από τον αντίστοιχο τομέα του κάθε ACC.

4.2.6.4 **ANNEX F**

4.2.6.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ CC εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

Η μεταβίβαση του ελέγχου radar των α/φ, γίνεται στα καθιερωμένα CoPs:

I. **χωρίς τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή χωρίς συνεργασία), υπό την προϋπόθεση ότι η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν είναι, σταθερή ή αυξανόμενη, **15 NM**.

II. **με τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας**, (δηλαδή κατόπιν συνεργασίας), υπό την προϋπόθεση ότι:

- η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν δεν μειώνεται κάτω από **10 NM**
- ικανοποιούνται και οι υπόλοιποι όροι της παρ. F.3.4.



4.2.6.4.2 Μειωμένος διαμήκης διαχωρισμός

Ελάχιστος διαμήκης χρονικός διαχωρισμός 3 λεπτών μπορεί να εφαρμόζεται όταν δεν πληρούνται οι απαραίτητοι όροι για την εφαρμογή της μεταβίβασης του ελέγχου, σύμφωνα με τις παρ. F.3.3 ή F.3.4, όπως π.χ. όταν η απόσταση μεταξύ διαδοχικών αεροσκαφών δεν είναι σταθερή ή αυξανόμενη ή όταν δεν ικανοποιούνται ορισμένες τεχνικές προϋποθέσεις όπως π.χ. προσωρινή διακοπή ή υποβάθμιση της αμφίδρομης επικοινωνίας κ.λπ.

4.2.6.5 **ANNEX G**

4.2.6.5.1 Σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή απώλειας των συστημάτων ραντάρ, μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC, εφαρμόζεται:

- κατακόρυφος ή
- διαμήκης διαδικασιακός διαχωρισμός:
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. G.2.2.1 του αντίστοιχου παραρτήματος.



4.2.7 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ACC ΡΩΜΗΣ**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ACC ΡΩΜΗΣ (3/4/2014), έχουν ως ακολούθως:

4.2.7.1 **ANNEX B**

I. Τα κοινά όρια του ΑΘΗΝΑΙ ACC με το ACC ΡΩΜΗΣ εκτείνονται μεταξύ των CoPs BELIX και LORNO, από MEL-FL460.

II. Στο FIR της ΡΩΜΗΣ:

- ο εναέριος χώρος, από το FL195-FL460, έχει ταξινομηθεί στην κατηγορία C
- οι εναέριοι διάδρομοι από:
 - το FL115 – FL195, έχουν ταξινομηθεί στην κατηγορία D
 - από MEL – FL115, έχουν ταξινομηθεί στην κατηγορία E.
- ο εναέριος χώρος, εκτός ΤΜΑς και εναερίων διαδρόμων, έχει ταξινομηθεί στην κατηγορία G.

III. Περιοχές AAR

- ΑΘΗΝΑΙ ACC
 - CRETE (or GAVDHOS) AREA
- ROMA ACC
 - DELTA CORRIDOR

4.2.7.2 **ANNEX C¹**

4.2.7.2.1 Η μεταβίβαση μηνυμάτων μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ACC ΡΩΜΗΣ γίνεται αυτόματα μέσω της διαδικασίας OLDI, όπως περιγράφεται στο Προσάρτημα 1 του Annex C¹. Ό,τι δεν υποστηρίζεται από την αυτόματη διαδικασία μεταβιβάζεται τηλεφωνικά.

4.2.7.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, οι διαδικασίες συντονισμού επιτυγχάνονται ως ακολούθως:

I. ΚΕΠΑΘ

Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το ACC ΡΩΜΗΣ για τη βλάβη με NOTAM προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).



II. ACC ΡΩΜΗΣ

Σε αυτή την περίπτωση οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα πραγματοποιούνται μέσω των εξωτερικών τηλεφωνικών γραμμών (Βλ. παρ. C.3.1, πίνακα 2 του Annex C1).

4.2.7.2.3 Σε περίπτωση πτώσης του συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, τότε ο συντονισμός μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

I. ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC

II. ΜΑΛΤΑ ACC

III. των εξωτερικών τηλεφωνικών γραμμών

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα 1 της παρ. C.3.1 του Annex C1.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC αναφέρονται στον πίνακα 2 της παρ. C.3.1 του Annex C1.

4.2.7.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα του αποδεχόμενου ACC, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτό.

4.2.7.3 ANNEX D

4.2.7.3.1 Συντονισμός για τις περιοχές AAR (Air to Air Refueling)

Το ΑΘΗΝΑΙ ACC και ΡΩΜΗ ACC θα αλληλοενημερώνονται:

- για την ενεργοποίηση και/ή
- τις αλλαγές στις ώρες ενεργοποίησης των περιοχών AAR.

4.2.7.3.2 Ωρες λειτουργίας της θέσης VFR του FIC

- ΑΘΗΝΑΙ INFORMATION: 30' πριν την ανατολή του ηλίου μέχρι 30' μετά τη δύση
- BRINDISI FIC: 06.00-22.00 (05.00-21.00)

Όταν δεν λειτουργεί το FIC /VFR , FIS θα παρέχεται από τον αντίστοιχο τομέα του κάθε ACC.



4.2.7.4 **ANNEX F**

4.2.7.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ACC ΡΩΜΗΣ εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

Η μεταβίβαση του ελέγχου radar των α/φ, γίνεται στα καθιερωμένα CoPs:

- I. **χωρίς τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή χωρίς συνεργασία), υπό την προϋπόθεση ότι η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν είναι, σταθερή ή αυξανόμενη, **15 NM**.
- II. **με τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή κατόπιν συνεργασίας), υπό την προϋπόθεση ότι:
 - η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν δεν μειώνεται κάτω από **15 NM**
 - ικανοποιούνται και οι υπόλοιποι όροι της παρ. F.3.4.

4.2.7.4.2 Μειωμένος διαμήκης διαχωρισμός

Ελάχιστος διαμήκης χρονικός διαχωρισμός 3 λεπτών μπορεί να εφαρμόζεται όταν δεν πληρούνται οι απαραίτητοι όροι για την εφαρμογή της μεταβίβασης του ελέγχου, σύμφωνα με τις παρ. F.3.3 ή F.3.4, όπως π.χ. όταν η απόσταση μεταξύ διαδοχικών αεροσκαφών δεν είναι σταθερή ή αυξανόμενη ή όταν δεν ικανοποιούνται ορισμένες τεχνικές προϋποθέσεις όπως π.χ. προσωρινή διακοπή ή υποβάθμιση της αμφίδρομης επικοινωνίας κ.λπ.

4.2.7.5 **ANNEX G**

4.2.7.5.1 Σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή απώλειας των συστημάτων ραντάρ, μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ACC ΡΩΜΗΣ, εφαρμόζεται:

- κατακόρυφος ή
- διαμήκης διαδικασιακός διαχωρισμός:
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. G.2.2.1 του αντίστοιχου παραρτήματος.

4.2.7.5.2 Σε περίπτωση αναστολής του RVSM, θα συνεργάζονται σχετικά οι προϊστάμενοι Φυλακής και ανάλογα με την περίπτωση θα εφαρμόζεται contingency FLAS.



4.2.8 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ/ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και ΣΚΟΠΙΑ ACC**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και ΣΚΟΠΙΑ ACC (03/04/2014), έχουν ως ακολούθως:

4.2.8.1 **ANNEX B**

Στο ΣΚΟΠΙΑ FIR, ο εναέριος χώρος:

- από το FL195 και άνω, έχει ταξινομηθεί στην κατηγορία C.
- από το FL195 και κάτω, έχει ταξινομηθεί στην κατηγορία D.

4.2.8.2 **ANNEX C¹**

4.2.8.2.1 Η μεταβίβαση μηνυμάτων μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΣΚΟΠΙΑ ACC γίνεται αυτόματα μέσω της διαδικασίας OLDI, όπως περιγράφεται στο Προσάρτημα 1 του Παραρτήματος C¹. Ό,τι δεν υποστηρίζεται από την αυτόματη διαδικασία μεταβιβάζεται τηλεφωνικά.

4.2.8.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, οι διαδικασίες συντονισμού επιτυγχάνονται ως ακολούθως:

I. ΚΕΠΜΑ

Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΜΑ θα ενημερώνει το ΣΚΟΠΙΑ ACC για τη βλάβη με NOTAM προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

II. ΣΚΟΠΙΑ ACC

Σε αυτή την περίπτωση οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα πραγματοποιούνται μέσω των εξωτερικών τηλεφωνικών γραμμών (βλ. τους αριθμούς κλήσης στην παρ. C.3.1, πίνακα 2 του Annex C1).

4.2.8.2.3 Σε περίπτωση πτώσης του συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, τότε ο συντονισμός μπορεί να επιτευχθεί μέσω Σε περίπτωση πτώσης του συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, τότε ο συντονισμός μπορεί να επιτευχθεί μέσω:



- I. του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP.
- II. των εξωτερικών τηλεφωνικών γραμμών
 - Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΜΑ αναφέρονται στον πίνακα 1 της παρ. C.3.1 του Annex C1.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.
 - Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΣΚΟΠΙΑ ACC αναφέρονται στον πίνακα 2 της παρ. C.3.1 του Annex C1.

4.2.8.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., προκειμένου να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήση συχνότητα του αποδεχόμενου ACC, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτό.

4.2.8.3 **ANNEX D** (αναθεωρήθηκε στις 26/6/2014)

4.2.8.3.1 Διαδικασίες συντονισμού

Το ΣΚΟΠΙΑ ACC

- I. θα διαχωρίζει στο TSL/VOR την κυκλοφορία που μεταβιβάζει στο ΚΕΠΜΑ μέσω:
 - UL617 (MAKED-TSL)
 - UN130 (TALAS-TSL)
 - UL737 (ERANA-TSL)
- II. θα διαχωρίζει στο σημείο ELPIS την κυκλοφορία που μεταβιβάζει στο ΚΕΠΜΑ μέσω:
 - UP20 (MAKED-ELPIS)
 - UM749 (TALAS-ELPIS)
- III. θα μεταβιβάζει την S/B κυκλοφορία μέσω BITLA UN137 και BITLA UN132 στα επίπεδα πτήσης **310, 350, 410 και 450**.
- IV. θα μεταβιβάζει την κυκλοφορία με προορισμό το α/δ της Σκιάθου και της Λήμνου στο FL330 ή χαμηλότερα.

4.2.8.3.2 Σε περίπτωση αναστολής του RVSM, το "contingency level allocation scheme" έχει ως ακολούθως:

- Πτήσεις από ΣΚΟΠΙΑ ACC προς ΚΕΠΜΑ: FLs 290, 370* και 410.
- Πτήσεις από ΚΕΠΜΑ προς ΣΚΟΠΙΑ ACC: FLs 320 και 340.

**Σημείωση.- Το FL370 θα εξαιρείται για την κυκλοφορία που εισέρχεται στο BITLA.*



4.2.8.3.3 Ωρες λειτουργίας της θέσης VFR του FIC

- ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ INFORMATION: 30' πριν την ανατολή του ηλίου μέχρι 30' μετά τη δύση
Όταν δεν λειτουργεί το FIC /VFR , FIS θα παρέχεται από τον αντίστοιχο τομέα του ΚΕΠΜΑ.
- SKOPJE: Δεν υπάρχει καθορισμένη μονάδα FIC. FIS παρέχεται από το Skopje ACC, Skopje APP, Skopje TWR και Ohrid TWR.

4.2.8.4 **ANNEX F**

4.2.8.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΣΚΟΠΙΑ ACC εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

Η μεταβίβαση του ελέγχου radar των α/φ, γίνεται στα καθιερωμένα CoPs:

- χωρίς τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή χωρίς συνεργασία), υπό την προϋπόθεση ότι η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν είναι, **σταθερή ή αυξανόμενη, 15 NM.**
- με τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή κατόπιν συνεργασίας), υπό την προϋπόθεση ότι:
 - η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν δεν μειώνεται κάτω από **10 NM**
 - ικανοποιούνται και οι υπόλοιποι όροι της παρ. F.3.4.

4.2.8.4.2 Μειωμένος διαμήκης διαχωρισμός

Ελάχιστος διαμήκης χρονικός διαχωρισμός 3 λεπτών μπορεί να εφαρμόζεται όταν δεν πληρούνται οι απαραίτητοι όροι για την εφαρμογή της μεταβίβασης του ελέγχου, σύμφωνα με τις παρ. F.3.3 ή F.3.4, όπως π.χ. όταν η απόσταση μεταξύ διαδοχικών αεροσκαφών δεν είναι σταθερή ή αυξανόμενη ή όταν δεν ικανοποιούνται ορισμένες τεχνικές προϋποθέσεις όπως π.χ. προσωρινή διακοπή ή υποβάθμιση της αμφίδρομης επικοινωνίας κ.λπ.

4.2.8.5 **ANNEX G**

4.2.8.5.1 Σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή απώλειας των συστημάτων ραντάρ, μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ACC ΡΩΜΗΣ, εφαρμόζεται:

- κατακόρυφος ή
- διαμήκης διαδικασιακός διαχωρισμός:



Κεφάλαιο 4. Συμφωνίες συνεργασίας

- 10 λεπτών
- 5 λεπτών

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. G.2.3.2 του αντίστοιχου παραρτήματος.

4.2.9 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ - ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP-ΚΑΒΑΛΑ APP και ΣΟΦΙΑ ACC**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP-ΚΑΒΑΛΑ APP και ΣΟΦΙΑ ACC (2/5/2013) έχουν ως ακολούθως:

4.2.9.1 **ΚΥΡΙΩΣ ΚΕΙΜΕΝΟ**

4.2.9.1.1 Για την καλύτερη εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας, ορισμένες περιοχές οι οποίες σχετίζονται με τις συνεργασίες μεταξύ ΚΕΠΜΑ -ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP-ΚΑΒΑΛΑ APP, έχουν εκχωρηθεί από το ΚΕΠΜΑ στο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και στο ΚΑΒΑΛΑ APP.

4.2.9.1.1.1 Οι περιοχές αυτές ορίζονται ως ακολούθως:

- I. από το MFA του εναερίου διαδρόμου μέχρι και το FL245:
 - i. από τα όρια της ΤΜΑ Μακεδονίας έως το σημείο:
 - EVIVI στον εναέριο διάδρομο M978
 - ΟΚΤΙΜ στον εναέριο διάδρομο P184
 - ASKOS στον εναέριο διάδρομο G12
 - ii. από το EVIVI έως το σημείο PEREN του εναερίου διαδρόμου N133
 - iii. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Y505, που ορίζεται από το σημείο VAMKO μέχρι το σημείο PEREN
 - iv. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Y94, που ορίζεται από το σημείο ΟΚΤΙΜ μέχρι το σημείο EVIVI
 - v. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου N79, που ορίζεται από τα σημεία N79 XNG Y505 μέχρι N79 XNG N146,
- II. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Y505, που ορίζεται από το σημείο ΝΙΚΤΙ μέχρι το σημείο VAMKO, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245
- III. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου P184, που ορίζεται από το σημείο ΝΙΚΤΙ μέχρι το σημείο ΟΚΤΙΜ, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245
- IV. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου N127, που ορίζεται από το σημείο ΝΙΚΤΙ μέχρι το σημείο ΛΟΡΤΙ, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245.
- V. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Y94, που ορίζεται από το σημείο ΧΕΡΙΣ μέχρι το σημείο ΟΚΤΙΜ, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245.

4.2.9.1.1.2 Οι περιοχές, όπου η ευθύνη εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. έχει εκχωρηθεί από το ΚΕΠΜΑ στο ΚΑΒΑΛΑ APP ορίζονται, ως ακολούθως:



- I. από τα όρια της ΤΜΑ Καβάλας έως το σημείο:
 - ΟΚΤΙΜ στον εναέριο διάδρομο Υ94
 - ΝΙΚΤΙ στον εναέριο διάδρομο Υ505 (LASBU)
 - ΝΙΚΤΙ στον εναέριο διάδρομο Ν127 (LOPTI)
- II. από το ΝΙΚΤΙ έως το σημείο ΟΚΤΙΜ του εναερίου διαδρόμου Ρ184.

Όταν το ΚΑΒΑΛΑ APP δεν λειτουργεί, το ΚΕΠΜΑ παρέχει έλεγχο περιοχής, από το ΜFL των εναερίων διαδρόμων μέχρι και το FL165, στην περιοχή ευθύνης του ΚΑΒΑΛΑ APP. Σε αυτή την περίπτωση η κυκλοφορία η οποία εισέρχεται στο ΝΙΚΤΙ, από το ΜFL-FL165, θα οδεύει μέσω ΝΙΚΤΙ-Ν127-ΚΡΛ.

4.2.9.2 **ANNEX B** (αναθεωρήθηκε στις 29/5/2014)

4.2.9.2.1 Στο FIR ΣΟΦΙΑΣ:

- ο εναέριος χώρος, από το FL115– FL660, έχει ταξινομηθεί στην κατηγορία C.
- εφαρμόζεται το "free route operation" από το FL245 και άνω, από 2300-0500 UTC κατά τη διάρκεια του χειμώνα και από 2200-0400 UTC κατά τη διάρκεια του θέρους. Εξαιρούνται οι πτήσεις οι οποίες προσγειώνονται/απογειώνονται προς/από α/δ τα οποία βρίσκονται κοντά στα σύνορα, όπως είναι π.χ. LGKV, LGTS, LGAV, LTBA, LWSK κ.λπ.).

4.2.9.3 **ANNEX C¹** (αναθεωρήθηκε στις 29/5/2014)

4.2.9.3.1 Η μεταβίβαση μηνυμάτων μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΣΟΦΙΑ ACC γίνεται αυτόματα μέσω της διαδικασίας OLDI, όπως περιγράφεται στο Προσάρτημα 1 του Annex C¹. Ό,τι δεν υποστηρίζεται από την αυτόματη διαδικασία, μεταβιβάζεται τηλεφωνικά.

4.2.9.3.1.1 Η μεταβίβαση μηνυμάτων μεταξύ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP-ΚΑΒΑΛΑ APP και ΣΟΦΙΑ ACC γίνεται τηλεφωνικά.

4.2.9.3.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, οι διαδικασίες συντονισμού επιτυγχάνονται ως ακολούθως:

I. **ΚΕΠΜΑ**

Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΜΑ θα ενημερώνει το ΣΟΦΙΑ ACC για τη βλάβη με NOTAM προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε

καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

II. ΣΟΦΙΑ ACC

Σε αυτή την περίπτωση οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα πραγματοποιούνται μέσω των εξωτερικών τηλεφωνικών γραμμών (βλ. παρ. C.3.1, πίνακα 2 του Annex C1).

4.2.9.3.3 Σε περίπτωση πτώσης του συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, τότε ο συντονισμός μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

I. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP

II. των εξωτερικών τηλεφωνικών γραμμών

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΜΑ αναφέρονται στον πίνακα 1 της παρ. C.3.1 του Annex C1.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΜΑ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΣΟΦΙΑ ACC αναφέρονται στον πίνακα 2 της παρ. C.3.1 του Annex C1.

4.2.9.3.3.1 Οι διαδικασίες συντονισμού μεταξύ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP-KΑΒΑΛΑ APP και ΣΟΦΙΑ ACC σε περίπτωση πτώσης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών θα πραγματοποιείται μέσω των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ.

4.2.9.3.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα του αποδεχόμενου ACC, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτό.

4.2.9.4 **ANNEX D**

4.2.9.4.1 Το RODIP και το ΝΙΚΤΙ ορίζονται ως σημεία εισόδου στο ΑΘΙΝΑΙ FIR/HELLAS UIR και το ΕΒΙΒΙ ως σημείο εξόδου.

4.2.9.4.2 Η ευθύνη για την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. στα σημεία ΝΙΚΤΙ και ΕΒΙΒΙ μεταξύ ΚΕΠΜΑ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και ΚΑΒΑΛΑ APP έχει ως ακολούθως:

– ΚΕΠΜΑ

- ΝΙΚΤΙ → πάνω από το FL245 μέχρι το FL460
- ΕΒΙΒΙ → πάνω από το FL245 μέχρι το FL460



– ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP:

- ΝΙΚΤΙ → πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245
- ΕΝΙΒΙ → από το FL100 μέχρι και το FL245

– ΚΑΒΑΛΑ APP:

- ΝΙΚΤΙ → από το *FL100 μέχρι και το FL165
**Σημείωση.- Εξαρτάται από το MFL του εναερίου διαδρόμου τον οποίο θα ακολουθήσει μετά το ΝΙΚΤΙ.*

Όταν το ΚΑΒΑΛΑ APP δεν λειτουργεί, έλεγχο Ε.Κ. στο ΝΙΚΤΙ και στην υπόλοιπη περιοχή ευθύνης του ΚΑΒΑΛΑ APP, από το MFL των εναερίων διαδρόμων μέχρι και το FL165, παρέχει το ΚΕΠΜΑ.

Το ΚΕΠΜΑ είναι υπεύθυνο να ενημερώνει το ΣΟΦΙΑ ACC για την εν χρήση συχνότητα και την μονάδα η οποία παρέχει έλεγχο Ε.Κ. στο ΝΙΚΤΙ από το FL100-FL165, σύμφωνα με τις ώρες λειτουργίας του ΚΑΒΑΛΑ APP.

Σημείωση.- Το ΚΕΠΜΑ θα ενημερώνεται αντίστοιχα από το ΚΑΒΑΛΑ APP.

4.2.9.4.3 Πτήσεις από ΣΟΦΙΑ ACC προς ΚΑΒΑΛΑ APP

Η υπεριπτάμενη κυκλοφορία στο σημείο ΝΙΚΤΙ μέχρι και το FL165 θα καλεί το ΚΑΒΑΛΑ APP.

Οι πτήσεις οι οποίες έχουν προορισμό το α/δ της Καβάλας θα εξουσιοδοτούνται στο ΝΙΚΤΙ από το ΣΟΦΙΑ ACC στα FLs 110, 130 ή 150.

4.2.9.4.4 Αναστολή RVSM

Σε περίπτωση αναστολής του RVSM, οι προϊστάμενοι Φυλακής θα συνεργάζονται σχετικά και ανάλογα με την περίπτωση θα εφαρμόζεται contingency FLAS.

4.2.9.5 **ANNEX E** (αναθεωρήθηκε στις 29/5/2014)

Το ΣΟΦΙΑ ACC θα μεταβιβάζει την επικοινωνία της κυκλοφορίας η οποία εισέρχεται στο RODIP, 2 λεπτά (2') πριν το RODIP.

4.2.9.6 **ANNEX F**

4.2.9.6.1 Μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΣΟΦΙΑ ACC εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

Η μεταβίβαση του ελέγχου radar των α/φ, γίνεται στα καθιερωμένα CoPs:



- I. **χωρίς τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή χωρίς συνεργασία), υπό την προϋπόθεση ότι η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν είναι, σταθερή ή αυξανόμενη, **15 NM**.
- II. **με τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή κατόπιν συνεργασίας), υπό την προϋπόθεση ότι:
- η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν δεν μειώνεται κάτω από **10 NM**
 - ικανοποιούνται και οι υπόλοιποι όροι της παρ. F.3.4.

4.2.9.6.2 Μειωμένος διαμήκης διαχωρισμός

Ελάχιστος διαμήκης χρονικός διαχωρισμός 3 λεπτών μπορεί να εφαρμόζεται όταν δεν πληρούνται οι απαραίτητοι όροι για την εφαρμογή της μεταβίβασης του ελέγχου, σύμφωνα με τις παρ. F.3.3 ή F.3.4, όπως π.χ. όταν η απόσταση μεταξύ διαδοχικών αεροσκαφών δεν είναι σταθερή ή αυξανόμενη ή όταν δεν ικανοποιούνται ορισμένες τεχνικές προϋποθέσεις όπως π.χ. προσωρινή διακοπή ή υποβάθμιση της αμφίδρομης επικοινωνίας κ.λπ.

4.2.9.7 **ANNEX G**

4.2.9.7.1 Σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή απώλειας των συστημάτων ραντάρ, μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΣΟΦΙΑ ACC, εφαρμόζεται:

- κατακόρυφος ή
- διαμήκης διαδικασιακός διαχωρισμός:
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών.

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. G.3.2 του αντίστοιχου παραρτήματος.



4.2.10 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ/ΚΕΡΚΥΡΑ APP και TIRANA ACC**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ/ΚΕΡΚΥΡΑ APP και TIRANA ACC (27/6/2013), έχουν ως ακολούθως:

4.2.10.1 **ANNEX B**

Στο FIR των TIRANΩΝ, ο εναέριος χώρος έχει ταξινομηθεί:

- στην κατηγορία C → από FL195 - FL660
- στην κατηγορία C → όλοι οι εναέριοι διάδρομοι από 2500FT/AMSL-FL195
- στην κατηγορία G → ο εναέριος χώρος που ευρίσκεται εκτός εναερίων διαδρόμων και ελεγχόμενων περιοχών.

4.2.10.2 **ANNEX C¹**

4.2.10.2.1 Η μεταβίβαση μηνυμάτων μεταξύ ΚΕΠΑΘ και TIRANA ACC γίνεται αυτόματα μέσω της διαδικασίας OLDI. Ό,τι δεν υποστηρίζεται από την αυτόματη διαδικασία, μεταβιβάζεται τηλεφωνικά.

Σημείωση.- Το ΚΕΠΑΘ δεν έχει τη δυνατότητα να καλέσει απευθείας τον planner του UPPER τομέα. Προς τούτο οι επικοινωνίες θα γίνονται μέσω του τομέα MIDDLE, ο οποίος και θα μεταβιβάζει τις κλήσεις στον UPPER.

4.2.10.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, οι διαδικασίες συντονισμού επιτυγχάνονται ως ακολούθως:

I. ΚΕΠΑΘ

Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το TIRANA ACC για τη βλάβη με NOTAM προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

II. TIRANA ACC

Σε αυτή την περίπτωση όλες οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα που εξυπηρετείται από γραμμή MFC (π.χ. τηλ. αριθμ. 371003).



- 4.2.10.2.3 Σε περίπτωση πτώσης του συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, τότε ο συντονισμός μπορεί να επιτευχθεί μέσω:
- I. ΚΕΡΚΥΡΑ APP
 - II. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ACC
 - III. ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC
 - IV. των εξωτερικών τηλεφωνικών γραμμών
 - Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα 1 της παρ. C.3.1 του Annex C1.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.
 - Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΤΙΡΑΝΑ ACC αναφέρονται στον πίνακα 2 της παρ. C.3.1 του Annex C1.
- 4.2.10.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στη λειτουργούσα συχνότητα του αποδεχόμενου ACC, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτό.
- 4.2.10.3 **ANNEX D**
- 4.2.10.3.1 Διαδικασίες συντονισμού
- I. Η κυκλοφορία από ΚΕΠΑΘ προς ΤΙΡΑΝΑ ACC μεταβιβάζεται στο:
 - VJOSA (L/UL613) από το FL120 και άνω
 - TUMBO (L/UL611) από το FL120 και άνω
 - DIMIS (L/UL604) από το FL120 και άνω
 - ΝΙΚΡΟ (M127) μόνο το FL260 και FL280

Σημείωση.-Το σημείο TUMBO και DIMIS θεωρούνται σαν ένα σημείο για λόγους διαχωρισμού.
 - II. Η κυκλοφορία από ΤΙΡΑΝΑ ACC προς ΚΕΠΑΘ μεταβιβάζεται στο:
 - DIMIS (L/UL604) από το FL120 και άνω. Για α/φη με προορισμό τα α/δ Κεφαλονιάς, Αράξου, Ζακύνθου και Καλαμάτας FL330 ή χαμηλότερα
 - ΡΙΤΑΣ (N/UN 732) από το FL250 – FL290, μόνο για α/φη με προορισμό τα α/δ Κεφαλονιάς, Αράξου, Ζακύνθου και Καλαμάτας.

Σημείωση.- S/B κυκλοφορία μέσω VJOSA, TUMBO και ΝΙΚΡΟ δεν επιτρέπεται.
 - III. Η κυκλοφορία από/προς τα α/δ Κέρκυρας και Ακτίου θα μεταβιβάζεται κάτω από το FL240 και οι συνεργασίες θα γίνονται μεταξύ ΤΙΡΑΝΑ ACC και ΚΕΡΚΥΡΑ APP.
Στη περίπτωση των αναχωρήσεων, το ΤΙΡΑΝΑ ACC εκχωρεί κώδικα SSR, κατά την εκχώρηση της σχετικής εξουσιοδότησης.



4.2.10.3.2 Σε περίπτωση αναστολής του RVSM, οι προϊστάμενοι Φυλακής θα συνεργάζονται σχετικά και ανάλογα με την περίπτωση θα εφαρμόζεται contingency FLAS.

4.2.10.4 **ANNEX F**

4.2.10.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και TIRANA ACC εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER,

Η μεταβίβαση του ελέγχου radar των α/φ, γίνεται στα καθιερωμένα CoPs:

I. **χωρίς τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή χωρίς συνεργασία), υπό την προϋπόθεση ότι η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν είναι, σταθερή ή αυξανόμενη, **10 NM**.

II. **με τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή κατόπιν συνεργασίας), υπό την προϋπόθεση ότι:

- η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν δεν μειώνεται κάτω από **10 NM**
- ικανοποιούνται και οι υπόλοιποι όροι της παρ. F.3.4.

4.2.10.4.2 Μειωμένος διαμήκης διαχωρισμός

Ελάχιστος διαμήκης χρονικός διαχωρισμός 3 λεπτών μπορεί να εφαρμόζεται όταν δεν πληρούνται οι απαραίτητοι όροι για την εφαρμογή της μεταβίβασης του ελέγχου, σύμφωνα με τις παρ. F.3.3 ή F.3.4, όπως π.χ. όταν η απόσταση μεταξύ διαδοχικών αεροσκαφών δεν είναι σταθερή ή αυξανόμενη ή όταν δεν ικανοποιούνται ορισμένες τεχνικές προϋποθέσεις όπως π.χ. προσωρινή διακοπή ή υποβάθμιση της αμφίδρομης επικοινωνίας κ.λπ.

4.2.10.5 **ANNEX G**

4.2.10.5.1 Σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή απώλειας των συστημάτων ραντάρ, μεταξύ ΚΕΠΑΘ και TIRANA ACC, εφαρμόζεται:

- κατακόρυφος ή
- διαμήκης διαδικασιακός διαχωρισμός:
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών.

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. G.2.2.1 του αντίστοιχου παραρτήματος.



4.2.11 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και TIRANA ACC**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και TIRANA ACC (27/6/2013), έχουν ως ακολούθως:

4.2.11.1 **ANNEX B** (αναθεωρήθηκε στις 3/4/2014)

Στο FIR των TIRANΩΝ, ο εναέριος χώρος έχει ταξινομηθεί:

- στην κατηγορία C → από FL195 - FL660
- στην κατηγορία C → όλοι οι εναέριοι διάδρομοι από 2500FT/AMSL-FL195
- στην κατηγορία G → ο εναέριος χώρος που ευρίσκεται εκτός εναερίων διαδρόμων και ελεγχόμενων περιοχών.

4.2.11.2 **ANNEX C¹** (αναθεωρήθηκε στις 3/4/2014)

4.2.11.2.1 Η μεταβίβαση μηνυμάτων μεταξύ ΚΕΠΜΑ και TIRANA ACC γίνεται αυτόματα μέσω της διαδικασίας OLDI. Ό,τι δεν υποστηρίζεται από την αυτόματη διαδικασία, μεταβιβάζεται τηλεφωνικά.

Σημείωση.- Το ΚΕΠΑΘ δεν έχει τη δυνατότητα να καλέσει απευθείας τον planner του UPPER τομέα. Προς τούτο οι επικοινωνίες θα γίνονται μέσω του τομέα MIDDLE, ο οποίος και θα μεταβιβάζει τις κλήσεις στον UPPER.

4.2.11.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, οι διαδικασίες συντονισμού επιτυγχάνονται ως ακολούθως:

I. ΚΕΠΜΑ

Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το TIRANA ACC για τη βλάβη με NOTAM προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

II. TIRANA ACC

Σε αυτή την περίπτωση όλες οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα που εξυπηρετείται από γραμμή MFC (π.χ. τηλ. αριθμ. 371003).

4.2.11.2.3 Σε περίπτωση πτώσης του συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, τότε ο συντονισμός μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

I. ΚΕΠΑΘ



II. ΣΚΟΠΙΑ ACC

III. των εξωτερικών τηλεφωνικών γραμμών

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΜΑ αναφέρονται στον πίνακα 1 της παρ. C.3.1 του Annex C1.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΜΑ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του TIPANA ACC αναφέρονται στον πίνακα 2 της παρ. C.3.1 του Annex C1.

4.2.11.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στη λειτουργούσα συχνότητα του αποδεχόμενου ACC, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτό.

4.2.11.3 **ANNEX D** (αναθεωρήθηκε στις 3/4/2014)

4.2.11.3.1 Διαδικασίες συντονισμού

I. Η κυκλοφορία από ΚΕΠΜΑ προς TIPANA ACC μεταβιβάζεται στο:

- PINDO-ADDER (M/UM603) από το FL120 και άνω
- PINDO-RODON (UN79) από το FL285 και άνω
- PINDO (UP14), από το FL290 και άνω (DCT NIGHT ROUTE - RIKSO-PINDO- από 2200-0400).

II. Η κυκλοφορία από TIPANA ACC προς ΚΕΠΜΑ μεταβιβάζεται στο:

- PINDO-KAS (M/UM603), μόνο FL270, FL330, FL370 και FL390
- PINDO-PIKOS (L/UL607), από το FL290 και άνω
- PINDO- RIKSO (UP14)), από το FL290 και άνω (DCT NIGHT ROUTE από 2200- 0400).

III. Η κυκλοφορία με προορισμό το α/δ της Μακεδονίας θα μεταβιβάζεται στο FL270.

4.2.11.3.2 Σε περίπτωση αναστολής του RVSM, οι προϊστάμενοι Φυλακής θα συνεργάζονται σχετικά και ανάλογα με την περίπτωση θα εφαρμόζεται contingency FLAS.

4.2.11.4 **ANNEX F**

4.2.11.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΜΑ και TIPANA ACC εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

Η μεταβίβαση του ελέγχου radar των α/φ, γίνεται στα καθιερωμένα CoPs:



- I. **χωρίς τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή χωρίς συνεργασία), υπό την προϋπόθεση ότι η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν είναι, σταθερή ή αυξανόμενη, **10 NM**.
- II. **με τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή κατόπιν συνεργασίας), υπό την προϋπόθεση ότι:
- η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν δεν μειώνεται κάτω από **10 NM**
 - ικανοποιούνται και οι υπόλοιποι όροι της παρ. F.3.4.

4.2.11.4.2 Μειωμένος διαμήκης διαχωρισμός

Ελάχιστος διαμήκης χρονικός διαχωρισμός 3 λεπτών μπορεί να εφαρμόζεται όταν δεν πληρούνται οι απαραίτητοι όροι για την εφαρμογή της μεταβίβασης του ελέγχου, σύμφωνα με τις παρ. F.3.3 ή F.3.4, όπως π.χ. όταν η απόσταση μεταξύ διαδοχικών αεροσκαφών δεν είναι σταθερή ή αυξανόμενη ή όταν δεν ικανοποιούνται ορισμένες τεχνικές προϋποθέσεις όπως π.χ. προσωρινή διακοπή ή υποβάθμιση της αμφίδρομης επικοινωνίας κ.λπ.

4.2.11.5 **ANNEX G**

4.2.11.5.1 Σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή απώλειας των συστημάτων ραντάρ, μεταξύ ΚΕΠΜΑ και TIRANA ACC, εφαρμόζεται:

- κατακόρυφος ή
- διαμήκης διαδικασιακός διαχωρισμός:
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών.

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. G.2.3.2 του αντίστοιχου παραρτήματος.



4.3 ΓΡΑΠΤΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΚΕΠΜΑ/Α1 ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ Ε.Κ.

4.3.1 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP (24/2/2013), έχουν ως ακολούθως:

4.3.1.1 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Η ΤΜΑ Αλεξανδρούπολης εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT - FL245.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην ΤΜΑ παρέχει:

- από 1000FT μέχρι και το FL155 → το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP
- πάνω από το FL155 μέχρι το FL245 → το ΚΕΠΜΑ.

4.3.1.2 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ²

4.3.1.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.3.1.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω των ανεξάρτητων εφεδρικών τηλεφωνικών συστημάτων.

1. ΚΕΠΜΑ

Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΜΑ θα ενημερώνει το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP για τη βλάβη με NOTAM, προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

2. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP

Για την ενεργοποίηση του συστήματος Telephone back – up VCS του ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP πρέπει να ενημερωθούν οι τεχνικοί (Τμήμα Ηλεκτρονικών Μέσων ΚΑΑΛΔ), οι οποίοι θα κάνουν και την μεταγωγή των γραμμών από το κύριο στο εφεδρικό σύστημα. Οι εξαψήφιοι αριθμοί κλήσης παραμένουν οι ίδιοι με το main VCS (βλ. πίνακα Γ.2.2.1).



Ο ελεγκτής Ε.Κ. του ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP, όταν τίθεται σε λειτουργία το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα, ενημερώνει τον προϊστάμενο Φυλακής του ΚΕΠΜΑ.

4.3.1.2.3 Σε περίπτωση πτώσης του συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, τότε ο συντονισμός μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

I. του ΛΗΜΝΟΣ APP

II. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΜΑ αναφέρονται στον πίνακα 1 της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΜΑ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP αναφέρονται στον πίνακα 2 της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.

III. του G/A/G

IV. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου.

4.3.1.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας).

4.3.1.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.3.1.3.1 Το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ της Αλεξανδρούπολης.

4.3.1.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ της Αλεξανδρούπολης

Αναχωρήσεις

- Για κάθε αναχώρηση, το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΜΑ.
Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΜΑ εκχωρεί και κώδικα SSR.
- Με την απογείωση το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.
- Για αναχωρήσεις από το α/δ της Αλεξανδρούπολης με προορισμό το α/δ της Καβάλας ο AC14 θα συνεργάζεται με το ΚΑΒΑΛΑ APP με τη διαδικασία του approval request.



Αφίξεις

- Το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.
- Το ΚΕΠΜΑ θα μεταβιβάζει στο ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP το EST του αφικνούμενου α/φ, δέκα (10') πριν από το COP και θα συνεργάζεται για το επίπεδο πτήσης που θα γίνει η μεταβίβαση του ελέγχου.
- Για κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Καβάλας με προορισμό το α/δ της Αλεξανδρούπολης, ο AC14 συνεργάζεται με το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP με τη διαδικασία του approval request.

4.3.1.3.3 Περιοχές κοινού ενδιαφέροντος

- Περιοχή Συνεργασίας 1Α

Το ΚΕΠΜΑ ενημερώνει το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP για τα ύψη που εκχωρεί στην περιοχή Συνεργασίας 1Α, καθώς επίσης και για το χρόνο ενεργοποίησής της.

- Πεδίο Βολής Πετρωτών (GND-FL240)

Το Πεδίο Βολής Πετρωτών ενεργοποιείται 1 φορά το εξάμηνο επί 3ημέρου. Όταν είναι ανοιχτό το α/δ της Αλεξανδρούπολης το ΚΕΠΜΑ θα συνεργάζεται με το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP. Όταν δεν λειτουργεί το α/δ οι συνεργασίες θα γίνονται με τον ΧΟΡΤΙΑΤΗ.

4.3.1.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε**

Το σημείο μεταβίβασης της επικοινωνίας, μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP, για κυκλοφορία από/προς την ΤΜΑ Αλεξανδρούπολης, έως και το FL120, οριοθετείται στα 32 NM νοτιοδυτικά του ALX/VOR, στον εναέριο διάδρομο G33, προκειμένου έτσι να καλυφθεί από το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP το πρόβλημα της επικοινωνίας του ΚΕΠΜΑ με το α/φ, λόγω του κενού που έχει διαπιστωθεί στη χωροκάλυψη της συχνότητας 133.575 MHz (εκπομπή από Τ/Σ Πηλίου) στην περιοχή μεταξύ Αλεξανδρούπολης και Λήμνου.

4.3.1.5 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.3.1.5.1 Μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, ένας από τους ακόλουθους διαδικασιακούς διαχωρισμούς:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000 FT



- Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
 - 3 λεπτώνσύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.1.



4.3.2 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΑΘΗΝΑΙ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΑΘΗΝΑΙ APP (28/2/2013), έχουν ως ακολούθως:

4.3.2.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

Η ΤΜΑ Αθηνών εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT- FL460.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. με τη χρήση ραντάρ παρέχεται:

- από 1000FT μέχρι και το FL245 από το ΑΘΗΝΑΙ APP
- πάνω από το FL245 – FL460 από το ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

4.3.2.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ1**

4.3.2.2.1 Η μεταβίβαση μηνυμάτων μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΑΘΗΝΑΙ APP γίνεται αυτόματα μέσω του συστήματος FDP του PALLAS UPGRADE, το οποίο είναι κοινό και για τις δύο μονάδες. Ό,τι δεν υποστηρίζεται από την αυτόματη διαδικασία, μεταβιβάζεται τηλεφωνικά.

4.3.2.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, οι διαδικασίες συντονισμού επιτυγχάνονται μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

Όταν τίθεται σε λειτουργία το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα, οι ελεγκτές του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και του ΑΘΗΝΑΙ APP δύνανται να ενημερωθούν για την ισχύουσα τομεοποίηση του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και του ΑΘΗΝΑΙ APP και μέσω της οθόνης του PALLAS UPGRADE, προκειμένου να απευθύνουν τις κλήσεις στις θέσεις που λειτουργούν.

- Στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1, εφεδρικό τηλέφωνο λειτουργεί μόνο στις θέσεις:
 - των planners,
 - VFR
 - προϊσταμένου Φυλακής
 - FMP.
- Στο ΑΘΗΝΑΙ APP, εφεδρικό τηλέφωνο λειτουργεί στις θέσεις:
 - APP Planner (για αναχωρήσεις),
 - FDA (για αφίξεις)
 - VFR.

Ο προϊστάμενος φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 εκδίδει NOTAM, προτεραιότητας SS, προκειμένου να ενημερωθούν οι περιφερειακές μονάδες και τα γειτονικά ACCs για το πρόβλημα και την τομεοποίηση του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.



4.3.2.2.3 Σε περίπτωση πτώσης του συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, τότε ο συντονισμός μπορεί να επιτευχθεί μέσω των τηλεφώνων του ΟΤΕ (βλ. Πίνακα I και II της παρ. Γ.3.1.1)

4.3.2.2.4 Διαδικασίες συντονισμού σε περίπτωση ολικής απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών μεταξύ των δύο μονάδων

Σε αυτή την περίπτωση, και με βασική προϋπόθεση ότι το PALLAS UPGRADE και οι συχνότητες λειτουργούν κανονικά, οι συνεργασίες μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΑΘΗΝΑΙ APP έχουν ως ακολούθως:

- I. Ο έλεγχος ραντάρ συνεχίζεται κανονικά. Η αναγνώριση ενός α/φ που γίνεται κατά την είσοδό του στο FIR Αθηνών ή κατά την αναχώρησή του από ελληνικό α/δ, διατηρείται μέχρι το τέλος της εξυπηρέτησης ραντάρ ή μέχρι τυχόν απώλειά της.
- II. Η μεταβίβαση ελέγχου του α/φ πραγματοποιείται μεταξύ των δύο μονάδων, χωρίς προηγούμενη συνεργασία, ένα λεπτό ή 10 NM πριν το COP, με την εντολή προς το α/φ να καλέσει στη κατάλληλη συχνότητα.
- III. Τα α/φ θα μεταβιβάζονται στα προκαθορισμένα σημεία μεταβίβασης ελέγχου και επικοινωνιών.
- IV. Το ΑΘΗΝΑΙ APP θα μεταβιβάζει στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1 τα αναχωρούντα α/φ:
 - στα προκαθορισμένα επίπεδα πτήσης, εφόσον διατηρείται ο απαιτούμενος διαχωρισμός των 10 NM μεταξύ των α/φ,
 - σε επίπεδα πτήσης που ορίζονται ανά 2000FT κάτω από τα προκαθορισμένα, όταν δεν διατηρείται ο απαιτούμενος διαχωρισμός των 10 NM μεταξύ των α/φ.
- V. Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα παραδίδει στο ΑΘΗΝΑΙ APP τα αφικνούμενα α/φ:
 - στα προκαθορισμένα επίπεδα πτήσης, εφόσον διατηρείται ο απαιτούμενος διαχωρισμός των 10 NM μεταξύ των α/φ
 - σε επίπεδα πτήσης που ορίζονται ανά 2000FT πάνω από τα προκαθορισμένα, όταν δεν διατηρείται ο απαιτούμενος διαχωρισμός των 10 NM μεταξύ των α/φ.
- VI. Οι υπερπήσεις θα προωθούνται στην επόμενη μονάδα ελέγχου, στα προσυμφωνημένα επίπεδα πτήσης και σημεία εισόδου/εξόδου από/προς την ΤΜΑ.
- VII. Εάν τούτο δεν είναι εφικτό, καθίσταται αναγκαία η αμοιβαία ενημέρωση μέσω:
 - του εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος
 - των τηλεφώνων της παρ. Γ.3.1.1 που μαγνητοφωνούνται.

4.3.2.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.3.2.3.1 Διαδικασίες συντονισμού

Η μεταβίβαση του ελέγχου και της επικοινωνίας των α/φ πραγματοποιείται σε συγκεκριμένα σημεία και επίπεδα πτήσης, ως ακολούθως:



I. Αφίξεις στην ΤΜΑ Αθηνών

Σημεία	Επίπεδα πτήσης
NEMES–ASTOV–VELOP	→ FL170
BADEL- SOREV	→ FL180
VARIX	→ FL200
KEPIR–NEVRA	→ FL180
ABLON - ΧORKI	→ FL170 ή FL210*
PIKAD - RILIN	→ κατόπιν συνεργασίας

**Σημείωση.- Για πτήσεις με προορισμό το α/δ Μυκόνου.*

- Τα CoPs ABLON και ΧORKI, NEVRA και KEPIR, PIKAD και RILIN, NEMES και ASTOV θεωρούνται σαν ένα σημείο από πλευράς διαχωρισμού των α/φ.
- Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 μεταβιβάζει στο ΑΘΗΝΑΙ APP τυχόν περιορισμούς που ισχύουν κατά την είσοδο των α/φ στην ΤΜΑ.

Διαδικασίες αφίξεων - STARs

- Ο ελεγκτής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, κατά την πρώτη επικοινωνία, εκδίδει στο α/φ με προορισμό το "Ελ. Βενιζέλος", μαζί με την εξουσιοδότηση, και τη STAR, ως ακολούθως:

Σημείο	RWY 03L/R	RWY 21L/R
NEMES	NEMES1C	NEMES1B
ASTOV	ASTOV1C	ASTOV1B
VELOP	VELOP1C	VELOP1B
BADEL	BADEL3C ή BADEL3P (μετά από αίτημα του ΑΘΗΝΑΙ APP)	-----
SOREV	SOREV1C	SOREV1B
VARIX	VARIX2C	VARIX1B ή VARIX1A (μετά από αίτημα του ΑΘΗΝΑΙ APP)
KEPIR	KEPIR2C	KEPIR1A
NEVRA	NEVRA2C	NEVRA1A
ABLON	ABLON1C ή ABLON1P (μετά από αίτημα του ΑΘΗΝΑΙ APP)	ABLON1B
ΧORKI	ΧORKI 1C ή ΧORKI 1P (μετά από αίτημα του ΑΘΗΝΑΙ APP)	ΧORKI2B
PIKAD	PIKAD1C	PIKAD1B
RILIN	RILIN1C	RILIN1B



- Η ευθύνη τροποποίησης της STAR στα σχέδια πτήσης ανήκει στη μονάδα που έχει το α/φ υπό τον έλεγχό της.
- Το ΑΘΗΝΑΙ APP ενημερώνει το ΚΕΠΑΘΜ/Α1, όταν αλλάξει ο εν χρήσει διάδρομος, προκειμένου να μεταβιβάσει στα α/φ, που έχει υπό τον έλεγχό του, το νέο όριο εξουσιοδότησης τους και να εισαγάγει ο planner την τροποποιημένη στα σχέδια πτήσεως που είναι ήδη σε φάση active και coordinated.

II. Αναχωρήσεις από την ΤΜΑ Αθηνών

Σημεία	Επίπεδα πτήσης
NEMES-ASTOV-VELOP- RILIN	→ FL160
BADEL- SOREV	→ FL170
VARIX	→ FL190
KEPIR-NEVRA	→ FL170
ABLON	→ FL160
PIKAD - RIMAX	→ FL240

- Τα CoPs PIKAD και RIMAX, NEVRA και KEPIR, PIKAD και RILIN θεωρούνται σαν ένα σημείο από πλευράς διαχωρισμού των α/φ.
- Το ΑΘΗΝΑΙ APP μεταβιβάζει στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1 τυχόν περιορισμούς που ισχύουν κατά την έξοδο των α/φ από την ΤΜΑ.

III. Υπερπτήσεις της ΤΜΑ Αθηνών

- Η μεταβίβαση του ελέγχου της υπεριπτάμενης κυκλοφορίας θα διεξάγεται, χωρίς συνεργασία, στα σημεία συντονισμού και στα προκαθορισμένα επίπεδα πτήσης, όπως αναφέρονται στις παρ. Δ.2.1 και Δ.2.2 του Παραρτήματος Δ, ή κατόπιν συνεργασίας, σε οποιοδήποτε σημείο και επίπεδο πτήσης στα όρια της ΤΜΑ Αθηνών.
- Για την κυκλοφορία που επηρεάζει το ΤΑΝΑΓΡΑ APP οι συνεργασίες θα γίνονται step by step, δηλαδή για την Northbound κυκλοφορία θα συνεργάζεται το ΑΘΗΝΑΙ APP για δε την Southbound το ΚΕΠΜΑ.

4.3.2.3.2 Μεταβίβαση ελέγχου με χρήση ραντάρ

Η μεταβίβαση της ευθύνης του ελέγχου ενός α/φ, μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΑΘΗΝΑΙ APP συντελείται χωρίς προηγούμενη συνεργασία, στα προκαθορισμένα σημεία και επίπεδα πτήσης, μέσω της λειτουργίας HANDOVER του συστήματος PALLAS UPGRADE και της μεταβίβασης της επικοινωνίας.



Η διαδικασία της μεταβίβασης της ευθύνης ολοκληρώνεται, από την επόμενη μονάδα, με την αποδοχή ανάληψης του ελέγχου μέσω της λειτουργίας ACCEPT, εφόσον έχει αποκατασταθεί η επικοινωνία με το α/φ.

Σημειώνεται ότι μόνη της η επικοινωνία, χωρίς "πρόταση" για αποδοχή ελέγχου της πτήσης, δεν υπονοεί και την πρόθεση της μεταβιβάζουσας μονάδας να μεταβιβάσει τον έλεγχο

Η μεταβίβαση του ελέγχου σε διαφορετικά σημεία ή/και επίπεδα πτήσης από τα προκαθορισμένα, απαιτεί προηγούμενη συνεργασία μεταξύ των δύο ελεγκτών ραντάρ.

Η clearance ενός α/φ δεν διαφοροποιείται, χωρίς την έγκριση της μεταβιβάζουσας μονάδας, μέχρις ότου τούτο περάσει τα CoPs που αναφέρονται στους πίνακες των παρ. Δ.2.1 και Δ.2.3 του Παραρτήματος Δ ή οποιοδήποτε άλλο σημείο ήθελε συμφωνηθεί.

4.3.2.3.3 Διαχείριση της IFR κυκλοφορίας από/προς τα α/δ Μυκόνου, Πάρου και Νάξου μέσω της TMA Αθηνών

Η κυκλοφορία με προορισμό τα α/δ Μυκόνου, Πάρου και Νάξου, μέσω ABLON και XORKI, μεταβιβάζεται από το ΚΕΠΜΑ στο ΑΘΗΝΑΙ APP στο FL210, ενώ για αυτήν μέσω ΚΕPIR και NEVRA, στο FL180.

ΜΥΚΟΝΟΣ APP

Για την κυκλοφορία που έχει προορισμό ή αναχωρεί από το α/δ Μυκόνου οι συνεργασίες γίνονται μεταξύ ΑΘΗΝΑΙ APP και ΜΥΚΟΝΟΣ APP.

ΠΑΡΟΣ AFIS

Για κάθε αναχώρηση, το ΠΑΡΟΣ AFIS ζητά εξουσιοδότηση από το ΚΕΠΑΘ το οποίο, αφού συνεργασθεί με το ΑΘΗΝΑΙ APP με τη διαδικασία του approval request, την εκχωρεί προς το ΚΕΑ/VOR, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν εμπλεκόμενη* κυκλοφορία στην περιοχή αρμοδιότητάς του.

Με την αναχώρηση το ΚΕΠΑΘ ενημερώνει το ΑΘΗΝΑΙ APP για τον ακριβή χρόνο απογείωσης και όταν το α/φ καλέσει, το μεταβιβάζει στο COP στο ΑΘΗΝΑΙ APP.

Για κάθε άφιξη που έχει προορισμό το α/δ της Πάρου, το ΑΘΗΝΑΙ APP ενημερώνει έγκαιρα το ΚΕΠΑΘ και προωθεί το α/φ είτε στο ΚΕΑ VOR, προκειμένου να εκτελέσει τη διαδικασία καθόδου, είτε στο LOCATOR της Πάρου, προκειμένου να εκτελέσει ο πιλότος τη σταθερή διαδικασία



καθόδου. Εν συνεχεία μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα του ΚΕΠΑΘ, αφού τερματίσει τον έλεγχο radar.

ΝΑΞΟΣ AFIS

- Το α/φ αναχωρεί VFR, DCT ΚΕΑ, με την ακόλουθη διαδικασία:
 - Το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται με το ΑΘΗΝΑΙ APP για ύψος στο ΚΕΑ/VOR, με τη διαδικασία του approval request και ενημερώνει το ΜΥΚΟΝΟΣ APP, εάν η πτήση επηρεάσει τα πλευρικά όρια της ΤΜΑ Μυκόνου.
Με την απογείωση, το ΚΕΠΑΘ, ανάλογα με τη συνεργασία που έχει προηγηθεί, ενημερώνει το ΝΑΞΟΣ AFIS να μεταβιβάσει το α/φ στην συχνότητα της αντίστοιχης μονάδας, αφού προηγουμένως έχει ενημερώσει για το χρόνο απογείωσης τις ενδιαφερόμενες μονάδες.
 - Εάν οι αναχωρήσεις από το α/δ της Νάξου οδεύουν μέσω ΤΜΑ Μυκόνου, το ΚΕΠΑΘ (AC2) θα ζητάει εξουσιοδότηση με τη διαδικασία του approval request από το Μύκονος APP και στη συνέχεια το ΜΥΚΟΝΟΣ APP θα ενημερώνει και θα μεταβιβάζει το α/φ στην επόμενη αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. (διαδικασία step by step).
- Η κυκλοφορία με προορισμό το α/δ της Νάξου, μεταβιβάζεται από το ΑΘΗΝΑΙ APP:
 - στο ΑΘΗΝΑΙ INFORMATION, εάν ο πιλότος έχει ήδη τροποποιήσει το σχέδιο πτήσης από IFR σε VFR, ή
 - στο ΚΕΠΑΘ ή στο ΜΥΚΟΝΟΣ APP, εάν το α/φ συνεχίσει IFR, μέχρι τα ελάχιστα του εναερίου διαδρόμου όπου θα μετατραπεί σε VFR.

ΣΥΡΟΣ AFIS

Για κάθε αναχώρηση, το ΣΥΡΟΣ AFIS ζητά εξουσιοδότηση από το ΑΘΗΝΑΙ APP. Εάν το α/φ οδεύει μέσω RIPLI ή SOREV, το ΑΘΗΝΑΙ APP συνεργάζεται με το ΜΥΚΟΝΟΣ APP ή το ΚΕΠΑΘ με τη διαδικασία του approval request.

Με την απογείωση, το ΑΘΗΝΑΙ APP, ανάλογα με τη συνεργασία που έχει συμφωνηθεί, ενημερώνει το ΣΥΡΟΣ AFIS να μεταβιβάσει το α/φ στη συχνότητα της αντίστοιχης μονάδας.

Για κυκλοφορία που αφικνείται στο α/δ της Σύρου, μέσω RIPLI, το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται έγκαιρα με το ΜΥΚΟΝΟΣ APP και εν συνεχεία το ΜΥΚΟΝΟΣ APP με το ΑΘΗΝΑΙ APP.

Σε περίπτωση που στο α/δ της Σύρου επικρατούν άσχημες καιρικές συνθήκες και ο κυβερνήτης επιθυμεί να εκτελέσει στο ραδιοβόηθμα της Μυκόνου την ενόργανη διαδικασία καθόδου, μήπως συναντήσει συνθήκες VMC και μπορέσει να προσγειωθεί στη Σύρο VFR, τότε το ΑΘΗΝΑΙ APP θα συνεργάζεται με το ΜΥΚΟΝΟΣ APP.



Εάν το α/δ δεν λειτουργεί θα ενημερώνει τον κυβερνήτη αναλόγως.

4.3.2.3.4 Ειδικές ρυθμίσεις

- Όταν χρειάζεται να τροποποιηθεί ένα σχέδιο πτήσης, τα νέα στοιχεία θα εισάγονται από τον ελεγκτή της μονάδας που έχει το α/φ στην περιοχή ευθύνης του. Εφιστάται η προσοχή των ελεγκτών των δύο μονάδων στην ορθή ενημέρωση των διαδρομών στο σχέδιο πτήσης, προκειμένου να μην εμφανίζονται εκατέρωθεν uncoupled tracks, λόγω των διαφορετικών RDPs.
- Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ενημερώνει το ΑΘΗΝΑΙ APP για τα επίπεδα πτήσης που κατέχει το ΤΑΝΑΓΡΑ APP στον εναέριο διάδρομο B1.
- Εάν το ΑΘΗΝΑΙ APP έχει α/φη σε "κράτηση" που επηρεάζονται από την κυκλοφορία που υπερίπταται σε συγκεκριμένα τμήματα εναερίων διαδρόμων, τότε ζητά από το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 να ενημερώνεται για τις πτήσεις αυτές, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και για συγκεκριμένα επίπεδα πτήσης.
- Ο προϊστάμενος Φυλακής του ΑΘΗΝΑΙ APP ενημερώνει τον προϊστάμενο Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 για α/φ που βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης στην περιοχή ευθύνης του, προκειμένου το FIC να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες συνέγερσης.
- Εάν προβλέπονται μεγάλες καθυστερήσεις στις πτήσεις, λόγω εκτάκτου συμβάντος ή εξαιρετικά δυσμενών καιρικών συνθηκών στην ΤΜΑ Αθηνών ή σε α/δ της ΤΜΑ (εκτός του LGAV), ο προϊστάμενος Φυλακής του ΑΘΗΝΑΙ APP μπορεί να ζητήσει από τον προϊστάμενο Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 να λάβει μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας αναλαμβάνοντας ταυτόχρονα και την υποχρέωση να τον ενημερώσει έγκαιρα, όταν εκλείψουν οι λόγοι επιβολής των περιορισμών.

4.3.2.3.5 VFR πτήσεις

- Το ΑΘΗΝΑΙ/ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ INFORMATION και το ΑΘΗΝΑΙ ΤΜΑ INFORMATION παρέχουν, χωρίς τη χρήση radar, στις περιοχές αρμοδιότητάς τους:
 - o εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης
 - o στις VFR πτήσεις μέχρι και το FL195, κατά τη διάρκεια της ημέρας
 - o στις IFR πτήσεις, μετά από αίτησή τους
 - o εξυπηρέτηση συνέγερσης στις γνωστές VFR πτήσεις μέχρι και το FL195.
- Στις συνεργασίες μεταξύ των δύο μονάδων εφαρμόζεται η αρχή του step by step, δηλαδή η μία μονάδα ενημερώνει την αμέσως επόμενη.



- Εάν ένας κυβερνήτης ζητήσει από το ΑΘΗΝΑΙ/ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ INFORMATION να προσεγγίσει σε ίχνος ή ύψος διαφορετικό από τα καθιερωμένα στα VFR routes της ΤΜΑ Αθηνών, ή εάν ζητήσει να προσεγγίσει SVFR, τότε το ΑΘΗΝΑΙ/ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ INFORMATION εξασφαλίζει την έγκριση για λογαριασμό του και τον ενημερώνει να καλέσει στην κατάλληλη συχνότητα, πριν από την είσοδό του στην ΤΜΑ Αθηνών.
- Κατά τις ώρες που δεν λειτουργεί η θέση VFR, οι αρμοδιότητες της θέσης μεταβιβάζονται στον τομέα ελέγχου του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, στην περιοχή ευθύνης του οποίου ίπταται το α/φ.
- Οι αρμόδιοι ελεγκτές ραντάρ των δύο μονάδων θα συνεργάζονται για την εκτέλεση VFR πτήσης κατά τη νύκτα, σύμφωνα με το ΕΑΠ Ελλάδας, ENR 1.2-2 παρ. 1.2.4.7.

4.3.2.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ**

4.3.2.4.1 Γενικές διατάξεις

- Η μεταβίβαση της αναγνώρισης και η μεταβίβαση του ελέγχου μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΑΘΗΝΑΙ APP εξαρτάται από την λειτουργικότητα των αντίστοιχων συστημάτων radar και των μέσων άμεσης και αμφίδρομης επικοινωνίας, μεταξύ των θέσεων εργασίας των ελεγκτών ραντάρ.
- Η μεταβίβαση της αναγνώρισης του α/φ μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΑΘΗΝΑΙ APP κανονικά πραγματοποιείται μέσω του αυτοματοποιημένου συστήματος PALLAS UPGRADE.
- Η αποδεχόμενη μονάδα παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ θα ενημερώνεται για κάθε παρατηρούμενη δυσλειτουργία σχετικά με τη λειτουργία των transponders SSR.
- Σε α/φ που δεν διαθέτει transponder και του επιτραπεί να διακινήθει από την περιοχή ευθύνης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 προς την ΤΜΑ και αντίστροφα, θα εφαρμόζεται κατακόρυφος διαχωρισμός με τα τυχόν εμπλεκόμενα α/φ και θα μεταβιβάζεται από τη μια μονάδα στην άλλη όποια πληροφορία απαιτείται για τη διακίνηση του α/φ. Η μεταβίβαση του ελέγχου ενός τέτοιου α/φ θα γίνεται στα όρια της ΤΜΑ με radar handover.

4.3.2.4.2 Μεταβίβαση του ελέγχου

Η μεταβίβαση του ελέγχου radar των α/φ, γίνεται στα καθιερωμένα CoPs:

- I. **χωρίς τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή χωρίς συνεργασία), υπό την προϋπόθεση



ότι η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν είναι, σταθερή ή αυξανόμενη, **10 NM**.

II. **με τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή κατόπιν συνεργασίας), υπό την προϋπόθεση ότι:

- η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν δεν μειώνεται κάτω από **10 NM**
- ικανοποιούνται και οι υπόλοιποι όροι της παρ. ΣΤ.3.4.

4.3.2.4.3 Μειωμένος διαμήκης διαχωρισμός

Ελάχιστος διαμήκης χρονικός διαχωρισμός 3 λεπτών μπορεί να εφαρμόζεται όταν δεν πληρούνται οι απαραίτητοι όροι για την εφαρμογή της μεταβίβασης του ελέγχου, σύμφωνα με τις παρ. ΣΤ.3.3 ή ΣΤ.3.4, όπως π.χ. όταν η απόσταση μεταξύ διαδοχικών αεροσκαφών δεν είναι σταθερή ή αυξανόμενη ή όταν δεν ικανοποιούνται ορισμένες τεχνικές προϋποθέσεις όπως π.χ. προσωρινή διακοπή ή υποβάθμιση της αμφίδρομης επικοινωνίας κ.λπ

4.3.2.5 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.3.2.5.1 Σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή απώλειας των συστημάτων ραντάρ εφαρμόζεται

- κατακόρυφος ή
 - διαμήκης διαδικασιακός διαχωρισμός:
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
 - 3 λεπτών
- σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.1.1.

4.3.2.5.2 Απώλεια ή υποβάθμιση υποσυστήματος PALLAS UPGRADE

Στην παρ. Ζ.3 περιγράφονται οι συνεργασίες μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΑΘΗΝΑΙ APP σε περίπτωση:

- απώλειας του FDPS (STATUS RADAR)
- απώλειας του RDPS (STATUS MONORADAR FPL)
- απώλειας του FDPS και του RDPS (STATUS MONORADAR)
- απώλειας του RFPS ή των RFPS+RDPS (Χρήση OLD PALLAS)
- ολικής απώλειας των συστημάτων ραντάρ (κύριου και εφεδρικού)
- ελεγχόμενης ολικής πτώσης του PALLAS UPGRADE.



4.3.3 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP (1/1/2005), έχουν ως ακολούθως:

4.3.3.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

4.3.3.1.1 Η ΤΜΑ Ηρακλείου διαιρείται σε δύο τομείς:

- τον **βόρειο τομέα**, ο οποίος αποτελείται από:
 - την περιοχή Ηρακλείου, η οποία εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT-FL245. Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. με τη χρήση ραντάρ παρέχει:
 - το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP από 1000FT έως και FL155,
 - το ΚΕΠΑΘ, πάνω από το FL155 - FL245
 - την περιοχή της Σητείας, η οποία εκτείνεται από 2000FT-FL125. Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP από 2000FT έως και το FL125.
- τον **νότιο τομέα**, ο οποίος εκτείνεται κατακόρυφα από 5500FT μέχρι και το FL155. Όταν ενεργοποιείται, εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP. Η ενεργοποίηση γίνεται σε συνεργασία με το ΚΕΠΑΘ.

4.3.3.1.2 Το ΚΕΠΑΘ εκχωρεί στο ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP την αρμοδιότητα παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ.:

- από GND/MSL μέχρι και το FL155 και από τα όρια της ΤΜΑ Ηρακλείου:
 - μέχρι και του σημείου αναφοράς ALIKI στον εναέριο διάδρομο J62
 - μέχρι και τριάντα (30) NM στον εναέριο διάδρομο B26
- από το FL130 μέχρι και το FL155 και από τα όρια της ΤΜΑ Ηρακλείου μέχρι και του σημείου αναφοράς SIT στον εναέριο διάδρομο J65.

Σημείωση.- Στον βόρειο τομέα της ΤΜΑ Ηρακλείου το ΚΕΠΑΘ/Α1 εκχωρεί, μετά από αίτημα του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP, από το FL160 μέχρι και το FL200, προκειμένου να εξυπηρετηθούν στρατιωτικές δραστηριότητες στην περιοχή.

4.3.3.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.3.3.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ του ΚΕΠΑΘ και του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP, μέσω τηλεφώνου.



4.3.3.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω των ανεξάρτητων εφεδρικών τηλεφωνικών συστημάτων.

1. ΚΕΠΑΘ

Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP για τη βλάβη με NOTAM, προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

2. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP

Σε περίπτωση υποβάθμισης του συστήματος GAREX 220 του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP θα τίθεται σε λειτουργία το τμήμα ATC Unit του TMX 4400 του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP (δηλαδή του ΚΕΠΑΘ που βρίσκεται στο ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP).

Στην περίπτωση αυτή γίνεται (όχι αυτόματη) μεταγωγή των εξωτερικών γραμμών από το GAREX στο ATC Unit και η επικοινωνία πραγματοποιείται δια μέσου των γραμμών του εφεδρικού συστήματος με 2 (δύο) εξαψήφιους αριθμούς για εσωτερικούς συνδρομητές που ορίζονται από το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP.

4.3.3.2.3 Σε περίπτωση πτώσης του συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, τότε ο συντονισμός μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

- του ΣΟΥΔΑ APP
- του ΠΒΚ
- του Σητεία AFIS
- των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ
 - Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα 1 της παρ. Γ.2.1.2 του Παραρτήματος Γ.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.
 - Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP αναφέρονται επίσης στον πίνακα 1 της παρ. Γ.2.1.2 του Παραρτήματος Γ.
- οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου

4.3.3.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο



μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήση συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας).

4.3.3.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.3.3.3.1 Γενικά

Εντός των πλευρικών ορίων της ΤΜΑ Ηρακλείου βρίσκονται τα α/δ Ηρακλείου, Σητείας και το στρατιωτικό α/δ του Καστελίου.

Έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή προσγειώνονται από/προς τα ως άνω α/δ, πλην αυτό του Καστελίου, παρέχει το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP.

Στο α/δ Ηρακλείου η εξυπηρέτηση ελέγχου παρέχεται με τη χρήση radar, ενώ στη CTR του α/δ της Σητείας η εξυπηρέτηση ελέγχου παρέχεται χωρίς τη χρήση radar.

Στο α/δ Καστελίου παρέχεται εξυπηρέτηση AFIS, από την κατά τόπο μονάδα, και τα α/φ προσγειώνονται και απογειώνονται με κανόνες VFR, καθότι δεν έχουν καθιερωθεί ενόργανες διαδικασίες προσγειώσης/απογειώσης.

4.3.3.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ Ηρακλείου

Αναχωρήσεις

Για κάθε αναχώρηση, το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΑΘ.

Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΑΘ εκχωρεί και κώδικα SSR.

Με την απογείωση το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο COP, μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.

Η ανωτέρω διαδικασία θα ακολουθείται ανεξάρτητα, αν με την απογείωση εμπλέκεται άμεσα άλλη μονάδα ελέγχου, της οποίας την ευθύνη ενημέρωσης και συνεργασίας φέρει εξ ολοκλήρου το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP.

Όταν το α/φ αναχωρεί μέσω:

- **DIRMI ή SNI/VOR**, το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP θα ζητά εξουσιοδότηση και θα συνεργάζεται με τον τομέα AC5.
- **SUD/VOR**, το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP θα ζητά εξουσιοδότηση και κώδικα SSR από το ΚΕΠΑΘ (τομέα AC5) και εν συνεχεία το ΚΕΠΑΘ θα συνεργάζεται με το ΣΟΥΔΑ APP, προκειμένου αυτό να εγκρίνει τη διέλευση του α/φ μέσα από την ΜΤΜΑ Σούδας.



- **OTREX**, το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP θα ζητά IFR εξουσιοδότηση από τον τομέα AC7 και θα φροντίζει, όσο αυτό είναι δυνατόν, το α/φ να είναι στο OTREX FL150 ή περισσότερο, άλλως χρειάζεται το ΚΕΠΑΘ να συνεργασθεί και με το ΣΟΥΔΑ APP με τη διαδικασία του approval request, προκειμένου να διασφαλίσει την άνοδο του α/φ μέχρι και το FL150, από το ΣΟΥΔΑ APP.
- **SIT/VOR ή RDS/VOR**, το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP θα ζητά IFR εξουσιοδότηση και θα συνεργάζεται με τον τομέα AC1.

Αφίξεις

Το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.

4.3.3.3.3 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ της Σητείας

Για την αναχωρήσεις από το α/δ της Σητείας, το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP θα ζητά εξουσιοδότηση και κώδικα SSR από το ΚΕΠΑΘ την οποία εν συνεχεία θα μεταβιβάζει στο ΣΗΤΕΙΑ AFIS. Κατά τα άλλα θα ακολουθείται η διαδικασία της παρ. 4.3.2.3.2.

4.3.3.3.4 Κυκλοφορία από/προς το α/δ Καστελίου

Για τη στρατιωτική κυκλοφορία από/προς το α/δ Καστελίου, ανάλογα με την όδευση της κυκλοφορίας, οι συνεργασίες θα πραγματοποιούνται είτε μεταξύ:

ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP και ΖΗΡΟΥ,
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP και ΚΕΠΑΘ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP και ΣΟΥΔΑ APP.

4.3.3.3.5 Οδεύσεις από/προς την ΤΜΑ Ηρακλείου

Με σκοπό την καλύτερη και ασφαλέστερη διαχείριση της κυκλοφορίας από/προς το α/δ Ηρακλείου έχει καθιερωθεί οι Northbound αναχωρήσεις να οδεύουν μέσω EPALO-DIRMI και οι Southbound αφίξεις μέσω MIL-ALIKI.

4.3.3.3.6 Περιοχές κοινού ενδιαφέροντος

I. Πεδίο Βολής Κρήτης

Για N/B κυκλοφορία μέχρι και το FL155 οι συνεργασίες με το Π.Β.Κ., όπου και όταν απαιτούνται, γίνονται από το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP

II. Επικίνδυνες περιοχές

- LGD79 (ΑΣΠΡΟΝΕΡΙ ΖΗΡΟΣ) - (MSL – FL250)
- LGD89 (ΑΚΡΑ ΧΟΝΔΡΟΣ) - (MSL – UNL)

III. Περιορισμένες περιοχές



- LGR27 (ΛΙΘΙΝΟΝ) - (GND/MSL – FL240)

IV. Περιοχές Συνεργασίας Α

- 9Α (ΝΗΣΙΔΑ ΧΡΥΣΗ) (MSL- FL400)
- Περιοχή 10Α

4.3.3.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ**

Μεταξύ των δύο μονάδων, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, εφαρμόζεται ελάχιστος διαχωρισμός radar:

- 20 NM, όταν τα α/φ είναι ισοταχή και
- 30NM, όταν το ακολουθούν είναι ταχύτερο κατά 20 knots, αλλά όχι περισσότερο των 40 knots IAS.

4.3.3.5 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.3.3.5.1 Σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή απώλειας των συστημάτων ραντάρ, μεταξύ των δύο μονάδων, εφαρμόζεται:

- κατακόρυφος ή
- διαμήκης διαδικασιακός διαχωρισμός:
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών.

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Η.1.1.



4.3.4 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ ΚΑΙ ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP (01/11/2014), έχουν ως ακολούθως:

4.3.4.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

Η ΤΜΑ Ιωαννίνων εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT - FL195.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην ΤΜΑ παρέχει:

- από 1000FT μέχρι και το FL155 → το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP
- πάνω από το FL155 μέχρι το FL195 → το ΚΕΠΑΘ.

4.3.4.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.3.4.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.3.4.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

- Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα ενημερώνει το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP για τη βλάβη με NOTAM προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).
- Το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.3.4.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP μπορεί να γίνει μέσω:

I. του ΚΕΡΚΥΡΑ APP

II. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2. Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.



- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2 .

III. του G/A/G

IV. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου

4.3.4.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου E.K., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήση συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας).

4.3.4.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.3.4.3.1 Το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ των Ιωαννίνων.

4.3.4.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ των Ιωαννίνων

Αναχωρήσεις

- Για κάθε αναχώρηση, το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΑΘ.
Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΑΘ εκχωρεί και κώδικα SSR.
- Με την απογείωση το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο COP μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.
- Η ανωτέρω διαδικασία θα ακολουθείται ανεξάρτητα αν με την απογείωση εμπλέκεται άμεσα άλλη μονάδα ελέγχου, της οποίας την ευθύνη ενημέρωσης και συνεργασίας φέρει εξ ολοκλήρου το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP (διαδικασία step by step).

Συγκεκριμένα για πτήσεις μέσω:

- **ΜΤΜΑ Πρεβέζης**, το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP θα ζητάει εξουσιοδότηση και κώδικα SSR από τον τομέα AC6 και εν συνεχεία θα συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP με τη διαδικασία του approval request, προκειμένου να εγκρίνει τη διέλευση του α/φ μέσα από τα ύψη ευθύνης του.
Με την αναχώρηση το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP θα δίνει το ATD του α/φ στο ΚΕΠΑΘ και, ανάλογα με τη συνεργασία, και στο ΑΚΤΙΟΝ APP και εν συνεχεία θα μεταβιβάζει το α/φ στην συχνότητα που έχει συμφωνηθεί.



Εάν το α/φος έχει προορισμό το α/δ Ακτίου, τότε δεν παρεμβάλλεται το ΚΕΠΑΘ, καθότι το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP θα ζητά εξουσιοδότηση και θα συνεργάζεται μόνο με το ΑΚΤΙΟΝ APP με τη διαδικασία του approval request.

Για την κυκλοφορία που υπερίπταται της ΤΜΑ Ιωαννίνων και αφικνείται στο α/δ Ακτίου, το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται με το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP και εν συνεχεία το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP με το ΑΚΤΙΟΝ APP.

- **ΚΕΡΚΥΡΑ APP**, το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP συνεργάζεται με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία μεταβιβάζει το χορηγηθέν επίπεδο πτήσης στον τομέα AC6 για να του εκχωρήσει κώδικα SSR (τον οποίον θα μεταβιβάσει στο ΚΕΡΚΥΡΑ APP μαζί με το ATD).

Με την αναχώρηση το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP θα δίνει το ATD του α/φ στο ΚΕΡΚΥΡΑ APP και στο ΚΕΠΑΘ και στον κατάλληλο χρόνο θα μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα του ΚΕΡΚΥΡΑ APP.

Εάν πρόκειται για αναχώρηση από το α/δ των Ιωαννίνων με προορισμό το α/δ της Κέρκυρας, τότε δεν θα παρεμβάλλεται το ΚΕΠΑΘ, καθότι το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP θα συνεργάζεται με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP με τη διαδικασία του approval request και θα του εκχωρεί κώδικα SSR από τους εκχωρηθέντες στη δικαιοδοσία του.

Με την αναχώρηση το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP θα δίνει το ATD του α/φ στο ΚΕΡΚΥΡΑ APP και, στο κατάλληλο χρόνο θα μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα του ΚΕΡΚΥΡΑ APP.

Για την κυκλοφορία που υπερίπταται της ΤΜΑ Ιωαννίνων και αφικνείται στο α/δ της Κέρκυρας, το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται με το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP και εν συνεχεία το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP.

- **ΑΛΜΥΡΟΣ APP**, το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP συνεργάζεται με το ΑΛΜΥΡΟΣ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία μεταβιβάζει το χορηγηθέν επίπεδο πτήσης στον τομέα AC6 για να του εκχωρήσει κώδικα SSR.

Με την αναχώρηση το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP θα δίνει το ATD του α/φ στο ΚΕΠΑΘ και εν συνεχεία θα μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχει συμφωνηθεί.

Για την κυκλοφορία που υπερίπταται της ΤΜΑ Ιωαννίνων και αφικνείται στο α/δ Αγγιάλου, το ΚΕΠΑΘ θα εξουσιοδοτεί τα α/φ για κάθοδο μέχρι το FL155, εντός των ορίων της ΤΜΑ Ιωαννίνων.

Αφίξεις

- Το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.



- Το ΚΕΠΑΘ θα μεταβιβάζει στο ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP το EST του αφικνούμενου α/φ, δέκα (10') πριν από το COP και θα συνεργάζεται για το επίπεδο πτήσης που θα γίνει η μεταβίβαση του ελέγχου.
- Για την κυκλοφορία που αφικνείται στο α/δ Ιωαννίνων μέσω ΜΤΜΑ Πρεβέζης, το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP και εν συνεχεία το ΑΚΤΙΟΝ APP με το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP.
- Για την κυκλοφορία που αφικνείται στο α/δ Ιωαννίνων μέσω ΚΕΡΚΥΡΑ APP ή ΑΛΜΥΡΟΣ APP, τότε οι συνεργασίες με το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP θα γίνονται με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP και το ΑΛΜΥΡΟΣ APP αντίστοιχα.
- Το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται με το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP όταν η κυκλοφορία οδεύει προς το α/δ Ιωαννίνων, μέσω ΡΙΚΟΣ, ΔΙΜΙΣ ή ΚΑΣ ή όταν δεν επηρεάζεται το ΑΚΤΙΟΝ APP.

4.3.4.3.3 Περιοχές κοινού ενδιαφέροντος

I. Η περιοχή συνεργασίας 11Α

Το ΚΕΠΑΘ ενημερώνει το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP για τα ύψη που εκχωρεί στην περιοχή Συνεργασίας 11Α, καθώς επίσης και για το χρόνο ενεργοποίησής της.

II. ΤΜΑ Κερκύρας

Η ΤΜΑ Κερκύρας εκτείνεται από 1000FT έως το FL460. Εντός της ΤΜΑ, εξυπηρέτηση Ε.Κ. παρέχεται:

- από το ΚΕΡΚΥΡΑ APP → από 1000FT έως και το FL245
- από το ΚΕΠΑΘ → από το FL245 έως το FL460

III. ΜΤΜΑ Πρεβέζης

Η ΜΤΜΑ Πρεβέζης εκτείνεται από 1000FT - FL160. Εντός της ΜΤΜΑ εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχεται:

- από το ΑΚΤΙΟΝ APP
 - από 1000 FT έως και το FL125, από την ανατολή μέχρι την δύση του ηλίου*
- από το ΚΕΠΑΘ
 - πάνω από το FL125– FL160, από την ανατολή μέχρι την δύση του ηλίου*
 - από 1000FT έως και το FL160 από την δύση* μέχρι την ανατολή του ηλίου.



**Σημείωση: Μετά το πέρας λειτουργίας του α/δ έως την έναρξή του, καθότι υπάρχουν περιπτώσεις όπου η λειτουργία του α/δ παρατείνεται και μετά τη δύση του ηλίου, η δε έναρξή του να μην ταυτίζεται με την ανατολή.*

IV. Βόρειος τομέας ΜΤΜΑ Λαρίσης

Ο βόρειος τομέας της ΜΤΜΑ Λάρισας εκτείνεται από 1000FT – FL245.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ στο βόρειο τομέα παρέχει:

- το ΛΑΡΙΣΑ APP → από 1000FT έως και 10000FT
- το ΚΕΠΜΑ → από 10500FT έως το FL245

Το ΚΕΠΜΑ εκχωρεί στο ΛΑΡΙΣΑ APP τον εναέριο χώρο ευθύνης του στο βόρειο τομέα (10500FT – FL245) ύστερα από τηλεφωνικό αίτημα του ΛΑΡΙΣΑ APP, στο οποίο καθορίζεται και η διάρκεια του χρόνου εκχώρησης.

V. ΜΤΜΑ Ν. Αγχιάλου

Η ΜΤΜΑ Αγχιάλου εκτείνεται από 1000FT - UNL.

Εντός της ΜΤΜΑ, εξυπηρέτηση Ε.Κ. παρέχεται από το ΑΛΜΥΡΟΣ APP, εκτός από τους CDRs V651 (AGH-YNN) και L613 (KOR-YNN), όπου εξυπηρέτηση Ε.Κ. παρέχεται από το ΚΕΠΑΘ σύμφωνα με τους όρους που περιγράφονται στο ΕΑΠ Ελλάδος.

4.3.4.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.3.4.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, ένας από τους ακόλουθους διαδικασιακούς διαχωρισμούς:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000 FT
- Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.1.



4.3.5 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ – ΚΑΒΑΛΑ APP – ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ–ΚΑΒΑΛΑ APP–ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP (2/5/2013), έχουν ως ακολούθως:

4.3.5.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

4.3.5.1.1 Η ΤΜΑ Καβάλας εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT- FL205.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην ΤΜΑ παρέχει:

- από 1000FT μέχρι και το FL165 → το ΚΑΒΑΛΑ APP
- πάνω από το FL165 – FL205 → το ΚΕΠΜΑ.

4.3.5.1.2 Για την καλύτερη εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας, ορισμένες περιοχές οι οποίες σχετίζονται με τις συνεργασίες μεταξύ ΚΕΠΜΑ -ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP-ΚΑΒΑΛΑ APP, έχουν εκχωρηθεί από το ΚΕΠΜΑ στο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και στο ΚΑΒΑΛΑ APP.

4.3.5.1.2.1 Οι περιοχές, όπου η ευθύνη εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. έχει εκχωρηθεί από το ΚΕΠΜΑ στο ΚΑΒΑΛΑ APP, ορίζονται κολούθως:

I. από τα όρια της ΤΜΑ Καβάλας έως το σημείο:

- ΟΚΤΙΜ στον εναέριο διάδρομο Υ94
- ΝΙΚΤΙ στον εναέριο διάδρομο Υ505 (LASBU)
- ΝΙΚΤΙ στον εναέριο διάδρομο Ν127 (LOPTI)

II. από το ΝΙΚΤΙ έως το σημείο ΟΚΤΙΜ του εναερίου διαδρόμου Ρ184.

4.3.5.1.2.2 Οι περιοχές, όπου η ευθύνη εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. έχει εκχωρηθεί από το ΚΕΠΜΑ στο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP, ορίζονται ως ακολούθως:

I. από το ΜFΑ του εναερίου διαδρόμου μέχρι και το FL245:

i. από τα όρια της ΤΜΑ Μακεδονίας έως το σημείο:

- ΕVΙVΙ στον εναέριο διάδρομο Μ978
- ΑSΚΟS στον εναέριο διάδρομο G12

ii. από το ΕVΙVΙ έως το σημείο ΡΕRΕΝ του εναερίου διαδρόμου Ν133

iii. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Υ505, που ορίζεται από το σημείο VΑΜΚΟ μέχρι το σημείο ΡΕRΕΝ



- iv. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου P184, που ορίζεται από το σημείο ΟΚΤΙΜ μέχρι το σημείο ARNAS
- v. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Y94, που ορίζεται από το σημείο ΟΚΤΙΜ μέχρι το σημείο EVIVI
- vi. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου N79, που ορίζεται από τα σημεία N79 XNG Y505 μέχρι N79 XNG N146,
- II. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Y505, που ορίζεται από το σημείο ΝΙΚΤΙ μέχρι το σημείο VAMKO, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245
- III. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου P184, που ορίζεται από το σημείο ΝΙΚΤΙ μέχρι το σημείο ΟΚΤΙΜ, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245
- IV. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου N127, που ορίζεται από το σημείο ΝΙΚΤΙ μέχρι το σημείο ΛΟΡΤΙ, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245.
- V. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Y94, που ορίζεται από το σημείο ΧΕΡΙΣ μέχρι το σημείο ΟΚΤΙΜ, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245.

4.3.5.1.3 Όταν το ΚΑΒΑΛΑ APP δεν λειτουργεί το ΚΕΠΜΑ αναλαμβάνει την περιοχή ευθύνης του ΚΑΒΑΛΑ APP και παρέχει έλεγχο περιοχής από το MFA των εναερίων διαδρόμων μέχρι και το FL165.

4.3.5.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.3.5.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται μεταξύ του ΚΕΠΜΑ- ΚΑΒΑΛΑ APP και ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.3.5.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών του ΚΕΠΜΑ, ο συντονισμός μεταξύ των μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί ως ακολούθως.

1. ΚΕΠΜΑ

Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΜΑ θα ενημερώνει το ΚΑΒΑΛΑ APP και το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP για τη βλάβη με ΝΟΤΑΜ, προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

2. ΚΑΒΑΛΑ APP

Το ΚΑΒΑΛΑ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

3. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP

Το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP αναφέρεται στην παρ. 4.3.9.2.2 περ. 2 του παρόντος κεφαλαίου.

4.3.5.2.3 Απόλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

4.3.5.2.3.1 Σε περίπτωση πτώσης του συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, τότε ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΚΑΒΑΛΑ APP μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

I. του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP

II. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΜΑ αναφέρονται στον πίνακα 1 της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΜΑ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP αναφέρονται στον πίνακα 2 της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.

III. του G/A/G

IV. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου.

4.3.5.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήση συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 των εν λόγω Συμφωνιών Συνεργασίας).

4.3.5.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.3.5.3.1 Το ΚΑΒΑΛΑ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ τα οποία αφικνούνται ή αναχωρούν προς/από το α/δ της Καβάλας, καθώς επίσης και έλεγχο Ε.Κ. στις περιοχές οι οποίες τού έχουν εκχωρηθεί από το ΚΕΠΜΑ. Προς τούτο συνεργάζεται:

- I. με το ΣΟΦΙΑ ACC για όλες τις πτήσεις που διακινούνται μέσω του σημείου ΝΙΚΤΙ, μέχρι και το FL165
- II. με το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP για κάθε πτήση από/προς την ΤΜΑ Καβάλας, η οποία αφικνείται, αναχωρεί ή υπερίπταται μέσω της περιοχής ευθύνης του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP.
- III. με το ΚΕΠΜΑ για κάθε πτήση από/προς την ΤΜΑ Καβάλας, μέσω της περιοχής ευθύνης του ΚΕΠΜΑ.

4.3.5.3.2 Κάθε μέρα, το ΚΑΒΑΛΑ APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ για το πέρας και τον ακριβή χρόνο έναρξης λειτουργίας του, προκειμένου στη συνέχεια το



ΚΕΠΜΑ να ενημερώνει το ΣΟΦΙΑ ACC αντίστοιχα, καθώς επίσης και για τη νέα συχνότητα μεταβίβασης της κυκλοφορίας.

4.3.5.3.3 Σημεία ΝΙΚΤΙ και ΕΒΙΒΙ

Η ευθύνη για την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. στα σημεία ΝΙΚΤΙ και ΕΒΙΒΙ μεταξύ ΚΕΠΜΑ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και ΚΑΒΑΛΑ APP έχει ως ακολούθως:

- ΚΕΠΜΑ:
 - ΝΙΚΤΙ → πάνω από το FL245 μέχρι το FL460
 - ΕΒΙΒΙ → πάνω από το FL245 μέχρι το FL460

- ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP:
 - ΝΙΚΤΙ → πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245
 - ΕΒΙΒΙ → από το FL100 μέχρι και το FL245

- ΚΑΒΑΛΑ APP:
 - ΝΙΚΤΙ → από το *FL100 μέχρι και το FL165
Σημείωση.- Εξαρτάται από το MFL του εναερίου διαδρόμου τον οποίο θα ακολουθήσει μετά το ΝΙΚΤΙ.

4.3.5.4 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ της Καβάλας προς/από ΚΕΠΜΑ

Αναχωρήσεις

Για κάθε αναχώρηση, το ΚΑΒΑΛΑ APP ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΜΑ.

Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΜΑ εκχωρεί και κώδικα SSR.

Με την απογείωση το ΚΑΒΑΛΑ APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο COP μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.

Αφίξεις

Το ΚΑΒΑΛΑ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.

Για τα α/φ τα οποία αφικνούνται στο α/δ της Καβάλας μέσω της περιοχής ευθύνης του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP, το ΚΕΠΜΑ συνεργάζεται με το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και εν συνεχεία το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP με το ΚΑΒΑΛΑ APP.



4.3.5.4.1 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ της Καβάλας προς/από ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP

Αναχωρήσεις

- Για τα α/φ τα οποία πρόκειται να αναχωρήσουν από το α/δ της Καβάλας μέσω της περιοχής ευθύνης του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP, το ΚΑΒΑΛΑ APP συνεργάζεται και ζητά εξουσιοδότηση με τη διαδικασία του APPROVAL REQUEST από το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP. Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP εκχωρεί και κώδικα SSR.
- Με την απογείωση το ΚΑΒΑΛΑ APP ενημερώνει το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και στον κατάλληλο χρόνο μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.
- Ειδικότερα για τις αναχωρήσεις μέσω του εναερίου διαδρόμου Υ94, το ΚΑΒΑΛΑ APP θα μεταβιβάζει το α/φ ελεύθερο για περαιτέρω άνοδο από το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP από κάθε άλλη εμπλεκόμενη δικιά του κυκλοφορία.

Αφίξεις

Το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP συνεργάζεται με το με το ΚΑΒΑΛΑ APP για τα α/φ που αφικνούνται στο α/δ της Καβάλας μέσω της περιοχής ευθύνης του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP.

4.3.5.4.2 Περιοχές κοινού ενδιαφέροντος

Περιοχή Συνεργασίας 1Α

Το ΚΕΠΜΑ ενημερώνει το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και το ΚΑΒΑΛΑ APP για τα ύψη που εκχωρεί στην περιοχή Συνεργασίας 1Α, καθώς επίσης και για το χρόνο ενεργοποίησης της περιοχής.

4.3.5.4.3 VFR πτήσεις

- Το ΚΑΒΑΛΑ APP θα συνεργάζεται για όλες τις VFR πτήσεις που διακινούνται από/προς ΣΟΦΙΑ ACC μέσω της περιοχής ευθύνης του.
- Πληροφορίες για VFR πτήσεις οι οποίες διακινούνται μέσω ΝΙΚΤΙ από το FL175-245 θα ανταλλάσσονται μεταξύ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και ΣΟΦΙΑ ACC.
- Πληροφορίες για VFR πτήσεις οι οποίες διακινούνται μέσω RODIP – BELGI θα ανταλλάσσονται μεταξύ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ INFORMATION και ΣΟΦΙΑ ACC. Σε περίπτωση αδυναμίας επικοινωνίας θα ενημερώνονται να καλούν το ΚΑΒΑΛΑ APP.



4.3.5.5 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.3.5.5.1 Μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΚΑΒΑΛΑ APP ή ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και ΚΑΒΑΛΑ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση:

- κατακόρυφος ή
- διαμήκης διαδικασιακός διαχωρισμός:
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
 - 3 λεπτών

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.3.1



4.3.6 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΕΡΚΥΡΑ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΕΡΚΥΡΑ APP (03/04/2014), έχουν ως ακολούθως:

4.3.6.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

4.3.6.1.1 Η ΤΜΑ Κέρκυρας εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT- FL460.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην ΤΜΑ με τη χρήση ραντάρ παρέχει:

- από 1000FT μέχρι και το FL245 → το ΚΕΡΚΥΡΑ APP
- πάνω από το FL245 - FL460 → το ΚΕΠΑΘ.

4.3.6.1.2 Το ΚΕΠΑΘ εκχωρεί στο ΚΕΡΚΥΡΑ APP την αρμοδιότητα παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. σε συγκεκριμένα τμήματα εναερίων διαδρόμων. Συγκεκριμένα:

Από το MFA του εναερίου διαδρόμου μέχρι και το FL245 από τα όρια της ΤΜΑ Κέρκυρας έως το σημείο:

- OLGAT στον εναέριο διάδρομο L53
- PARNA στον εναέριο διάδρομο L53
- TIGRA στον εναέριο διάδρομο L995
- TIGRA στον εναέριο διάδρομο T75
- NOSTO στον εναέριο διάδρομο N7
- NOSTO στον εναέριο διάδρομο L612
- LATAN στον εναέριο διάδρομο L869
- LATAN στον εναέριο διάδρομο N1
- LATAN στον εναέριο διάδρομο M872
- DINOΒ στον εναέριο διάδρομο M600

4.3.6.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.3.6.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΕΡΚΥΡΑ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.3.6.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω των ανεξάρτητων εφεδρικών τηλεφωνικών συστημάτων .

1. ΚΕΠΑΘ

Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το ΚΕΡΚΥΡΑ APP για τη βλάβη με NOTAM, προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές



επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

2. ΚΕΡΚΥΡΑ APP

Σε περίπτωση υποβάθμισης του συστήματος GAREX 220 του ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα τίθεται σε λειτουργία το τμήμα ATC Unit του TMX 4400 του ΚΕΡΚΥΡΑ APP (δηλαδή του ΚΕΠΜΑ που βρίσκεται στο ΚΕΡΚΥΡΑ APP).

Στην περίπτωση αυτή γίνεται (όχι αυτόματη) μεταγωγή των εξωτερικών γραμμών από το GAREX στο ATC Unit και η επικοινωνία πραγματοποιείται δια μέσου των γραμμών του εφεδρικού συστήματος με 2 (δύο) εξαψήφιους αριθμούς για εσωτερικούς συνδρομητές που ορίζονται από το ΚΕΡΚΥΡΑ APP.

4.3.6.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, τότε ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΕΡΚΥΡΑ APP μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

I. του ΑΚΤΙΟΝ APP

II. του ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP

III. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα 1 της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΡΚΥΡΑ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ².

IV. του G/A/G

V. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου.

4.3.6.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήση συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας).



4.3.6.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ** (Αναθεωρήθηκε στις 15/9/2014)

4.3.6.3.1 Συνεργασίες μεταξύ ΚΕΡΚΥΡΑ APP-ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC

Για κυκλοφορία μέσω των σημείων DINOΒ, LATAN, NOSTO, TIGRA και OLGAT έως και το FL245, οι συνεργασίες θα γίνονται μεταξύ ΚΕΡΚΥΡΑ APP και ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC.

Ειδικότερα, το ΚΕΡΚΥΡΑ APP:

- συνεργάζεται με το ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC με τη διαδικασία του approval request για τις αναχωρήσεις από τα α/δ της Κέρκυρας, προκειμένου να ζητήσει IFR εξουσιοδότηση και κώδικα SSR. Σε περίπτωση που το α/φ ζητήσει ύψος μεγαλύτερο από το FL245 τότε το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα ζητάει expedite clearance από το ΚΕΠΑΘ και ανάλογα με τη συνεργασία που θα συμφωνηθεί μεταξύ τους, είτε μεταβιβάζει το α/φ στο ΚΕΠΑΘ είτε το κρατάει στη συχνότητά του μέχρι να το μεταβιβάσει στο ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC.

*Σημείωση.-Σε αυτή την περίπτωση το ΚΕΠΑΘ, διατηρεί την ευθύνη του διαχωρισμού εντός της περιοχής ευθύνης του, εκτός αν συμφωνηθεί διαφορετικά.

- αποδέχεται μέχρι και το FL230 την κυκλοφορία με προορισμό τα α/δ της Κέρκυρας και Ακτίου.

4.3.6.3.2 Συνεργασίες μεταξύ ΚΕΡΚΥΡΑ APP -ΤΙΡΑΝΑ ACC

Για κυκλοφορία μέσω του σημείου ΡΙΤΑΣ και ΝΙΚΡΟ έως και το FL245, οι συνεργασίες θα γίνονται μεταξύ ΚΕΡΚΥΡΑ APP και ΤΙΡΑΝΑ ACC.

Οι αναχωρήσεις θα οδεύουν μέσω του σημείου ΝΙΚΡΟ και οι αφίξεις μέσω του σημείου ΡΙΤΑΣ.

Ειδικότερα, το ΚΕΡΚΥΡΑ APP:

- συνεργάζεται με το ΤΙΡΑΝΑ ACC με τη διαδικασία του approval request για τις αναχωρήσεις από τα α/δ της Κέρκυρας και της Πρέβεζας, προκειμένου να ζητήσει IFR εξουσιοδότηση και κώδικα SSR.
- αποδέχεται την κυκλοφορία με προορισμό τα α/δ της Κέρκυρας και Ακτίου μέχρι και το FL230.

4.3.6.3.3 Συνεργασίες μεταξύ ΚΕΠΑΘ - ΚΕΡΚΥΡΑ APP

Αναχωρήσεις

Για κάθε αναχώρηση που πρόκειται να επηρεάσει τον εναέριο χώρο ευθύνης του ΚΕΠΑΘ, το ΚΕΡΚΥΡΑ APP ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΑΘ.

Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΑΘ εκχωρεί και κώδικα SSR.



Με την απογείωση το ΚΕΡΚΥΡΑ APP ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.

Η ανωτέρω διαδικασία θα ακολουθείται ανεξάρτητα αν με την απογείωση εμπλέκεται άμεσα άλλη μονάδα ελέγχου, της οποίας την ευθύνη ενημέρωσης και συνεργασίας φέρει εξ ολοκλήρου το ΚΕΡΚΥΡΑ APP.

Ειδικότερα:

Όταν το α/φ αναχωρεί μέσω:

- **YNN/VOR**, το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα ζητάει εξουσιοδότηση και κώδικα SSR από τον τομέα AC6 και εν συνεχεία θα συνεργάζεται με το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP με τη διαδικασία του approval request, προκειμένου να εγκρίνει τη διέλευση του α/φ μέσα από τα ύψη ευθύνης του.

Εάν το α/φος έχει προορισμό το α/δ των Ιωαννίνων, τότε δεν παρεμβάλλεται το ΚΕΠΑΘ, καθότι το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα ζητάει εξουσιοδότηση και θα συνεργάζεται με το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP με τη διαδικασία του approval request και θα εκχωρεί κώδικα SSR από τους εκχωρηθέντες στη δικαιοδοσία του.

- **GARTA**, το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα ζητάει εξουσιοδότηση και κώδικα SSR από τον τομέα AC6 το οποίο θα εξουσιοδοτεί όλα τα α/φη στο προσυμφωνηθέν FL130*, προκειμένου να μην επηρεάζεται το ΑΚΤΙΟΝ APP. Σε περίπτωση κατά την οποία η άνοδος του α/φους επηρεάσει το ΑΚΤΙΟΝ APP, λόγω διαδικασιών, διαχωρισμών με άλλες πτήσεις κ.λπ., τότε είναι ευθύνη του ΚΕΡΚΥΡΑ APP ο συντονισμός με το ΑΚΤΙΟΝ APP.

Με την απογείωση το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα δίνει το ATD και στον κατάλληλο χρόνο θα μεταβιβάζει το α/φ στην συχνότητα στο ΚΕΠΑΘ.

**Σημείωση.- Μεταξύ διαδοχικών αναχωρήσεων απαιτείται ελάχιστη απόσταση μεταξύ των α/φών, τουλάχιστον 10 NM, σταθερή ή αυξανόμενη. Σε αντίθετη περίπτωση θα εφαρμόζεται κατακόρυφος διαχωρισμός, κατόπιν συνεργασίας των δύο μονάδων.*

Όταν μία πτήση επιθυμεί να διακινηθεί μέσω της ΜΤΜΑ Πρεβέζης στα ύψη αρμοδιότητας του ΑΚΤΙΟΝ APP, τότε το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία θα μεταβιβάζει το χορηγηθέν επίπεδο πτήσης μαζί με το ETD στο ΚΕΠΑΘ, προκειμένου να του εκχωρήσει κώδικα SSR.

Με την απογείωση το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα δίνει, ανάλογα με τη συνεργασία, το ATD του α/φ στο ΑΚΤΙΟΝ APP και εν συνεχεία θα μεταβιβάζει το α/φ στην συχνότητα του ΑΚΤΙΟΝ APP.



Σε περίπτωση που το ATD διαφέρει ± 5 από το ETD, τότε το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα μεταβιβάζει το REVISION στο ΚΕΠΑΘ, προκειμένου να γίνει το coupling

Εάν το α/φος έχει προορισμό το α/δ Ακτίου, τότε δεν θα παρεμβάλλεται το ΚΕΠΑΘ, καθότι το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP με τη διαδικασία του approval request και θα εκχωρεί κώδικα SSR από τους εκχωρηθέντες στη δικαιοδοσία του.

- **ARA/VOR ή KFN/VOR**, το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα ζητάει εξουσιοδότηση και κώδικα SSR από το ΚΕΠΑΘ (AC11), το οποίο θα εξουσιοδοτεί τα α/φη στο προσυμφωνηθέν FL130*, προκειμένου να μην επηρεάζεται το ΑΚΤΙΟΝ APP. Σε περίπτωση κατά την οποία η άνοδος του α/φους επηρεάσει το ΑΚΤΙΟΝ APP, λόγω διαδικασιών, διαχωρισμών με άλλες πτήσεις κ.λπ., τότε είναι ευθύνη του ΚΕΡΚΥΡΑ APP ο συντονισμός με το ΑΚΤΙΟΝ APP.

Με την απογείωση το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα δίνει το ATD και στον κατάλληλο χρόνο θα μεταβιβάζει το α/φ στην συχνότητα στο ΚΕΠΑΘ.

**Σημείωση.- Μεταξύ διαδοχικών αναχωρήσεων απαιτείται ελάχιστη απόσταση μεταξύ των α/φών, τουλάχιστον 10 NM, σταθερή ή αυξανόμενη. Σε αντίθετη περίπτωση θα εφαρμόζεται κατακόρυφος διαχωρισμός, κατόπιν συνεργασίας των δύο μονάδων.*

Αφίξεις

- Το ΚΕΡΚΥΡΑ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.
- Το ΚΕΠΑΘ θα μεταβιβάζει στο ΚΕΡΚΥΡΑ APP το EST του αφικνούμενου α/φ, δέκα (10') πριν από το COP και θα συνεργάζεται για το επίπεδο πτήσης που θα γίνει η μεταβίβαση του ελέγχου.
- Για τα α/φ τα οποία αφικνούνται:
 - **μέσω ΜΤΜΑ Πρεβέζης**, το ΚΕΠΑΘ θα μεταβιβάζει το EST στο ΚΕΡΚΥΡΑ APP και θα εξουσιοδοτεί το α/φος στο προσυμφωνημένο FL140*, προκειμένου να μην επηρεάζεται το ΑΚΤΙΟΝ APP.

Όταν το α/φος το οποίο αφικνείται στο α/δ της Κέρκυρας αναχωρεί από το α/δ Ακτίου, τότε δεν θα παρεμβάλλεται το ΚΕΠΑΘ, καθότι το ΑΚΤΙΟΝ APP θα ζητά εξουσιοδότηση και θα συνεργάζεται με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP με τη διαδικασία του approval request, το οποίο θα του εκχωρεί επίπεδο πτήσης μέχρι το FL120 και κώδικα SSR από τους εκχωρηθέντες στη δικαιοδοσία του. Με την απογείωση το ΑΚΤΙΟΝ APP θα δίνει, ανάλογα με τη



συνεργασία, το ATD στο ΚΕΡΚΥΡΑ APP και στον κατάλληλο χρόνο θα μεταβιβάζει το α/φος στη συχνότητά του.

Εάν οι πτήσεις που αναχωρούν από τα α/δ Κεφαλονιάς, Ζακύνθου και Αράξου έχουν προορισμό το α/δ της Κέρκυρας, τότε ο planner θα ζητάει εξουσιοδότηση από το ΚΕΡΚΥΡΑ APP με τη διαδικασία του approval request.

- **μέσω ΤΜΑ Ιωαννίνων**, το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP για το ύψος καθόδου του α/φους και εν συνεχεία με το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP, προκειμένου να εγκρίνει τη διέλευση του α/φ μέσα από τα ύψη ευθύνης του. Σε περίπτωση που τίθεται περιορισμός από το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP, ο οποίος επηρεάζει την συμφωνηθείσα εξουσιοδότηση καθόδου, τότε το ΚΕΠΑΘ θα μεταβιβάζει το α/φος στο ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP και οι περαιτέρω συνεργασίες θα γίνονται μεταξύ ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP και ΚΕΡΚΥΡΑ APP.

Όταν το α/φος το οποίο αφικνείται στο α/δ της Κέρκυρας αναχωρεί από το α/δ των Ιωαννίνων, τότε δεν θα παρεμβάλλεται το ΚΕΠΑΘ, καθότι το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP θα ζητά εξουσιοδότηση και θα συνεργάζεται με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP με τη διαδικασία του approval request το οποίο θα εκχωρεί κώδικα SSR από τους εκχωρηθέντες στη δικαιοδοσία του. Με την απογείωση θα δίνει το ATD και στον κατάλληλο χρόνο θα μεταβιβάζει το α/φος στη συχνότητα του ΚΕΡΚΥΡΑ APP.

4.3.6.3.4 Πτήσεις από/προς το α/δ Ακτίου μέσω ΤΜΑ Κέρκυρας

– Προς ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC

- Αναχωρήσεις

Το ΑΚΤΙΟΝ APP θα εξουσιοδοτεί τις πτήσεις οι οποίες αναχωρούν από το α/δ Ακτίου προς Μπρίντιζι, στο προσυμφωνηθέν με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP FL80*, το οποίο εν συνεχεία θα μεταβιβάζει στον τομέα AC6 μαζί με το ETD, προκειμένου να του εκχωρήσει κώδικα SSR. Ακολούθως μεταβιβάζει τα δεδομένα πτήσης του α/φους μαζί με τον κώδικα SSR στο ΚΕΡΚΥΡΑ APP.

Με την απογείωση το ΑΚΤΙΟΝ APP θα δίνει το ATD και στον κατάλληλο χρόνο θα μεταβιβάζει το α/φος στη συχνότητα του ΚΕΡΚΥΡΑ APP.

Σε περίπτωση που το ATD διαφέρει ± 5 από το ETD, τότε το ΑΚΤΙΟΝ APP θα μεταβιβάζει στο ΚΕΠΑΘ το REVISION, προκειμένου να γίνει το coupling.



Εάν το α/φος ζητήσει ύψος μεγαλύτερο από το FL245, τότε το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα ζητάει expedite clearance από το ΚΕΠΑΘ και θα του μεταβιβάζει το α/φος.

Η μεταβίβαση του EST μέχρι το FL240 προς ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC είναι ευθύνη του ΚΕΡΚΥΡΑ APP, του δε revision σε περίπτωση χορήγησης υψηλότερου επιπέδου πτήσης από το FL240, από το ΚΕΠΑΘ.

**Σημείωση.-Σε περίπτωση που υπάρχει VFR κυκλοφορία, τότε το ΑΚΤΙΟΝ APP θα συνεργάζεται με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP με την διαδικασία του approval request, προκειμένου να του εκχωρηθεί κατάλληλο ύψος.*

- Αφίξεις

Το ΚΕΡΚΥΡΑ APP αναμένει την κυκλοφορία με προορισμό το α/δ του Ακτίου μέχρι και το FL230 ή χαμηλότερα.

Σε αυτή την περίπτωση το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα συνεργάζεται αρχικά με το ΑΚΤΙΟΝ APP για το ύψος μεταβίβασης του α/φους και εν συνέχεια με το ΚΕΠΑΘ, προκειμένου να εγκρίνει την κάθοδο του α/φους μέσα από τα ύψη ευθύνης του.

- Προς ΤΙΡΑΝΑ ACC

- Αναχωρήσεις

Το ΚΕΡΚΥΡΑ APP συνεργάζεται με το ΤΙΡΑΝΑ ACC με τη διαδικασία του approval request για τις αναχωρήσεις από τα α/δ της Κέρκυρας και Ακτίου, προκειμένου να ζητήσει IFR εξουσιοδότηση και κώδικα SSR. Όταν το α/φος απογειωθεί από το α/δ Ακτίου, το ΑΚΤΙΟΝ APP θα δίνει το ATD και θα μεταβιβάζει το α/φος στον κατάλληλο χρόνο στη συχνότητα του ΚΕΡΚΥΡΑ APP. Το ΑΚΤΙΟΝ APP, προκειμένου να μην εμπλέκεται το ΚΕΠΑΘ, θα εξουσιοδοτεί την αναχώρηση μέχρι και το FL120, ανάλογα τι θα συμφωνείται με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP. Η περαιτέρω άνοδος του α/φους, μέχρις ότου συμμορφωθεί με την εκδοθείσα από το ΤΙΡΑΝΑ ACC εξουσιοδότηση, είναι αρμοδιότητα του ΚΕΡΚΥΡΑ APP σε συνεργασία με το ΚΕΠΑΘ.

- Αφίξεις

Το ΚΕΡΚΥΡΑ APP αποδέχεται την κυκλοφορία με προορισμό τα α/δ της Κέρκυρας και Ακτίου μέχρι και το FL230.

Ειδικότερα για τις αφίξεις στο Άκτιο, το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα συνεργάζεται αρχικά με το ΑΚΤΙΟΝ APP για το ύψος μεταβίβασης του α/φους και εν συνέχεια με το ΚΕΠΑΘ, προκειμένου να εγκρίνει την κάθοδο του α/φους μέσα από τα ύψη ευθύνης του.



4.3.6.3.5 Περιοχές κοινού ενδιαφέροντος

- I. ΜΤΜΑ Πρεβέζης
- II. ΤΜΑ Ιωαννίνων
- III. Περιοχή Συνεργασίας 14Α

Το ΚΕΠΑΘ ενημερώνει το ΚΕΡΚΥΡΑ APP για τα ύψη που εκχωρεί στην περιοχή Συνεργασίας 14Α, καθώς επίσης και για το χρόνο ενεργοποίησης.

4.3.6.3.6 VFR πτήσεις

- Σε περίπτωση που η VFR κυκλοφορία που εισέρχεται στο σημείο DIMIS αδυνατεί να επικοινωνήσει με τις συχνότητες του FIC, θα ενημερώνεται από το TIRANA ACC να καλεί στο ΚΕΡΚΥΡΑ APP στη συχνότητα 122.350 MHz
- Οι συνεργασίες για την κυκλοφορία που διακινείται μέσω TIGRA-KRK, LATAN-KRK, DINO-B-KRK και τανάπαλιν ή TIGRA-BETAK NOSTO-EKVIS και KRK-OLGAT θα διεξάγονται μεταξύ BRINDISI FIC και KERKIRA APP.
- Σε περίπτωση που η VFR κυκλοφορία που εισέρχεται στο σημείο RUTOM αδυνατεί να επικοινωνήσει με τις συχνότητες του FIC, θα ενημερώνεται από το BRINDISI FIC να καλέσει το ΚΕΡΚΥΡΑ APP στη συχνότητα 122.350 MHz.

4.3.6.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ**

4.3.6.4.1 Μεταξύ των δύο μονάδων, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που περιγράφονται στο Παράρτημα ΣΤ της εν λόγω Συμφωνίας.

Η μεταβίβαση του ελέγχου radar των α/φ, γίνεται στα καθιερωμένα CoPs:

- I. **χωρίς τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή χωρίς συνεργασία), υπό την προϋπόθεση ότι η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν είναι, σταθερή ή αυξανόμενη, **10 NM**.
- II. **με τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή κατόπιν συνεργασίας), υπό την προϋπόθεση ότι:
 - η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν δεν μειώνεται κάτω από **10 NM**
 - ικανοποιούνται και οι υπόλοιποι όροι της παρ. ΣΤ.3.4.



4.3.6.4.2 Μειωμένος διαμήκης διαχωρισμός

Ελάχιστος διαμήκης χρονικός διαχωρισμός 3 λεπτών μπορεί να εφαρμόζεται όταν δεν πληρούνται οι απαραίτητοι όροι για την εφαρμογή της μεταβίβασης του ελέγχου, σύμφωνα με τις παρ. ΣΤ.3.3 ή ΣΤ.3.4, όπως π.χ. όταν η απόσταση μεταξύ διαδοχικών αεροσκαφών δεν είναι σταθερή ή αυξανόμενη ή όταν δεν ικανοποιούνται ορισμένες τεχνικές προϋποθέσεις όπως π.χ. προσωρινή διακοπή ή υποβάθμιση της αμφίδρομης επικοινωνίας κ.λπ

4.3.6.5 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.3.6.5.1 Σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή απώλειας των συστημάτων ραντάρ, μεταξύ των δύο μονάδων, εφαρμόζεται:

- κατακόρυφος
- διαμήκης διαδικασιακός διαχωρισμός:
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτώνσύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.1.
- πλευρικός VOR διαχωρισμός, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.2.



4.3.7 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΩΣ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΩΣ APP (24/2/2013), έχουν ως ακολούθως:

4.3.7.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

Η ΤΜΑ της Κω εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT - FL145.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην ΤΜΑ παρέχει:

- από 1000FT μέχρι και το FL95 → το ΚΩΣ APP
- πάνω από το FL95 μέχρι το FL145 → το ΚΕΠΑΘ.

4.3.7.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ²**

4.3.7.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΩΣ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.3.7.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, οι διαδικασίες συντονισμού επιτυγχάνονται ως ακολούθως:

I. ΚΕΠΑΘ

Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το ΚΩΣ APP για τη βλάβη με NOTAM, προτεραιότητας SS Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

II. ΚΩΣ APP

Το ΚΩΣ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.3.7.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, τότε ο συντονισμός μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

I. ΡΟΔΟΣ APP

II. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.



Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΩΣ APP αναφέρονται στον πίνακα ΙΙ της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.

ΙΙΙ. του G/A/G

ΙV. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου.

- 4.3.7.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας).

4.3.7.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

- 4.3.7.3.1 Η ΤΜΑ της Κω εκτείνεται από 1000FT μέχρι το FL145. Εντός των πλευρικών ορίων βρίσκονται τα α/δ της Κω και της Καλύμνου και στη γειτνίασή της αυτό της Λέρου. Στα α/δ της Καλύμνου και της Λέρου παρέχεται εξυπηρέτηση AFIS από την τοπική μονάδα Ε.Κ.

Το ΚΩΣ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ της Κω και συνεργάζεται με τις υπηρεσίες AFIS των α/δ:

- Καλύμνου
- και Λέρου, όταν χρειάζεται.

Τα α/δ της Καλύμνου και της Λέρου δεν διαθέτουν ενόργανες διαδικασίες προσγείωσης/απογείωσης και γι' αυτό τα α/φ αναχωρούν και προσγειώνονται μόνο με κανόνες VFR

- 4.3.7.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ της Κω

Αναχωρήσεις

- Για κάθε αναχώρηση, το ΚΩΣ APP ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΑΘ. Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης, το ΚΕΠΑΘ εκχωρεί και κώδικα SSR.

Με την απογείωση το ΚΩΣ APP ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο COP μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.



- Ειδικότερα, εάν πρόκειται για αναχώρηση από το α/δ της Κω με προορισμό το α/δ της Ρόδου μέχρι το FL90, τότε το ΚΩΣ APP συνεργάζεται με το ΡΟΔΟΣ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία ενημερώνει για τη ληφθείσα εξουσιοδότηση το ΚΕΠΑΘ για να του εκχωρήσει κώδικα SSR.

Με την αναχώρηση το ΚΩΣ APP δίνει το ATD του α/φ στο ΡΟΔΟΣ APP και στο ΚΕΠΑΘ και μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα του ΡΟΔΟΣ APP.

Σημείωση.-Το ΚΕΠΑΘ έχει εκχωρήσει στο ΡΟΔΟΣ APP την αρμοδιότητα παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. στον εναέριο διάδρομο R19, από το MFA μέχρι και το FL95, από τα όρια της ΤΜΑ Ρόδου έως τα όρια της ΤΜΑ Κω.

- Για κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Κω με προορισμό το α/δ της Σάμου, ο AC2 συνεργάζεται με το ΣΑΜΟΣ APP με τη διαδικασία του approval request.
- Για τις πτήσεις από/προς Κάλυμνο, η συνεργασία μεταξύ του ΚΕΠΑΘ, του ΚΩΣ APP και της υπηρεσίας AFIS του α/δ της Καλύμνου, γίνεται με τη διαδικασία "step by step".

Εάν η αναχώρηση από Κάλυμνο ζητάει σε ένα σημείο της διαδρομής της (π.χ. στο RIPLI) να συνεχίσει IFR, τότε το ΚΩΣ APP ζητάει IFR εξουσιοδότηση και κώδικα SSR από το ΚΕΠΑΘ, προκειμένου να την μεταβιβάσει στον κυβερνήτη, καθιστώντας ταυτόχρονα σαφές ότι η IFR εξουσιοδότηση ισχύει από το σημείο που εκχωρήθηκε και μετά.

Με την απογείωση το ΚΩΣ APP ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ και το FIC για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.

- Εάν η αναχώρηση από Λέρο ζητάει IFR εξουσιοδότηση στο ΚΟΠΑΡ, τότε το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται με το ΚΩΣ APP με τη διαδικασία του approval request.

Αφίξεις

- Το ΚΩΣ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.

Το ΚΕΠΑΘ θα μεταβιβάζει στο ΚΩΣ APP το EST του αφικνούμενου α/φ, δέκα (10') πριν από το COP και θα συνεργάζεται για το επίπεδο πτήσης που θα γίνει η μεταβίβαση του ελέγχου.

- Για κάθε αναχώρηση από το α/δ της Ρόδου με προορισμό το α/δ της Κω μέχρι το FL90, το ΡΟΔΟΣ APP συνεργάζεται με το ΚΩΣ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία ενημερώνει για



τη ληφθείσα εξουσιοδότηση το ΚΕΠΑΘ για να του εκχωρήσει κώδικα SSR.

- Με την αναχώρηση το ΡΟΔΟΣ APP δίνει το ATD του α/φ στο ΚΩΣ APP και στο ΚΕΠΑΘ και μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα του ΚΩΣ APP.
- Για αναχωρήσεις από το α/δ της Σάμου με προορισμό το α/δ της Κω, ο AC2 θα συνεργάζεται με το ΚΩΣ APP με τη διαδικασία του approval request
- Το ΚΕΠΑΘ ενημερώνει το ΚΩΣ APP, όταν η κυκλοφορία προς το α/δ της Λέρου οδεύει μέσω ΚΟΡΑΡ και συνεργάζεται αν χρειάζεται να μεταβιβαστεί ο έλεγχος του α/φ στο ΚΩΣ APP. Αν αυτό ζητήσει το ΚΩΣ APP, τότε το ΚΕΠΑΘ θα του εκχωρεί προσωρινά τον έλεγχο του τμήματος που ορίζεται από το ΚΟΡΑΡ έως ΑΒΕΑΜ α/δ Λέρου, του εναερίου διαδρόμου H59, από MFA -FL90. Η εκχώρηση αυτή θα ισχύει μέχρι το ΚΩΣ APP να μεταβιβάσει την επικοινωνία του α/φ στην υπηρεσία AFIS της Λέρου, όταν το αεροσκάφος ακυρώσει το IFR σχέδιο πτήσεως και δεν αποτελεί πλέον ουσιαστική κυκλοφορία για την κυκλοφορία της ΤΜΑ της Κω. Όταν το α/φ ακυρώσει το IFR σχέδιο πτήσεως το ΚΩΣ APP ενημερώνει τη θέση VFR του FIC και τον τομέα του ΚΕΠΑΘ ότι παύει η εκχώρηση στον εναέριο διάδρομο H59.

4.3.7.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.3.7.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΩΣ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, ένας από τους ακόλουθους διαδικασιακούς διαχωρισμούς:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000FT ή
- Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
10 λεπτών
5 λεπτών
3 λεπτών
σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.1
- Πλευρικός VOR/NDB διαχωρισμός.



4.3.8 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΛΗΜΝΟΣ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΛΗΜΝΟΣ APP (24/2/2013), έχουν ως ακολούθως:

4.3.8.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

Η ΤΜΑ Λήμνου εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT - FL245.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην ΤΜΑ παρέχει:

- από 1000FT μέχρι και το FL155 → το ΛΗΜΝΟΣ APP
- πάνω από το FL155 μέχρι το FL245 → το ΚΕΠΜΑ.

4.3.8.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.3.8.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΛΗΜΝΟΣ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.3.8.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος του ΚΕΠΜΑ.

- Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΜΑ θα ενημερώνει το ΛΗΜΝΟΣ APP για τη βλάβη με NOTAM προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).
- Το ΛΗΜΝΟΣ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.3.8.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΛΗΜΝΟΣ APP μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

- I. του ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP
- II. του ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP
- III. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΜΑ αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.



Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΜΑ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΛΗΜΝΟΣ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.

IV. του G/A/G

V. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου.

- 4.3.8.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου E.K., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας).

4.3.8.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

- 4.3.8.3.1 Το ΛΗΜΝΟΣ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ της Λήμνου.

- 4.3.8.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ της Λήμνου

Αναχωρήσεις

- Για κάθε αναχώρηση, το ΛΗΜΝΟΣ APP ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΜΑ.
Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΜΑ εκχωρεί και κώδικα SSR.
- Με την απογείωση το ΛΗΜΝΟΣ APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο COP μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.
- Για αναχωρήσεις από το α/δ της Λήμνου με προορισμό το α/δ της Καβάλας ο AC14 θα συνεργάζεται με το ΚΑΒΑΛΑ APP με τη διαδικασία του approval request.

Αφίξεις

- Το ΛΗΜΝΟΣ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.
- Το ΚΕΠΜΑ θα μεταβιβάζει στο ΛΗΜΝΟΣ APP το EST του αφικνούμενου α/φ, δέκα (10') πριν από το COP και θα συνεργάζεται για το επίπεδο πτήσης που θα γίνει η μεταβίβαση του ελέγχου.



- Για κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Καβάλας με προορισμό το α/δ της Λήμνου, ο AC14 συνεργάζεται με το ΛΗΜΝΟΣ APP με τη διαδικασία του approval request.

4.3.8.3.3 Περιοχές κοινού ενδιαφέροντος

Περιοχές Συνεργασίας 1Α και 2Α.

Το ΚΕΠΜΑ ενημερώνει το ΛΗΜΝΟΣ APP για τα ύψη που εκχωρεί στις περιοχές Συνεργασίας 1Α και 2Α, καθώς επίσης και για το χρόνο ενεργοποίησής τους. Πριν την εκχώρηση το ΚΕΠΜΑ επιβεβαιώνει από την αντίστοιχη μονάδα ΣΑΕ, ότι έχει προηγηθεί συνεργασία με το ΛΗΜΝΟΣ APP.

4.3.8.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.3.8.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΛΗΜΝΟΣ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, διαδικασιακός:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000FT
- Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
 - 3 λεπτών

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.1

- Πλευρικός VOR/NDB διαχωρισμός σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.2 και Ζ.2.3.



4.3.9 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP (2/5/2013), έχουν ως ακολούθως:

4.3.9.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

4.3.9.1.1 Η ΤΜΑ Μακεδονίας εκτείνεται κατακόρυφα από 1000 FT- FL460.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην ΤΜΑ με τη χρήση ραντάρ παρέχει:

- από 1000FT μέχρι και το FL245 → το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP
- πάνω από το FL245 - FL460 το ΚΕΠΜΑ.

4.3.9.1.2 Για την καλύτερη εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας, ορισμένες περιοχές έχουν εκχωρηθεί από το ΚΕΠΜΑ στο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP.

Οι περιοχές αυτές ορίζονται ως ακολούθως:

I. από το MFA του εναερίου διαδρόμου μέχρι και το FL245:

i. από τα όρια της ΤΜΑ Μακεδονίας έως το σημείο:

- BEKVA στον εναέριο διάδρομο N146
 - TALAS στον εναέριο διάδρομο M749
 - TALAS στον εναέριο διάδρομο N130
 - ERANA στον εναέριο διάδρομο T389
 - MAKED στον εναέριο διάδρομο P36
 - MAKED στον εναέριο διάδρομο L617
 - FSK στον εναέριο διάδρομο B5
 - FSK στον εναέριο διάδρομο G18
 - EVIVI στον εναέριο διάδρομο M978
 - OKTIM στον εναέριο διάδρομο P184
 - ASKOS στον εναέριο διάδρομο G12
 - το οποίον ορίζεται 13 NM νότια στον εναέριο διάδρομο L617
 - το οποίον ορίζεται 13 NM νότια στον εναέριο διάδρομο Z507
- Σημείωση.- 13 NM νότια της ΤΜΑ ή 35 NM νότια από το TSL/VOR.*

ii. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου N79, το οποίον ορίζεται από τα σημεία N79 XNG Y505 μέχρι N79 XNG N146.

iii. από το DISOR έως το σημείο FSK των εναερίων διαδρόμων L608/G18

iv. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου N133, το οποίον ορίζεται από το σημείο EVIVI έως το σημείο PEREN

v. από το σημείο FSK έως το σημείο που ορίζεται από το XNG του εναερίου διαδρόμου G18 με τον εναέριο διάδρομο G12

vi. από το τμήμα το οποίον ορίζεται από το σημείο RUGAS έως και του σημείου PEREN, στον εναέριο διάδρομο N128

vii. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Y505, που ορίζεται από το σημείο VAMKO μέχρι το σημείο PEREN,



- vii. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Y94, που ορίζεται από το σημείο ΟΚΤΙΜ μέχρι το σημείο ΕVΙVΙ
- II. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Y505, που ορίζεται από το σημείο ΝΙΚΤΙ μέχρι το σημείο VΑΜΚΟ, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245
- III. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Ρ184, που ορίζεται από το σημείο ΝΙΚΤΙ μέχρι το σημείο ΟΚΤΙΜ, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245
- IV. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Ν127, που ορίζεται από το σημείο ΝΙΚΤΙ μέχρι το σημείο LΟΡΤΙ, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245.
- V. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Y94, που ορίζεται από το σημείο ΧΕΡΙΣ μέχρι το σημείο ΟΚΤΙΜ, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245.

4.3.9.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.3.9.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ του ΚΕΠΜΑ και του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP μέσω τηλεφώνου.

4.3.9.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω των ανεξάρτητων εφεδρικών τηλεφωνικών συστημάτων.

1. ΚΕΠΜΑ

Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΜΑ θα ενημερώνει το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP για τη βλάβη με ΝΟΤΑΜ προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

2. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP

Σε περίπτωση πτώσης του συστήματος GAREX 220 του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP θα τίθεται σε λειτουργία το τμήμα ATC Unit του ΤΜΧ 4400 του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP(δηλαδή του ΚΕΠΜΑ που βρίσκεται στο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΡΡ).

Στην περίπτωση αυτή γίνεται (όχι αυτόματα) μεταγωγή των εξωτερικών γραμμών από το GAREX στο ATC Unit και η επικοινωνία πραγματοποιείται δια μέσου των γραμμών του εφεδρικού συστήματος με 2 (δύο) ή τέσσερις (4) εξαψήφιους αριθμούς για εσωτερικούς συνδρομητές που ορίζονται από το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP.



4.3.9.2.3 Απόλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

- I. του ΚΑΒΑΛΑ APP
- II. του ΛΑΡΙΣΑ APP.
- III. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ
 - Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΜΑ αναφέρονται στον πίνακα 1 της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΜΑ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST
 - Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ².
- IV. του G/A/G
- V. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου.

4.3.9.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήση συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας Συνεργασίας).

4.3.9.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.3.9.3.1 Το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ της Μακεδονίας, καθώς επίσης και έλεγχο Ε.Κ. στις περιοχές οι οποίες του έχουν εκχωρηθεί από το ΚΕΠΜΑ. Προς τούτο συνεργάζεται:

- I. με το ΣΚΟΠΙΑ ACC για όλες τις πτήσεις που διακινούνται μέσω των σημείων ΒΕΚΒΑ, ΤΑΛΑΣ, ΕΡΑΝΑ, ΜΑΚΕΔ, ΔΙΣΟΡ και ΡΥΓΑΣ, από το ΜFA των εναερίων διαδρόμων μέχρι και το FL245
- II. με το ΣΟΦΙΑ ACC για όλες τις πτήσεις που διακινούνται μέσω του σημείου:
 - ΕΒΙΒΙ από το ΜFA των εναερίου διαδρόμου μέχρι και το FL245
 - ΝΙΚΤΙ, από το FL165 μέχρι και το FL245
- III. με το ΚΕΠΜΑ για κάθε πτήση από/προς την ΤΜΑ Μακεδονίας, η οποία αφικνείται, αναχωρεί ή υπερίπταται μέσω της περιοχής ευθύνης του ΚΕΠΜΑ.
- IV. με το ΚΑΒΑΛΑ APP για κάθε πτήση από/προς την ΤΜΑ Μακεδονίας, η οποία αφικνείται, αναχωρεί ή υπερίπταται μέσω της περιοχής ευθύνης του ΚΑΒΑΛΑ APP.



Σημείωση.- Όταν το ΚΑΒΑΛΑ APP δεν λειτουργεί, η κυκλοφορία στο ΝΙΚΤΙ, από το MFL-FL160, θα μεταβιβάζεται στο ΚΕΠΜΑ και θα οδεύει μέσω ΝΙΚΤΙ-Ν127-ΚΡΛ.

4.3.9.3.2 Σημεία ΝΙΚΤΙ και ΕΒΙΒΙ

Η ευθύνη για την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. στα σημεία ΝΙΚΤΙ και ΕΒΙΒΙ μεταξύ ΚΕΠΜΑ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και ΚΑΒΑΛΑ APP έχει ως ακολούθως:

- ΚΕΠΜΑ:
 - ΝΙΚΤΙ → πάνω από το FL245 μέχρι το FL460
 - ΕΒΙΒΙ → πάνω από το FL245 μέχρι το FL460

- ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP:
 - ΝΙΚΤΙ → πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245
 - ΕΒΙΒΙ → από το FL100 μέχρι και το FL245

- ΚΑΒΑΛΑ APP:
 - ΝΙΚΤΙ → από το *FL100 μέχρι και το FL165

Σημείωση.- Εξαρτάται από το MFL του εναερίου διαδρόμου τον οποίο θα ακολουθήσει μετά το ΝΙΚΤΙ.

4.3.9.3.3 IFR κυκλοφορία από/προς ΚΕΠΜΑ προς/από το α/δ της Μακεδονίας Αναχωρήσεις

Για κάθε αναχώρηση, το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP συνεργάζεται με τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΜΑ με τη διαδικασία του expedite clearance μεταβιβάζοντας τα coordination flight plan data του α/φ (χαρακτηριστικό κλήσης, υπολογιζόμενο χρόνο απογείωσης (ETD), ΕΤΟ στο COP και κώδικα SSR).

Εάν ο πραγματικός χρόνος στο COP διαφέρει περισσότερο από 3' (τρία λεπτά), τότε το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP θα δίδει REVISION στον ενδιαφερόμενο τομέα διότι διαφορετικά καταστρατηγούνται οι προϋποθέσεις εφαρμογής της διαδικασίας του radar transfer.

Η ανωτέρω διαδικασία θα ακολουθείται ανεξάρτητα αν με την απογείωση εμπλέκεται άμεσα άλλη μονάδα ελέγχου, της οποίας την ευθύνη ενημέρωσης και συνεργασίας φέρει εξ ολοκλήρου το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP.

Ειδικότερα:

Όταν το α/φ αναχωρεί μέσω:

- **PEREN** ή **ASKOS**, το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP θα ζητά εξουσιοδότηση και θα συνεργάζεται με τον τομέα AC14.
- **LOPOS** ή **EDASI**, το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP θα ζητά εξουσιοδότηση και θα συνεργάζεται με τον τομέα AC4.



Όταν είναι ενεργοποιημένος ο β. τομέας της Λάρισας, τότε το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP θα συνεργάζεται με το ΛΑΡΙΣΑ APP με τη διαδικασία του approval request, όπως αναλυτικά περιγράφεται κατωτέρω στην παρ. Δ.4.2.1

- **SKP**, το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP θα ζητά εξουσιοδότηση και θα συνεργάζεται με τον τομέα AC4.

Αφίξεις

- Το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.
- Το ΚΕΠΜΑ θα μεταβιβάζει στο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP το EST του αφικνούμενου α/φ, δέκα (10') πριν από το COP και θα συνεργάζεται για τον καθορισμό του επιπέδου πτήσης που θα γίνεται η μεταβίβαση του ελέγχου, όπου δεν υπάρχουν προσυμφωνημένα ύψη.
- Για τα α/φ που αφικνούνται στο α/δ της Μακεδονίας μέσω της ΤΜΑ Καβάλας έως και το FL165, το ΚΕΠΜΑ συνεργάζεται με το ΚΑΒΑΛΑ APP και εν συνεχεία το ΚΑΒΑΛΑ APP με το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP.

4.3.9.3.4 CoPs - προσυμφωνημένα επίπεδα πτήσης

Τα CoPs στα οποία έχουν ορισθεί προσυμφωνημένα επίπεδα πτήσης είναι τα ακόλουθα:

I. Από ΚΕΠΜΑ προς ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP:

- μέσω εναερίου διαδρόμου L617 → το FL140
- μέσω εναερίου διαδρόμου Z507 → το FL140
- μέσω LOPOS → το FL150
- μέσω EDASI → το FL150
- μέσω ASKOS → το FL180
- μέσω PEREN (από LMO/N128) → το FL180

II. Από ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP προς ΚΕΠΜΑ:

- μέσω εναερίου διαδρόμου L617 → το FL130
- μέσω LOPOS → το FL140
- μέσω EDASI → το FL140
- μέσω ASKOS → το FL170
- μέσω PEREN (LMO/N128) → το FL170.

4.3.9.3.5 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ της Καβάλας

- Για τα α/φ που πρόκειται να αναχωρήσουν από το α/δ της Καβάλας μέσω της περιοχής ευθύνης του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP, το ΚΑΒΑΛΑ APP ζητά εξουσιοδότηση και συνεργάζεται με το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP.
- Για τα α/φ που αφικνούνται στο α/δ της Καβάλας μέσω της περιοχής ευθύνης του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP, το ΚΕΠΜΑ συνεργάζεται με το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και εν συνεχεία το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP με το ΚΑΒΑΛΑ APP.



4.3.9.3.6 Συνεργασίες μεταξύ ΚΕΠΜΑ - ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP - ΛΑΡΙΣΑ APP

Όταν ενεργοποιείται ο β. τομέας της Λάρισας, οι συνεργασίες μεταξύ ΚΕΠΜΑ, ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και ΛΑΡΙΣΑ APP έχουν ως ακολούθως:

Αναχωρήσεις/αφίξεις από/προς το α/δ της ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

- Το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP συνεργάζεται με το ΛΑΡΙΣΑ APP για την κυκλοφορία που οδεύει από την ΤΜΑ Μακεδονίας προς ΛΟΡΟΣ ή ΕΔΑΣΙ μέσω των εναερίων διαδρόμων GI2 και M603 αντίστοιχα.
- Το ΚΕΠΜΑ συνεργάζεται με το ΛΑΡΙΣΑ APP για την κυκλοφορία που οδεύει προς την ΤΜΑ Μακεδονίας από ΛΟΡΟΣ ή ΕΔΑΣΙ, μέσω των εναερίων διαδρόμων GI2 και M603 αντίστοιχα.
- Ο συντονισμός της υπερπιτάμενης κυκλοφορίας θα διεξάγεται στα σημεία συντονισμού.

4.3.9.3.7 Περιοχές κοινού ενδιαφέροντος

I. Σημείο AGISA

Όταν το ΚΕΠΜΑ εκχωρεί, τα FL100 έως και FL130 ή/και το FL160 στο ΛΑΡΙΣΑ APP, τότε ενημερώνει το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP για τα εκχωρημένα ύψη στη διαδρομή LSA-AGISA, καθώς επίσης και για τη χρονική διάρκεια της εκχώρησης.

Η εκχώρηση αυτών των υψών επηρεάζει του εναερίου διαδρόμους L617 και Z507.

II. Επικίνδυνη περιοχή D64 (ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ) (MSL-FL250)

III. Περιοχή Συνεργασίας 1Α

Το ΚΕΠΜΑ ενημερώνει το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP για τα ύψη που εκχωρεί στην περιοχή Συνεργασίας 1Α, καθώς επίσης και για το χρόνο ενεργοποίησης της περιοχής.

4.3.9.3.8 VFR πτήσεις

- Πληροφορίες για VFR πτήσεις μέσω ΒΕΚΒΑ, ΤΑΛΑΣ, ΕΡΑΝΑ, ΜΑΚΕΔ, ΔΙΣΟΡ και ΡΥΓΑΣ θα ανταλλάσσονται μεταξύ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και ΣΚΟΠΙΑ ACC.
- Πληροφορίες για VFR πτήσεις οι οποίες διακινούνται μέσω ΝΙΚΤΙ από το FL175-245 θα ανταλλάσσονται μεταξύ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και ΣΟΦΙΑ ACC.



- Πληροφορίες για VFR πτήσεις οι οποίες διακινούνται μέσω EVIVI από το MFA-245 θα ανταλλάσσονται μεταξύ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και ΣΟΦΙΑ ACC.

4.3.9.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ**

4.3.9.4.1 Μεταξύ των δύο μονάδων, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που περιγράφονται στο Παράρτημα ΣΤ της εν λόγω Συμφωνίας Συνεργασίας.

4.3.9.4.2 Το ΚΕΠΜΑ έχει εκχωρήσει στο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP κώδικες που αφορούν στις πτήσεις οι οποίες αναχωρούν από το αεροδρόμιο της Μακεδονίας.

4.3.9.4.3 Η μεταβίβαση του ελέγχου radar των α/φ, γίνεται στα καθιερωμένα CoPs:

I. **χωρίς τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή χωρίς συνεργασία), υπό την προϋπόθεση ότι η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν είναι, σταθερή ή αυξανόμενη, **10 NM**.

II. **με τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή κατόπιν συνεργασίας), υπό την προϋπόθεση ότι:

- η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν δεν μειώνεται κάτω από **10 NM**
- ικανοποιούνται και οι υπόλοιποι όροι της παρ. ΣΤ.3.4.

4.3.9.4.4 Μειωμένος διαμήκης διαχωρισμός

Ελάχιστος διαμήκης χρονικός διαχωρισμός 3 λεπτών μπορεί να εφαρμόζεται όταν δεν πληρούνται οι απαραίτητοι όροι για την εφαρμογή της μεταβίβασης του ελέγχου, σύμφωνα με τις παρ. ΣΤ.3.3 ή ΣΤ.3.4, όπως π.χ. όταν η απόσταση μεταξύ διαδοχικών αεροσκαφών δεν είναι σταθερή ή αυξανόμενη ή όταν δεν ικανοποιούνται ορισμένες τεχνικές προϋποθέσεις όπως π.χ. προσωρινή διακοπή ή υποβάθμιση της αμφίδρομης επικοινωνίας κ.λπ.

4.3.9.5 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.3.9.5.1 Σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή απώλειας των συστημάτων ραντάρ, μεταξύ των δύο μονάδων, εφαρμόζεται:

- κατακόρυφος ή
- διαμήκης διαδικασιακός διαχωρισμός:
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτώνσύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.3.1.



4.3.10 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΥΚΟΝΟΣ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΥΚΟΝΟΣ APP (24/2/2013), έχουν ως ακολούθως:

4.3.10.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

Η ΤΜΑ Μυκόνου εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT μέχρι και το FL95. Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην ΤΜΑ παρέχει το ΜΥΚΟΝΟΣ APP.

4.3.10.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.3.10.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΥΚΟΝΟΣ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.3.10.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών του ΚΕΠΑΘ, ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος του ΚΕΠΑΘ.

- Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το ΜΥΚΟΝΟΣ APP για τη βλάβη με NOTAM, προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).
- Το ΜΥΚΟΝΟΣ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.3.10.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΥΚΟΝΟΣ APP μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

I. του ΑΘΗΝΑΙ APP

II. του ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP

III. του ΡΟΔΟΣ APP

IV. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1 του Παραρτήματος Γ1.



Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι εξωτερική παρά μόνο για λήψη EST.

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΜΥΚΟΝΟΣ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.

V. του G/A/G

VI. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου.

4.3.10.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας).

4.3.10.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.3.10.3.1 Το ΜΥΚΟΝΟΣ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ της Μυκόνου και συνεργάζεται με το ΚΕΠΑΘ για κάθε πτήση από/προς την ΤΜΑ Μυκόνου, εκτός από αυτήν που αφικνείται, αναχωρεί ή υπερίπταται μέσω της ΤΜΑ Αθηνών.

4.3.10.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ της Μυκόνου

Αναχωρήσεις

- Για κάθε αναχώρηση, το ΜΥΚΟΝΟΣ APP ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΑΘ (τομέας AC2). Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης ο AC2 εκχωρεί και κώδικα SSR.
- Με την απογείωση το ΜΥΚΟΝΟΣ APP ενημερώνει τον AC2 για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο COP μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.
- Για κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Μυκόνου με προορισμό το α/δ της Σαντορίνης, ο AC2 ζητά μέσω του τομέα AC5 approval request από το ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP.

Αφίξεις

- Το ΜΥΚΟΝΟΣ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.



- Ο AC2 θα μεταβιβάζει στο ΜΥΚΟΝΟΣ APP το EST του αφικνούμενου α/φ, δέκα (10') πριν από το COP και θα συνεργάζεται για το επίπεδο πτήσης που θα γίνει η μεταβίβαση του ελέγχου.
- Ο AC2 συνεργάζεται με το ΜΥΚΟΝΟΣ APP για τα α/φ που αφικνούνται στη Σύρο μέσω RIPLI.
- Για κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Σαντορίνης με προορισμό το α/δ της Μυκόνου, ο AC5 ζητά μέσω του τομέα AC2 approval request από το ΜΥΚΟΝΟΣ APP.

4.3.10.3.3 IFR κυκλοφορία προς/από τα α/δ Πάρου/Νάξου

- Για αναχωρήσεις από τα α/δ της Πάρου και της Νάξου το ΚΕΠΑΘ (AC2) θα ζητάει εξουσιοδότηση με τη διαδικασία του approval request από το Μύκονος APP, όταν η κυκλοφορία επηρεάζει την ΤΜΑ Μυκόνου.
Όταν κρίνεται απαραίτητο από το ΜΥΚΟΝΟΣ APP, η αναχώρηση της Νάξου θα μεταβιβάζεται στον έλεγχο του ΜΥΚΟΝΟΣ APP, για όσο διάστημα απαιτείται και στη συνέχεια το ΜΥΚΟΝΟΣ APP θα ενημερώνει και θα μεταβιβάζει το α/φ στην επόμενη αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. (διαδικασία step by step).
- Για αφίξεις προς τα α/δ της Πάρου και της Νάξου το ΚΕΠΑΘ (AC2) θα συνεργάζεται με το Μύκονος APP, μόνο αν η κυκλοφορία επηρεάζει την ΤΜΑ Μυκόνου.

4.3.10.3.4 Περιοχές κοινού ενδιαφέροντος

Η περιοχή συνεργασίας 4Α επηρεάζει την ΤCA της Μυκόνου.
Το ΚΕΠΑΘ (AC2) ενημερώνει το ΜΥΚΟΝΟΣ APP για τα ύψη που εκχωρεί στην περιοχή Συνεργασίας 4Α, καθώς επίσης και για το χρόνο ενεργοποίησής τους.

4.3.10.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.3.10.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΥΚΟΝΟΣ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, ένας από τους ακόλουθους διαδικασιακούς διαχωρισμούς:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000FT
- Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
 - 3 λεπτώνσύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.1.
- Πλευρικός VOR/NDB διαχωρισμός σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.2 και Ζ.2.3.



4.3.11 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP (24/2/2013), έχουν ως ακολούθως:

4.3.11.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

Η ΤΜΑ Μυτιλήνης εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT - FL245.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην ΤΜΑ παρέχει:

- από 1000FT μέχρι και το FL145 → το ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP
- πάνω από το FL145 μέχρι το FL245 → το ΚΕΠΜΑ.

4.3.11.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.3.11.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.3.11.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών του ΚΕΠΑΘ, ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος του ΚΕΠΑΘ.

- Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP για τη βλάβη με NOTAM, προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

- Το ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.3.11.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP μπορεί να γίνει μέσω:

I. του ΧΙΟΣ APP

II. του ΛΗΜΝΟΣ APP

III. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1 του Παραρτήματος Γ1.

Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή



του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST)..

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2

IV. του G/A/G

V. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου.

4.3.11.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου E.K., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας).

4.3.11.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.3.11.3.1 Το ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ της Μυτιλήνης.

4.3.11.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ της Μυτιλήνης

Αναχωρήσεις

- Για κάθε αναχώρηση, το ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΜΑ.
Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΜΑ εκχωρεί και κώδικα SSR.
- Με την απογείωση το ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο COP μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.
- Για κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Μυτιλήνης με προορισμό το α/δ της Χίου, ο AC14 συνεργάζεται με το ΧΙΟΣ APP με τη διαδικασία του approval request.

Αφίξεις

- Το ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.
- Το ΚΕΠΜΑ θα μεταβιβάζει στο ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP το EST του αφικνούμενου α/φ, δέκα (10') πριν από το COP και θα συνεργάζεται για το επίπεδο πτήσης που θα γίνει η μεταβίβαση του ελέγχου.
- Για αναχωρήσεις από το α/δ της Χίου με προορισμό το α/δ της Μυτιλήνης ο AC14 θα συνεργάζεται με το ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP με τη διαδικασία του approval request.



4.3.11.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.3.11.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, ένας από τους ακόλουθους διαχωρισμούς:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000FT
- Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
 - 3 λεπτώνσύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.1
- Πλευρικός διαχωρισμός σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.2 και Ζ.2.3.



4.3.12 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΡΟΔΟΣ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΡΟΔΟΣ APP (24/2/2013), έχουν ως ακολούθως:

4.3.12.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

4.3.12.1.1 Η ΤΜΑ Ρόδου εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT- FL460.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. με τη χρήση ραντάρ στην ΤΜΑ παρέχει:

- από 1000FT μέχρι και το FL155 → το ΡΟΔΟΣ APP
- πάνω από το FL155 μέχρι το FL460 → το ΚΕΠΑΘ.

4.3.12.1.2 Το ΚΕΠΑΘ εκχωρεί στο ΡΟΔΟΣ APP την αρμοδιότητα παροχής εξυπηρέτησης Ε.Κ. στον εναέριο διάδρομο R19, από το MFA μέχρι και το FL95, από τα όρια της ΤΜΑ Ρόδου έως τα όρια της ΤΜΑ Κω.

4.3.12.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ²**

4.3.12.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ του ΚΕΠΑΘ και του ΡΟΔΟΣ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.3.12.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω των ανεξάρτητων εφεδρικών τηλεφωνικών συστημάτων

- ΚΕΠΑΘ

Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το ΡΟΔΟΣ APP για τη βλάβη με NOTAM, προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).

- ΡΟΔΟΣ APP

Σε περίπτωση πτώσης του συστήματος GAREX 220 του ΡΟΔΟΣ APP θα τίθεται σε λειτουργία το τμήμα ATC Unit του TMX 4400 του ΡΟΔΟΣ APP (δηλαδή του ΚΕΠΑΘ που βρίσκεται στο ΡΟΔΟΣ APP).

Στην περίπτωση αυτή γίνεται (όχι αυτόματα) μεταγωγή των εξωτερικών γραμμών από το GAREX στο ATC Unit και η επικοινωνία πραγματοποιείται δια μέσου των γραμμών του εφεδρικού



συστήματος με 4 (τέσσερις) εξαψήφιους αριθμούς για εσωτερικούς συνδρομητές που ορίζονται από το ΡΟΔΟΣ APP.

4.3.12.2.3 Απόλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΡΟΔΟΣ APP μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

I. του ΚΩΣ APP

II. του ΚΑΡΠΑΘΟΣ AFIS

III. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1 του Παραρτήματος Γ1.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST)
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΡΟΔΟΣ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ².

IV. του G/A/G

V. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου.

4.3.12.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου E.K., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήση συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας Συνεργασίας).

4.3.12.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.3.12.3.1 Το ΡΟΔΟΣ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ της Ρόδου.

4.3.12.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ της Ρόδου.

Αναχωρήσεις

- Για κάθε αναχώρηση που πρόκειται να επηρεάσει τον εναέριο χώρο ευθύνης του ΚΕΠΑΘ, το ΡΟΔΟΣ APP ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΑΘ.
Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΑΘ εκχωρεί και κώδικα SSR.



- Με την απογείωση το ΡΟΔΟΣ APP ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.

Η ανωτέρω διαδικασία θα ακολουθείται ανεξάρτητα αν με την απογείωση εμπλέκεται άμεσα άλλη μονάδα ελέγχου, της οποίας την ευθύνη ενημέρωσης και συνεργασίας φέρει εξ ολοκλήρου το ΡΟΔΟΣ APP.

Όταν το α/φ αναχωρεί μέσω των σημείων:

- **ROXOL** και **LOKNA**, το ΡΟΔΟΣ APP θα συνεργάζεται με τον τομέα AC1
- **VANES** και **ASIMI**, το ΡΟΔΟΣ APP θα συνεργάζεται με τον τομέα AC2.
- **LAKAD,NILAS, NAVOK** και **ORVIS**, το ΡΟΔΟΣ APP θα συνεργάζεται με τον τομέα AC13.

Αφίξεις

- Το ΡΟΔΟΣ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.
- Το ΚΕΠΑΘ θα μεταβιβάζει στο ΡΟΔΟΣ APP το EST του α/φ που πρόκειται να αφιχθεί, δέκα (10') πριν από το COP και θα επιβεβαιώνει, όποτε χρειάζεται, το επίπεδο πτήσης που θα γίνει η μεταβίβαση του ελέγχου.
- Για τις IFR πτήσεις που διακινούνται στα α/δ Κω και Ρόδου οι συνεργασίες θα γίνονται μεταξύ ΚΩΣ APP και ΡΟΔΟΣ APP και στη συνέχεια ενημερώνεται το ΚΕΠΑΘ, προκειμένου να εκχωρήσει κώδικα SSR.

4.3.12.3.3 Προσυμφωνημένα επίπεδα πτήσης από/προς το α/δ της Ρόδου

- Από ΚΕΠΑΘ προς ΡΟΔΟΣ APP

R19 (ASIMI) → FL130
B34 (VANES) → FL130
R19 (LAKAD) → FL140
G18 (NILAS) → FL140
W54 (ORVIS) → FL140
L995 (IRBAX) → FL140
G80 (ROXOL) → FL130
V57 (LOKNA) → FL130.

- Από ΡΟΔΟΣ APP προς ΚΕΠΑΘ

R19 (USINI) → FL120
B34 (VANES) → FL120



R19 (LAKAD) → FL130
G18 (NILAS → FL130
W54 (ORVIS) → FL130
N129 (NAVOK) → FL130
G80 (ROXOL) → FL120
V57 (LOKNA) → FL120.

4.3.12.3.4 Συνεργασίες μεταξύ ΡΟΔΟΣ APP-MEDERES APP-DALAMAN APP

– Πτήσεις μέσω των σημείων BANRO και PIROX

Για κυκλοφορία μέσω των σημείων BANRO και PIROX έως και το FL150 οι συνεργασίες θα γίνονται μεταξύ ΡΟΔΟΣ APP και MENDERES APP.

– Πτήσεις μέσω του σημείου SOTIV

Για κυκλοφορία μέσω του σημείου SOTIV έως και το FL150 οι συνεργασίες θα γίνονται μεταξύ ΡΟΔΟΣ APP και DALAMAN APP.

– Αναχωρήσεις από LTBS

Για την κυκλοφορία που αναχωρεί από το αεροδρόμιο LTBS και το α/φος δεν μπορεί να έχει στο SOTIV FL150 ή παραπάνω, το DALAMAN APP θα ζητάει εξουσιοδότηση και θα συνεργάζεται με το ΡΟΔΟΣ APP με τη διαδικασία του approval request.

Εάν οι ανωτέρω πτήσεις πρόκειται στη συνέχεια να εισέλθουν στον εναέριο χώρο ευθύνης του ΚΕΠΑΘ, το ΡΟΔΟΣ APP θα συνεργάζεται εγκαίρως (πριν την απογείωση) με το ΚΕΠΑΘ για την εκχώρηση εξουσιοδότησης και κώδικα.

4.3.12.3.5 VFR πτήσεις

– Οι συνεργασίες για την VFR κυκλοφορία που εισέρχεται στο ΑΘΗΝΑΙ FIR μέσω BANRO, PIROX, SOTIV και BENEM θα γίνονται μεταξύ ΡΟΔΟΣ APP, MENDERES APP και DALAMAN APP αντίστοιχα. Επίσης η VFR κυκλοφορία πάνω από FL155 θα ενημερώνεται να καλεί το RODOS APP στη συχνότητα 127.250 σε περίπτωση που διαπιστώσει δυσχέρεια στην επικοινωνία με το ΑΘΗΝΑΙ INFORMATION.

– Η VFR κυκλοφορία που εισέρχεται στο ΑΘΗΝΑΙ FIR μέσω ALKIS και EVENO θα ενημερώνεται να καλεί το RODOS APP στη συχνότητα 127.250 σε περίπτωση που διαπιστώσει δυσχέρεια στην επικοινωνία με το ΑΘΗΝΑΙ INFORMATION.

– Σε περίπτωση που μια VFR πτήση, εκτός ΤΜΑ Ρόδου, καλέσει το ΡΟΔΟΣ APP λόγω αδυναμίας επικοινωνίας με το FIC, προκειμένου να κλείσει ή να ενεργοποιήσει το σχέδιο πτήσης της, το ΡΟΔΟΣ APP αναμεταβιβάζει στον ελεγκτή της θέσης VFR τις σχετικές πληροφορίες.



4.3.12.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ**

4.3.12.4.1 Μεταξύ των δύο μονάδων, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που περιγράφονται στο Παράρτημα ΣΤ της εν λόγω Συμφωνίας Συνεργασίας.

Η μεταβίβαση του ελέγχου radar των α/φ, γίνεται στα καθιερωμένα CoPs:

- I. **χωρίς τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή χωρίς συνεργασία), υπό την προϋπόθεση ότι η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν είναι, σταθερή ή αυξανόμενη, **10 NM**.
- II. **με τη συστηματική χρήση των μέσων αμφίδρομης επικοινωνίας** (δηλαδή κατόπιν συνεργασίας), υπό την προϋπόθεση ότι:
 - η ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών α/φ που πρόκειται να μεταβιβασθούν δεν μειώνεται κάτω από **10 NM**
 - ικανοποιούνται και οι υπόλοιποι όροι της παρ. ΣΤ.3.4.

4.3.12.4.2 Μειωμένος διαμήκης διαχωρισμός

Ελάχιστος διαμήκης χρονικός διαχωρισμός 3 λεπτών μπορεί να εφαρμόζεται όταν δεν πληρούνται οι απαραίτητοι όροι για την εφαρμογή της μεταβίβασης του ελέγχου, σύμφωνα με τις παρ. ΣΤ.3.3 ή ΣΤ.3.4, όπως π.χ. όταν η απόσταση μεταξύ διαδοχικών αεροσκαφών δεν είναι σταθερή ή αυξανόμενη ή όταν δεν ικανοποιούνται ορισμένες τεχνικές προϋποθέσεις όπως π.χ. προσωρινή διακοπή ή υποβάθμιση της αμφίδρομης επικοινωνίας κ.λπ.

4.3.12.5 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.3.12.5.1 Σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή απώλειας των συστημάτων ραντάρ μεταξύ των δύο μονάδων, εφαρμόζεται:

- κατακόρυφος ή
- διαμήκης διαδικασιακός διαχωρισμός:
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
 - 3 λεπτώνσύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.1.
- πλευρικός VOR/NDB διαχωρισμός σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.2. και Ζ.2.3.



4.3.13 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΑΜΟΣ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΑΜΟΣ APP (24/2/2013), έχουν ως ακολούθως:

4.3.13.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

Η ΤΜΑ Σάμου εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT - FL145.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην ΤΜΑ παρέχει:

- από 1000FT μέχρι και το FL105 → το ΣΑΜΟΣ APP
- πάνω από το FL105 μέχρι το FL145 → το ΚΕΠΑΘ.

4.3.13.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.3.13.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΑΜΟΣ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.3.13.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών του ΚΕΠΑΘ, ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος του ΚΕΠΑΘ.

- Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το ΣΑΜΟΣ APP για τη βλάβη με NOTAM, προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).
- Το ΣΑΜΟΣ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.3.13.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΑΜΟΣ APP μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

I. του ΧΙΟΣ APP

II. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1 του Παραρτήματος Γ1. Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST).



- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΣΑΜΟΣ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.

III. του G/A/G

IV. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου.

4.3.13.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας Συνεργασίας).

4.3.13.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.3.13.3.1 Το ΣΑΜΟΣ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ της Σάμου.

4.3.13.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ της Σάμου

Αναχωρήσεις

- Για κάθε αναχώρηση, το ΣΑΜΟΣ APP ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΑΘ.
Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΑΘ εκχωρεί και κώδικα SSR.
- Με την απογείωση το ΣΑΜΟΣ APP ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο COP μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.
- Για αναχωρήσεις από το α/δ της Σάμου με προορισμό το α/δ της Κω ο AC2 θα συνεργάζεται με το ΚΩΣ APP με τη διαδικασία του approval request.
- Για αναχωρήσεις από το α/δ της Σάμου με προορισμό το α/δ της Χίου το ΣΑΜΟΣ APP θα συνεργάζεται με τον AC2 ο οποίος θα ζητά μέσω του τομέα AC14 approval request από το ΧΙΟΣ APP.

Αφίξεις

- Το ΣΑΜΟΣ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.



- Το ΚΕΠΑΘ θα μεταβιβάζει στο ΣΑΜΟΣ APP το EST του αφικνούμενου α/φ, δέκα (10') πριν από το COP και θα συνεργάζεται για το επίπεδο πτήσης που θα γίνει η μεταβίβαση του ελέγχου.
- Για κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Κω με προορισμό το α/δ της Σάμου, ο AC2 συνεργάζεται με το ΣΑΜΟΣ APP με τη διαδικασία του approval request.
- Για κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Χίου με προορισμό το α/δ της Σάμου, ο AC14 ζητά μέσω του τομέα AC2 approval request από το ΣΑΜΟΣ APP.

4.3.13.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.3.13.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΑΜΟΣ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται διαδικασιακός διαχωρισμός, ανάλογα με την περίπτωση:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000 FT
- Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
 - 3 λεπτώνσύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Z.2.1.
- Πλευρικός VOR/DME διαχωρισμός, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Z.2.2 και Z.2.3.



4.3.14 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP (24/2/2013), έχουν ως ακολούθως:

4.3.14.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

Η ΤΜΑ Σαντορίνης εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT - FL165.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην ΤΜΑ παρέχει:

- από 1000FT μέχρι και το FL155 → το ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP
- πάνω από το FL155 μέχρι το FL165 → το ΚΕΠΑΘ.

4.3.14.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.3.14.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.3.14.2.2 Σε περίπτωση περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών του ΚΕΠΑΘ, ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος του ΚΕΠΑΘ.

- Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το ΣΑΜΟΣ APP για τη βλάβη με NOTAM, προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).
- Το ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.3.14.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

I. του ΜΥΚΟΝΟΣ APP

II. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1 του Παραρτήματος Γ1.



Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST).

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ².

III. του G/A/G

IV. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου.

4.3.14.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας Συνεργασίας).

4.3.14.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.3.14.3.1 Το ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ της Σαντορίνης.

4.3.14.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ της Σαντορίνης

Αναχωρήσεις

- Για κάθε αναχώρηση, το ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΑΘ (AC5). Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΑΘ εκχωρεί και κώδικα SSR.
- Με την απογείωση το ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο COP μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.
- Για κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Σαντορίνης με προορισμό το α/δ της Μυκόνου, ο AC5 ζητά μέσω του τομέα AC2 approval request από το ΜΥΚΟΝΟΣ APP.
- Για κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Σαντορίνης με προορισμό το α/δ του Ηρακλείου, ο AC5 συνεργάζεται με το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP με τη διαδικασία του APPROVAL REQUEST.

Αφίξεις

- Το ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.



- Το ΚΕΠΑΘ θα μεταβιβάζει στο ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP το EST του αφικνούμενου α/φ, δέκα (10') πριν από το COP και θα συνεργάζεται για το επίπεδο πτήσης που θα γίνει η μεταβίβαση του ελέγχου.
- Για κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Μυκόνου με προορισμό το α/δ της Σαντορίνης, ο AC2 ζητά μέσω του τομέα AC5 approval request από το ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP.
- Για κυκλοφορία που αναχωρεί από τα α/δ της Μήλου, του Ηρακλείου και της Αστυπάλαιας με προορισμό το α/δ της Σαντορίνης, ο planner του AC5 συνεργάζεται με το ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP με τη διαδικασία του APPROVAL REQUEST.

4.3.14.3.3 Περιοχές κοινού ενδιαφέροντος

- Περιοχή Συνεργασίας 10Α

Το ΚΕΠΑΘ ενημερώνει το ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP για τα ύψη που εκχωρεί στην περιοχή Συνεργασίας 10Α, καθώς επίσης και για το χρόνο ενεργοποίησής της.

- Π.Β.Κ. (LGC101 Τομέας Β)

Το ΚΕΠΑΘ μόλις ενημερωθεί για την ενεργοποίηση του τομέα Β του ΠΒΚ πληροφορεί ανάλογα και το ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP.

4.3.14.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.3.14.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, ένας από τους ακόλουθους διαχωρισμούς:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000FT
- Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
 - 3 λεπτών

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.1

- Πλευρικός VOR/NDB διαχωρισμός σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.2 και Ζ.2.3.



4.3.15 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ - ΣΚΙΑΘΟΣ APP και ΑΛΜΥΡΟΣ APP***

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ - ΣΚΙΑΘΟΣ APP και ΑΛΜΥΡΟΣ APP (27/6/2013), έχουν ως ακολούθως:

4.3.15.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

4.3.15.1.1 Η ΤΜΑ της Σκιάθου εκτείνεται κατακόρυφα από τα 1000FT-FL145.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην ΤΜΑ παρέχει:

- από 1000FT μέχρι και το FL115 → το ΣΚΙΑΘΟΣ APP
- πάνω από το FL115 μέχρι το FL145 → το ΚΕΠΜΑ.

4.3.15.1.2 Το τμήμα στα νοτιοανατολικά της ΜΤΜΑ Αγκιάλου που ορίζεται από τις συντεταγμένες 391124N 0232613E - 385556N 0233258E - 385450N 0231655E από τα 1000FT μέχρι και το FL145, ανήκει στην ΤΜΑ Σκιάθου. (βλ. ΕΑΠ Ελλάδας, ENR2.1-22).

Όταν το *α/δ της Σκιάθου δεν λειτουργεί, ο ανωτέρω εναέριος χώρος, από τα 1000FT - FL145, εκχωρείται στο ΑΛΜΥΡΟΣ APP και εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει το ΑΛΜΥΡΟΣ APP.

Σημείωση.- Είναι ευθύνη του ΑΛΜΥΡΟΣ APP να γνωρίζει, σύμφωνα με τα δημοσιευμένα NOTAM, το ωράριο λειτουργίας του α/δ της Σκιάθου.

4.3.15.1.3 Πέραν του ανωτέρω τμήματος, όταν το α/δ της Σκιάθου δεν λειτουργεί, το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 εκχωρεί στο ΑΛΜΥΡΟΣ APP την αρμοδιότητα παροχής ελέγχου Ε.Κ. στον εναέριο χώρο της ΤΜΑ Σκιάθου, από 1000FT μέχρι και το FL115 (βλ. παρ. Δ.3.1.1.2 του Παραρτήματος Δ της Συμφωνίας Συνεργασίας ΚΕΠΜΑ-ΣΚΙΑΘΟΣ APP-ΑΛΜΥΡΟΣ APP).

4.3.15.1.4 Σε περίπτωση έκτακτης ενεργοποίησης του αερολιμένα Σκιάθου, η εκχώρηση όλων των ανωτέρω τμημάτων ανακαλείται και το ΑΛΜΥΡΟΣ APP αποδесμεύει πλήρως την ΤΜΑ Σκιάθου. Το ΣΚΙΑΘΟΣ APP θα ενημερώνει το ΑΛΜΥΡΟΣ APP για την έκτακτη ενεργοποίηση του αερολιμένα Σκιάθου και εν συνεχεία, όταν ο εναέριος χώρος αποδесμευθεί, θα πληροφορεί το ΚΕΠΜΑ για την αποδесμευση.

4.3.15.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.3.15.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ του ΚΕΠΜΑ και του ΣΚΙΑΘΟΣ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.3.15.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, ο συντονισμός μεταξύ των



δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος του ΚΕΠΑΘ.

- Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα ενημερώνει το ΣΚΙΑΘΟΣ APP για τη βλάβη με NOTAM, προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).
- Το ΣΚΙΑΘΟΣ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Πρός τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.3.15.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΣΚΙΑΘΟΣ APP μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

I. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2. Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1 είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST).
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΣΚΙΑΘΟΣ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.

II. του G/A/G.

III. Οποιοδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου.

4.3.15.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου E.K., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήση συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας Συνεργασίας).



4.3.15.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.3.15.3.1 Στην παρ. Δ.3.1.1 της αναφερόμενης Συμφωνίας περιγράφονται οι διαδικασίες συντονισμού των τριών μονάδων όταν εκχωρείται ο εναέριος χώρος της ΤΜΑ Σκιάθου στο ΑΛΜΥΡΟΣ APP , καθώς επίσης και αυτές σε περίπτωση έκτακτης ενεργοποίησης του αερολιμένα Σκιάθου.

Το ΣΚΙΑΘΟΣ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ της Σκιάθου.

Επειδή η ΤΜΑ της Σκιάθου εφάπτεται με τις ΜΤΜΑs Τανάγρας, Αγχιάλου και Σκύρου οι συνεργασίες μεταξύ των μονάδων αυτών, καθώς και με το ΚΕΠΜΑ βασίζονται στη διαδικασία του step by step.

4.3.15.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ της Σκιάθου

Αναχωρήσεις

Για κάθε α/φ που αναχωρεί από το α/δ της Σκιάθου, το ΣΚΙΑΘΟΣ APP ζητά εξουσιοδότηση και συνεργάζεται με τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΜΑ (AC4).

Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΜΑ εκχωρεί και κώδικα SSR.

Με την απογείωση το ΣΚΙΑΘΟΣ APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και, στο COP, μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.

Η ανωτέρω διαδικασία θα ακολουθείται ανεξάρτητα, αν με την απογείωση εμπλέκεται άμεσα άλλη μονάδα ελέγχου, την ευθύνη ενημέρωσης της οποίας έχει το ΣΚΙΑΘΟΣ APP προκειμένου να εγκρίνει τη διέλευση του α/φ μέσα από τα ύψη ευθύνης της.

Ειδικότερα όταν το α/φ οδεύει μέσω:

- **SKP/VOR-B1-TSL/VOR**, το ΣΚΙΑΘΟΣ APP θα ζητάει εξουσιοδότηση και κώδικα SSR από το ΚΕΠΜΑ (έχοντας υπ' όψιν τον περιορισμό του FL100 ή παραπάνω 25 NM βόρεια του SKP/VOR).

Με την αναχώρηση το ΣΚΙΑΘΟΣ APP θα δίνει το ATD του α/φ στο ΚΕΠΜΑ και θα μεταβιβάζει το α/φ στο COP, στη συχνότητα που έχει συμφωνηθεί.

- **ΜΤΜΑ Αγχιάλου**, το ΣΚΙΑΘΟΣ APP συνεργάζεται με το ΑΛΜΥΡΟΣ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία μεταβιβάζει το χορηγηθέν επίπεδο πτήσης στο ΚΕΠΜΑ για να του εκχωρήσει κώδικα SSR.

Με την αναχώρηση το ΣΚΙΑΘΟΣ APP θα δίνει το ATD του α/φ στο ΑΛΜΥΡΟΣ APP και στο ΚΕΠΜΑ.



Εάν πρόκειται για αναχώρηση από το α/δ της Σκιάθου με προορισμό το α/δ της Αγχιάλου, τότε το ΣΚΙΑΘΟΣ APP συνεργάζεται με το ΑΛΜΥΡΟΣ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία ενημερώνει τον τομέα AC4 για να του εκχωρήσει κώδικα SSR.

Με την αναχώρηση το ΣΚΙΑΘΟΣ APP θα δίνει το ATD του α/φ στο ΑΛΜΥΡΟΣ APP και στο ΚΕΠΜΑ και θα μεταβιβάζει το α/φ στο COP στη συχνότητα του ΑΛΜΥΡΟΣ APP.

Για την κυκλοφορία η οποία υπερίπταται της ΤΜΑ Σκιάθου έως και το FL115 προς την ΜΤΜΑ Αγχιάλου, το ΚΕΠΜΑ συνεργάζεται με το ΣΚΙΑΘΟΣ APP και εν συνεχεία το ΣΚΙΑΘΟΣ APP με το ΑΛΜΥΡΟΣ APP.

- **ΜΤΜΑ Τανάγρας**, το ΣΚΙΑΘΟΣ APP συνεργάζεται με το ΤΑΝΑΓΡΑ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία μεταβιβάζει το χορηγηθέν επίπεδο πτήσης στον τομέα AC4 για να του εκχωρήσει κώδικα SSR.

Με την αναχώρηση το ΣΚΙΑΘΟΣ APP θα δίνει το ATD του α/φ στο ΚΕΠΜΑ και, ανάλογα με τη συνεργασία, και στο ΤΑΝΑΓΡΑ APP και θα μεταβιβάζει το α/φ στο COP, στη συχνότητα που έχει συμφωνηθεί.

Για την κυκλοφορία η οποία υπερίπταται της ΤΜΑ Σκιάθου έως και το FL115 προς την ΜΤΜΑ Τανάγρας, το ΚΕΠΜΑ συνεργάζεται με το ΣΚΙΑΘΟΣ APP, το ΣΚΙΑΘΟΣ APP με το ΤΑΝΑΓΡΑ APP και εν συνεχεία το ΤΑΝΑΓΡΑ APP με το ΑΘΗΝΑΙ APP.

- **ΜΤΜΑ Σκύρου**, το ΣΚΙΑΘΟΣ APP συνεργάζεται με το ΣΚΥΡΟΣ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία μεταβιβάζει το χορηγηθέν επίπεδο πτήσης στο ΚΕΠΜΑ για να του εκχωρήσει κώδικα SSR.

Με την αναχώρηση το ΣΚΙΑΘΟΣ APP θα δίνει το ATD του α/φ στο ΣΚΥΡΟΣ APP και στο ΚΕΠΜΑ και ανάλογα με τη συνεργασία που έχει προηγηθεί θα μεταβιβάζει το α/φ στο COP, στη συχνότητα που έχει συμφωνηθεί.

Για την κυκλοφορία η οποία υπερίπταται της ΤΜΑ Σκιάθου έως και το FL115 προς την ΜΤΜΑ Σκύρου, το ΚΕΠΜΑ συνεργάζεται με το ΣΚΙΑΘΟΣ APP και εν συνεχεία το ΣΚΙΑΘΟΣ APP με το ΣΚΥΡΟΣ APP*.

Σημείωση.- Σε περίπτωση κατά την οποία αρμόδιο στην ΤΜΑ Σκιάθου μέχρι και το FL115 είναι το ΑΛΜΥΡΟΣ APP, η εν λόγω συνεργασία θα γίνεται μεταξύ ΑΛΜΥΡΟΣ APP και ΣΚΥΡΟΣ APP.



Αφίξεις

- Το ΣΚΙΑΘΟΣ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.
- Το ΚΕΠΜΑ θα μεταβιβάζει στο ΣΚΙΑΘΟΣ APP το EST του αφικνούμενου α/φ, δέκα (10') πριν από το COP και θα συνεργάζεται για το επίπεδο πτήσης που θα γίνει η μεταβίβαση του ελέγχου
- Αν όμως η κυκλοφορία αφικνείται μέσω:
 - I. ΜΤΜΑ Αγκιάλου, τότε το ΑΛΜΥΡΟΣ APP θα συνεργάζεται με το ΣΚΙΑΘΟΣ APP. Σε περίπτωση που το ΑΛΜΥΡΟΣ APP εκχωρεί τα ύψη της ΜΤΜΑ, τότε το ΚΕΠΑΘ (τομέας AC6) θα συνεργάζεται με το ΚΕΠΜΑ και το ΚΕΠΜΑ με το ΣΚΙΑΘΟΣ APP.
 - II. ΜΤΜΑ Τανάγρας, σε ύψη ευθύνης του ΣΚΙΑΘΟΣ APP, τότε το ΤΑΝΑΓΡΑ APP θα συνεργάζεται με το ΣΚΙΑΘΟΣ APP, διαφορετικά το ΤΑΝΑΓΡΑ APP θα συνεργάζεται με το ΚΕΠΜΑ και εν συνεχεία το ΚΕΠΜΑ με το ΣΚΙΑΘΟΣ APP.
 - III. ΜΤΜΑ Σκύρου, το ΣΚΥΡΟΣ APP θα συνεργάζεται με το ΣΚΙΑΘΟΣ APP.

4.3.15.3.3 Περιοχές κοινού ενδιαφέροντος

- LGD82 (PAGASITIKOS KOLPOS) GND/SL- FL250

Η ανωτέρω περιοχή ενεργοποιείται με NOTAM αλλά για μεγαλύτερη ασφάλεια το ΑΛΜΥΡΟΣ APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ και το ΣΚΙΑΘΟΣ APP, καθότι επηρεάζεται το τμήμα AGH -SKP του εναερίου διαδρόμου W58.

- LGD71 (NEA ANCHIALOS) GND/MSL-FL90.

4.3.15.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.3.15.4.1 Μεταξύ του ΚΕΠΜΑ και του ΣΚΙΑΘΟΣ APP, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, ένας από τους ακόλουθους διαδικασιακούς διαχωρισμούς:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000FT
- Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.1



4.3.16 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΧΙΟΣ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΧΙΟΣ APP (24/2/2013), έχουν ως ακολούθως:

4.3.16.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

Η ΤΜΑ Χίου εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT - FL145.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην ΤΜΑ παρέχει:

- από 1000FT μέχρι και το FL95 → το ΧΙΟΣ APP
- πάνω από το FL95 μέχρι το FL145 → το ΚΕΠΜΑ.

4.3.16.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.3.16.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΧΙΟΣ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.3.16.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών του ΚΕΠΜΑ, ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος του ΚΕΠΑΘ.

- Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΜΑ θα ενημερώνει το ΧΙΟΣ APP για τη βλάβη με NOTAM, προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).
- Το ΧΙΟΣ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.3.16.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΧΙΟΣ APP μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

I. του ΣΑΜΟΣ APP

II. του ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP

III. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΜΑ αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2. Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΜΑ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή



του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST).

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΧΙΟΣ APP αναφέρονται στον πίνακα ΙΙ της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.

IV. του G/A/G

V. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου.

4.3.16.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης του ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήση συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας Συνεργασίας).

4.3.16.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.3.16.3.1 Το ΧΙΟΣ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ της Χίου.

4.3.16.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ της Χίου

Υπεύθυνος για τη διαχείριση της κυκλοφορίας από/προς το α/δ της Χίου είναι ο τομέας AC14.

Αναχωρήσεις

- Για κάθε αναχώρηση, το ΧΙΟΣ APP ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΜΑ (AC14). Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΜΑ εκχωρεί και κώδικα SSR.
- Με την απογείωση το ΧΙΟΣ APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο COP μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.
- Για αναχωρήσεις από το α/δ της Χίου με προορισμό το α/δ της Μυτιλήνης, ο AC14 θα συνεργάζεται με το ΜΥΤΙΛΗΝΗ APP με τη διαδικασία του approval request.
- Για αναχωρήσεις από το α/δ της Χίου με προορισμό το α/δ της Σάμου το ΧΙΟΣ APP θα συνεργάζεται με τον AC14 ο οποίος θα ζητά μέσω του τομέα AC2 approval request από το ΣΑΜΟΣ APP.

Αφίξεις

- Το ΧΙΟΣ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.



- Για αφίξεις στο α/δ της Χίου μέσω RIPEN ο τομέας AC2 συνεργάζεται με τον AC14.
- Το ΚΕΠΜΑ θα μεταβιβάζει στο ΧΙΟΣ APP το EST του αφικνούμενου α/φ, δέκα (10') πριν από το COP και θα συνεργάζεται για το επίπεδο πτήσης που θα γίνει η μεταβίβαση του ελέγχου..
- Για κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Μυτιλήνης με προορισμό το α/δ της Χίου, ο AC14 συνεργάζεται με το ΧΙΟΣ APP με τη διαδικασία του approval request.
- Για κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Σάμου με προορισμό το α/δ της Χίου, ο AC2 ζητά μέσω του τομέα AC14 approval request από το ΧΙΟΣ APP.

4.3.16.3.3 Περιοχές κοινού ενδιαφέροντος

- Π.Β. ΑΝΔΡΟΥ (LGD68)

Το ΚΕΠΜΑ μόλις ενημερωθεί για την ενεργοποίηση του Π.Β. ΑΝΔΡΟΥ ενημερώνει ανάλογα το ΧΙΟΣ APP

- Περιοχή Συνεργασίας 4Α

Το ΚΕΠΜΑ ενημερώνει το ΧΙΟΣ APP για τα ύψη που εκχωρούν στην περιοχή Συνεργασίας 4Α, καθώς επίσης και για το χρόνο ενεργοποίησής της.

4.3.16.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.3.16.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΧΙΟΣ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, ένας από τους ακόλουθους διαδικασιακούς διαχωρισμούς:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000 FT
- Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
 - 3 λεπτώνσύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Z.2.1
- Πλευρικός VOR/DME διαχωρισμός σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Z.2.2 και Z.2.3.



4.4 ΓΡΑΠΤΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ΜΕ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΛΕΓΧΟΥ Ε.Κ.

4.4.1 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ ΚΑΙ ΑΚΤΙΟΝ APP

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΑΚΤΙΟΝ APP (15/09/2014), έχουν ως ακολούθως:

4.4.1.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

4.4.1.1.1 Η ΜΤΜΑ Πρεβέζης εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT μέχρι και το FL160.

Εντός της ΜΤΜΑ εξυπηρέτηση Ε.Κ. παρέχεται:

- I. από το ΑΚΤΙΟΝ APP
 - από 1000 FT έως και το FL125, από την ανατολή μέχρι την δύση του ηλίου*
- II. από το ΚΕΠΑΘ**
 - πάνω από το FL125– FL160, από την ανατολή μέχρι την δύση του ηλίου*
 - από 1000FT έως και το FL160 από την δύση* μέχρι την ανατολή του ηλίου

**Σημείωση.- Μετά το πέρας λειτουργίας του α/δ έως την έναρξή του, καθώς υπάρχουν περιπτώσεις όπου η λειτουργία του α/δ παρατείνεται και μετά τη δύση του ηλίου, η δε έναρξή του να μην ταυτίζεται με την ανατολή.*

***Σημείωση.- Το ΚΕΠΑΘ παρέχει έλεγχο περιοχής από το MFA των εναερίων διαδρόμων και άνω.*

4.4.1.1.2 Κάθε πρωί, το ΑΚΤΙΟΝ APP επιβεβαιώνει στο ΚΕΠΑΘ για το ακριβή χρόνο έναρξης της παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. στη ΜΤΜΑ και κάθε βράδυ για το πέρας αυτής, προκειμένου το ΚΕΠΑΘ να αναλάβει την εξυπηρέτηση της υπερριπτάμενης κυκλοφορίας κατά το υπόλοιπο χρονικό διάστημα παρέχοντας έλεγχο περιοχής από το MFA των εναερίων διαδρόμων και άνω. Κάτω από το MFA των εναερίων διαδρόμων το ΚΕΠΑΘ παρέχει εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης.

Σε περίπτωση έκτακτης λειτουργίας του α/δ, ειδοποιείται το ΑΚΤΙΟΝ APP, προκειμένου να ενεργοποιήσει το α/δ και να παρέξει εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης στα α/φ που διακινούνται από/προς το α/δ.



4.4.1.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ²**

4.4.1.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΑΚΤΙΟΝ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.4.1.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών του ΚΕΠΑΘ, ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος του ΚΕΠΑΘ.

- Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το ΑΚΤΙΟΝ APP για τη βλάβη με NOTAM (προτεραιότητας SS). Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).
- Το ΑΚΤΙΟΝ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.4.1.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΑΚΤΙΟΝ APP μπορεί να γίνει μέσω:

I. του ΚΕΡΚΥΡΑ APP

II. του ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP

III. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΑΚΤΙΟΝ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.

IV. του G/A/G

V. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου.

4.4.1.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήση συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας Συνεργασίας).



4.4.1.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.4.1.3.1 Το ΑΚΤΙΟΝ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ του Ακτίου.

4.4.1.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ Ακτίου

Αναχωρήσεις

- Για κάθε αναχώρηση το ΑΚΤΙΟΝ APP ζητά εξουσιοδότηση από το ΚΕΠΑΘ *(πλην των αναχωρήσεων που οδεύουν μέσω ΤΜΑ Κέρκυρας)*. Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΑΘ μεταβιβάζει και τον κώδικα SSR.
- Με την απογείωση το ΑΚΤΙΟΝ APP ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο CoP μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.
- Εάν μεταξύ του ΑΚΤΙΟΝ APP και του ΚΕΠΑΘ παρεμβάλλεται άλλη μονάδα ελέγχου Ε.Κ., τότε, εάν δεν συμφωνηθεί διαφορετικά, οι συνεργασίες γίνονται με τη διαδικασία του step by step.

Ειδικότερα:

Πτήσεις από α/δ Ακτίου μέσω ΤΜΑ Κερκύρας

I. Προς ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC

Το ΑΚΤΙΟΝ APP θα εξουσιοδοτεί τις πτήσεις οι οποίες αναχωρούν από το α/δ Ακτίου προς ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC, στο προσυμφωνηθέν με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP FL80*, το οποίο εν συνεχεία θα μεταβιβάζει στον τομέα AC6 μαζί με το ETD, προκειμένου να του εκχωρήσει κώδικα SSR. Ακολούθως θα μεταβιβάζει τα δεδομένα πτήσης του α/φους μαζί με τον κώδικα SSR στο ΚΕΡΚΥΡΑ APP.

Με την απογείωση το ΑΚΤΙΟΝ APP θα δίνει το ATD και στον κατάλληλο χρόνο θα μεταβιβάζει το α/φος στη συχνότητα του ΚΕΡΚΥΡΑ APP.

Σε περίπτωση που ATD διαφέρει $\pm 5'$ από το ETD, το ΑΚΤΙΟΝ APP θα μεταβιβάζει στο ΚΕΠΑΘ το REVISION, προκειμένου να γίνει το coupling και εν συνεχεία το ΑΚΤΙΟΝ APP θα μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα του ΚΕΡΚΥΡΑ APP.

II. Προς ΤΙΡΑΝΑ ACC

Για κυκλοφορία από το α/δ Ακτίου προς ΤΙΡΑΝΑ ACC, μέσω του σημείου ΝΙΚΡΟ, το ΑΚΤΙΟΝ APP θα συνεργάζεται με το ΚΕΡΚΥΡΑ



APP με τη διαδικασία του approval request, το οποίο με τη σειρά του θα ζητά την εν λόγω IFR εξουσιοδότηση και κώδικα SSR από το TIRANA ACC. Το AKTION APP, προκειμένου να μην εμπλέκεται το ΚΕΠΑΘ, θα εξουσιοδοτεί την αναχώρηση μέχρι και το FL120, ανάλογα τι θα συμφωνείται με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP. Η περαιτέρω άνοδος του α/φους, μέχρις ότου συμμορφωθεί με την εκδοθείσα από το TIRANA ACC εξουσιοδότηση, είναι αρμοδιότητα του ΚΕΡΚΥΡΑ APP σε συνεργασία με το ΚΕΠΑΘ.

Όταν το α/φος απογειωθεί, το AKTION APP θα δίνει το ATD και στον κατάλληλο χρόνο θα μεταβιβάζει το α/φος στη συχνότητα του ΚΕΡΚΥΡΑ APP.

III. Προς α/δ Κερκύρας

- Για την κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ Ακτίου με προορισμό το α/δ της Κέρκυρας, το AKTION APP θα συνεργάζεται με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP με τη διαδικασία του approval request, το οποίο θα του εκχωρεί επίπεδο πτήσης μέχρι το FL120 και κώδικα SSR από τους εκχωρηθέντες στη δικαιοδοσία του. Με την απογείωση το AKTION APP θα δίνει, ανάλογα με τη συνεργασία, το ATD στο ΚΕΡΚΥΡΑ APP και στον κατάλληλο χρόνο θα μεταβιβάζει το α/φος στη συχνότητα του.
- Για την κυκλοφορία που αφικνείται στο α/δ της Κέρκυρας, μέσω της ΜΤΜΑ Πρεβέζης, το ΚΕΠΑΘ θα μεταβιβάζει το α/φος στο προσυμφωνηθέν με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP, FL140 και θα συνεργάζεται με το AKTION APP, μόνον εφόσον η πτήση διακινείται σε ύψη και ώρες λειτουργίας του AKTION APP.

Πτήσεις από α/δ Ακτίου προς ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP

- Για την κυκλοφορία η οποία αναχωρεί από το α/δ Ακτίου προς την περιοχή ευθύνης του ΚΕΠΑΘ μέσω ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP, το AKTION APP θα ζητά εξουσιοδότηση και κώδικα SSR από τον τομέα AC6 και εν συνεχεία θα συνεργάζεται με το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP με τη διαδικασία του approval request, προκειμένου να εγκρίνει τη διέλευση του α/φ μέσα από τα ύψη ευθύνης του. Σε περίπτωση που τίθεται περιορισμός από το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP, ο οποίος επηρεάζει την εκδοθείσα εξουσιοδότηση, τότε το AKTION APP θα συνεργάζεται εκ νέου με το ΚΕΠΑΘ για την αναθεώρηση της εξουσιοδότησης.

Με την απογείωση το AKTION APP θα δίνει το ATD του α/φ στο ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP και στο ΚΕΠΑΘ και ανάλογα με τη συνεργασία που έχει προηγηθεί θα μεταβιβάζει το α/φ στην αντίστοιχη συχνότητα.

- Για την κυκλοφορία η οποία αναχωρεί από το α/δ Ακτίου με προορισμό το α/δ Ιωαννίνων, το AKTION APP θα συνεργάζεται με το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP με τη διαδικασία του approval request. Η πτήση



αυτή θα διεξάγεται APP TO APP, έτσι ώστε να μην επηρεάζεται ο εναέριος χώρος αρμοδιότητάς του ΚΕΠΑΘ. Με την απογείωση το ΑΚΤΙΟΝ APP θα δίνει το ATD και στον κατάλληλο χρόνο θα μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα του ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP.

- Για την κυκλοφορία η οποία αφικνείται στο α/δ Ιωαννίνων μέσω ΜΤΜΑ Πρεβέζης, το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP και εν συνεχεία το ΑΚΤΙΟΝ APP με το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP.

Πτήσεις από/προς ΑΚΤΙΟΝ APP από/προς ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP

- Για την κυκλοφορία η οποία αναχωρεί από το α/δ Ακτίου προς την περιοχή ευθύνης του ΚΕΠΑΘ, μέσω ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP, το ΑΚΤΙΟΝ APP θα συνεργάζεται με το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία θα μεταβιβάζει το χορηγηθέν επίπεδο πτήσης μαζί με το ETD στον τομέα AC11 για να του εκχωρήσει κώδικα SSR.

Με την απογείωση το ΑΚΤΙΟΝ APP θα δίνει το ATD του α/φ στο ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP και ανάλογα με τη συνεργασία που έχει προηγηθεί θα μεταβιβάζει το α/φ στην αντίστοιχη συχνότητα.

Εάν κατά την αναχώρηση, το ATD διαφέρει ± 5 από το ETD, το ΑΚΤΙΟΝ APP θα μεταβιβάζει στο ΚΕΠΑΘ το REVISION, προκειμένου να γίνει το coupling.

- Για τα α/φη που αναχωρούν από το α/δ του Ακτίου με προορισμό α/δ της ΜΤΜΑ Ανδραβίδας, το ΑΚΤΙΟΝ APP θα συνεργάζεται με το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP με τη διαδικασία του approval request, χωρίς να παρεμβάλλεται το ΚΕΠΑΘ, εφόσον θα καταβάλλεται προσπάθεια η πτήση να διεξαχθεί APP TO APP, χωρίς να επηρεάζεται ο εναέριος χώρος αρμοδιότητας του ΚΕΠΑΘ.
- Για τα α/φη τα οποία αναχωρούν από α/δ της ΜΤΜΑ Ανδραβίδας προς την περιοχή ευθύνης του ΚΕΠΑΘ, μέσω ΜΤΜΑ Πρεβέζης, το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα ζητάει εξουσιοδότηση και κώδικα SSR από το ΚΕΠΑΘ, το οποίο θα εξουσιοδοτεί τα α/φη στο προσυμφωνηθέν FL140, προκειμένου να μην επηρεάζεται το ΑΚΤΙΟΝ APP. Σε περίπτωση κατά την οποία η άνοδος του α/φους επηρεάσει το ΑΚΤΙΟΝ APP, λόγω διαδικασιών, διαχωρισμών με άλλες πτήσεις κ.λπ., τότε είναι ευθύνη του ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP ο συντονισμός με το ΑΚΤΙΟΝ APP και, όταν απαιτείται, η ενημέρωση του ΚΕΠΑΘ. Όταν η ανωτέρω πτήση επιθυμεί να διακινηθεί στα ύψη αρμοδιότητας του ΑΚΤΙΟΝ APP, τότε το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία θα μεταβιβάζει το χορηγηθέν επίπεδο πτήσης μαζί με το ETD στο ΚΕΠΑΘ για να του εκχωρήσει κώδικα SSR.



Με την απογείωση το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα δίνει το ATD του α/φους στο ΚΕΠΑΘ και στον κατάλληλο χρόνο θα μεταβιβάζει το α/φος στην συχνότητα της μονάδας που έχει συμφωνηθεί.

- Για τα α/φη που αναχωρούν από α/δ της ΜΤΜΑ Ανδραβίδας με προορισμό το α/δ Ακτίου, το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP με τη διαδικασία του approval request, χωρίς να παρεμβάλλεται το ΚΕΠΑΘ, εφόσον θα καταβάλλεται προσπάθεια η πτήση να διεξαχθεί APP TO APP, χωρίς να επηρεάζεται ο εναέριος χώρος αρμοδιότητάς του ΚΕΠΑΘ.

Αφίξεις στο α/δ Ακτίου

- Το ΑΚΤΙΟΝ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.
- Το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP για τον καθορισμό του επιπέδου πτήσης που θα γίνεται η μεταβίβαση του ελέγχου μεταβιβάζοντας έγκαιρα το EST των α/φ.

Αν όμως η κυκλοφορία αφικνείται μέσω:

- **ΤΜΑ Κερκύρας**, τότε το ΚΕΡΚΥΡΑ APP θα συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP
- **ΤΜΑ Ιωαννίνων**, τότε το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP θα συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP
- **ΜΤΜΑ Ανδραβίδας**, τότε το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP.

Υπερπτήσεις

Το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP για τα α/φ που υπερίπτανται της ΜΤΜΑ Πρεβέζης, εκτός εάν παρεμβάλλεται άλλη μονάδα ελέγχου (διαδικασία step by step).

4.4.1.3.3 Στρατιωτικές πτήσεις APP to APP

Για στρατιωτικές πτήσεις APP to APP, κατάλληλες συνεργασίες και συντονισμός θα πραγματοποιείται, ανάλογα με την όδευση της κυκλοφορίας, μεταξύ του ΑΚΤΙΟΝ APP, ΑΛΜΥΡΟΣ APP και ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP. Σε περίπτωση δε που πρόκειται να επηρεασθεί και εναέριος χώρος αρμοδιότητας του ΚΕΠΑΘ, τότε η μονάδα που εξυπηρετεί το α/δ απογείωσης θα ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ για το σχέδιο πτήσης και για την αρχική εξουσιοδότηση που έχει λάβει το α/φ, προκειμένου να εκχωρήσει κώδικα SSR. Με την απογείωση θα δίνει τον ακριβή χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο ΚΕΠΑΘ, πριν δε το α/φ εισέλθει στον εναέριο χώρο



ευθύνης του ΚΕΠΑΘ η γειτνιάζουσα με αυτό μονάδα θα ενημερώνει τον αρμόδιο τομέα για τα τρέχοντα στοιχεία του σχεδίου πτήσης του α/φ.

4.4.1.3.4 Περιοχές κοινού ενδιαφέροντος

Περιοχή Συνεργασίας 11Α

Το ΚΕΠΑΘ ενημερώνει το ΑΚΤΙΟΝ APP για τα ύψη που εκχωρεί στην περιοχή Συνεργασίας 11Α, καθώς επίσης και για το χρόνο ενεργοποίησής της.

4.4.1.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.4.1.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΑΚΤΙΟΝ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, ένας από τους ακόλουθους διαδικασιακούς διαχωρισμούς:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000 FT
 - Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
- σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.1.



4.4.2 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ΚΑΙ ΑΛΜΥΡΟΣ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΑΛΜΥΡΟΣ APP (27/6/2013), έχουν ως ακολούθως:

4.4.2.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

4.4.2.1.1 Η ΜΤΜΑ Ν. Αγχιάλου εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT – UNL.
Εντός της ΜΤΜΑ εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει το ΑΛΜΥΡΟΣ APP.

Ειδικές περιοχές εντός της περιοχής κοινού ενδιαφέροντος

4.4.2.1.2 Το τμήμα στα νοτιοανατολικά της ΜΤΜΑ Αγχιάλου που ορίζεται από τις συντεταγμένες 391124N 0232613E - 385556N 0233258E - 385450N 0231655E, από τα 1000FT μέχρι το FL145, ανήκει στην ΤΜΑ Σκιάθου. (βλ. ΕΑΠ Ελλάδας, ENR 2.1-22).

Όταν το *α/δ της Σκιάθου δεν λειτουργεί, ο ανωτέρω εναέριος χώρος εκχωρείται στο ΑΛΜΥΡΟΣ APP και εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει το ΑΛΜΥΡΟΣ APP.

Σημείωση.- Είναι ευθύνη του ΑΛΜΥΡΟΣ APP να γνωρίζει, σύμφωνα με τα δημοσιευμένα NOTAM, το ωράριο λειτουργίας του α/δ της Σκιάθου.

4.4.2.1.3 Πέραν του ανωτέρω τμήματος, όταν το α/δ της Σκιάθου δεν λειτουργεί, το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 εκχωρεί στο ΑΛΜΥΡΟΣ APP την αρμοδιότητα εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. στον εναέριο χώρο της ΤΜΑ Σκιάθου, από τα **1000FT** μέχρι και το **FL115**, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι στρατιωτικές δραστηριότητες της 111 Π.Μ. (βλ. παρ. Δ.3.1.1.2 του Παραρτήματος Δ της παρούσης Συμφωνίας).

4.4.2.1.4 Σε περίπτωση έκτακτης ενεργοποίησης του αερολιμένα Σκιάθου η εκχώρηση των τμημάτων του εναερίου χώρου που αναφέρεται στις παρ. 4.4.2.1.2 και 4.4.2.1.3 ανακαλείται και το ΑΛΜΥΡΟΣ APP αποδεδμεύει πλήρως την ΤΜΑ Σκιάθου. Το ΣΚΙΑΘΟΣ APP θα ενημερώνει το ΑΛΜΥΡΟΣ APP για την έκτακτη ενεργοποίηση του αερολιμένα Σκιάθου και εν συνεχεία, όταν ο εναέριος χώρος αποδεδμευθεί, θα πληροφορεί το ΚΕΠΜΑ για την αποδέσμευση.

4.4.2.1.5 Το ΚΕΠΑΘ είναι αρμόδιο για την παροχή ελέγχου Ε.Κ. σε ορισμένους εναερίους διαδρόμους που διασχίζουν την ΜΤΜΑ Αγχιάλου, χωρίς μεταβίβαση EST στο ΑΛΜΥΡΟΣ APP, ως ακολούθως:

1. V651/UV651 (AGH-YNN) (ENR 3.1-37 και ENR 3.2-25)

Το τμήμα AGH-YNN χρησιμοποιείται:

- Ως CDR1:



- κάθε νύκτα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 21⁰⁰UTC έως 04⁰⁰UTC
 - τις Παρασκευές και τα Σαβ/κα, από 13⁰⁰UTC της Παρασκευής μέχρι 04⁰⁰ UTC της Δευτέρας και
 - κατά τις επίσημες αργίες από 21⁰⁰ της παραμονής της αργίας μέχρι τις 04⁰⁰ της επομένης.
 - Ως CDR2:
 - καθημερινά από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 04⁰⁰UTC έως 21⁰⁰UTC και
 - την Παρασκευή από 04⁰⁰UTC έως 13⁰⁰UTC.
2. P20/UP20 (ELPIS-ABLON) (ENR 3.3-51)
- Το τμήμα ELPIS-ABLON έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL170 και χρησιμοποιείται:
- Ως CDR1:
 - κάθε νύκτα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 21⁰⁰UTC έως 04⁰⁰UTC
 - τις Παρασκευές και τα Σαβ/κα, από 13⁰⁰UTC της Παρασκευής μέχρι 04⁰⁰ UTC της Δευτέρας και
 - κατά τις επίσημες αργίες από 21⁰⁰ της παραμονής της αργίας μέχρι τις 04⁰⁰ της επομένης,
 - Ως CDR2:
 - καθημερινά από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 04⁰⁰UTC έως 21⁰⁰UTC και
 - την Παρασκευή από 04⁰⁰UTC έως 13⁰⁰UTC.
3. L613/UL613 (KOR-YNN) (ENR 3.3-13)
- Το τμήμα KOR-YNN χρησιμοποιείται καθημερινά, καθ' όλο το 24ωρο, από το FL310 και άνω.
Από το MFL-FL305 χρησιμοποιείται:
- Ως CDR1:
 - κάθε νύκτα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη και από 21⁰⁰UTC έως 04⁰⁰UTC
 - τις Παρασκευές και τα Σαβ/κα, από 13⁰⁰UTC της Παρασκευής μέχρι 04⁰⁰ UTC της Δευτέρας και
 - κατά τις επίσημες αργίες από 21⁰⁰ της παραμονής της αργίας μέχρι τις 04⁰⁰ της επομένης.
 - Ως CDR2:
 - καθημερινά από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 04⁰⁰UTC έως 21⁰⁰UTC και
 - την Παρασκευή από 04⁰⁰UTC έως 13⁰⁰UTC.
4. L607/UL607 (PIKOS-ATH) (ENR 3.3-8)
- Το τμήμα PIKOS-XORKI χρησιμοποιείται καθημερινά, καθ' όλο το 24ωρο, από το FL310 και άνω.
Από το MFL-FL305 χρησιμοποιείται:



- Ως CDR1:
 - κάθε νύκτα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη και από 21⁰⁰UTC έως 04⁰⁰UTC
 - τις Παρασκευές και τα Σαβ/κα, από 13⁰⁰UTC της Παρασκευής μέχρι 04⁰⁰ UTC της Δευτέρας και
 - κατά τις επίσημες αργίες από 21⁰⁰ της παραμονής της αργίας μέχρι τις 04⁰⁰ της επομένης,

Από το FL205 -FL305

- Ως CDR2:
 - κάθε Δευτέρα και Τρίτη, από 04⁰⁰UTC έως 21⁰⁰UTC
 - κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 08⁰⁰UTC έως 21⁰⁰UTC
 - κάθε Παρασκευή από 04⁰⁰UTC έως 13⁰⁰UTC.

5. N/UN132 (BITLA-ABLON-KEA) (ENR 3.3-40)

Το τμήμα BITLA-ABLON έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL170 και χρησιμοποιείται:

- Ως CDR 1 (FL170-FL460)
 - κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 21⁰⁰UTC-04⁰⁰UTC
 - από 13⁰⁰UTC της Παρασκευής μέχρι 04⁰⁰ UTC της Δευτέρας
 - τις επίσημες αργίες από 21⁰⁰ UTC της παραμονής της αργίας μέχρι τις 04⁰⁰ UTC της επομένης,
- Ως CDR 2:
 - κάθε Δευτέρα και Τρίτη, από 04⁰⁰UTC-21⁰⁰UTC (FL170-FL460)
 - κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 04⁰⁰UTC-08⁰⁰UTC (FL305-FL460)
και από 08⁰⁰UTC-21⁰⁰UTC (FL170-FL460)
 - κάθε Παρασκευή από 04⁰⁰UTC έως 13⁰⁰UTC. (FL170-FL460)
- CDR 3:
 - Κάθε Τετάρτη και Πέμπτη από 04⁰⁰UTC-08⁰⁰UTC (FL170-FL305)

6. N/UN137 (BITLA-SKP) (ENR 3.3-44)

Το τμήμα BITLA-SKP έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL170 και χρησιμοποιείται:

- Ως CDR 1:
 - καθημερινά, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 21⁰⁰UTC-04⁰⁰UTC
 - από 13⁰⁰UTC της Παρασκευής μέχρι 04⁰⁰ UTC της Δευτέρας
 - τις επίσημες αργίες από 21⁰⁰ UTC της παραμονής της αργίας μέχρι τις 04⁰⁰ UTC της επομένης.
- Ως CDR 2:
 - καθημερινά από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 04⁰⁰UTC-21⁰⁰UTC
 - την Παρασκευή από 04⁰⁰UTC έως 13⁰⁰UTC.



7. UM619 (DDM-YNN) (ENR 3.3-26)

Το τμήμα DDM-YNN χρησιμοποιείται καθημερινά, καθ' όλο το 24ωρο, από το FL310 και άνω.

4.4.2.1.6 Επικίνδυνες Περιοχές

- LGD71 (NEA ANCHIALOS) GND/MSL-FL90
- LGD82 (PAGASITIKOS KOLPOS) GND/SL- FL250

Η LGD82 ενεργοποιείται με NOTAM. Παρ' όλα αυτά, όταν ενεργοποιείται, επειδή επηρεάζεται το τμήμα AGH -SKP του εναερίου διαδρόμου W58, το ΑΛΜΥΡΟΣ APP ενημερώνει ανάλογα το ΚΕΠΜΑ και το ΣΚΙΑΘΟΣ APP.

4.4.2.1.7 Περιοχές Συνεργασίας Α

- 11Α

4.4.2.1.8 Περιοχές κράτησης των α/φ ΝΕ-3 Α

- Η1 (FL290/ FL330)

4.4.2.1.9 Περιοχές κράτησης ΑΣΕΠΕ (ORBIT AREAS)

- G2 (FL230-FL270)

4.4.2.1.10 Περιοχή δοκιμαστικών πτήσεων Ν. Αγχιάλου

Οι υπερηχητικές πτήσεις διεξάγονται μέχρι το FL450 εντός της ΜΤΜΑ Αγχιάλου. Εκτελούνται στο ίχνος το οποίο ορίζεται από το α/δ προς το ΝΑ άκρο της περιοχής Πηλίου (μέχρι 28DME στη RADIAL 085 από το AGH/VOR). (Βλ. Προσάρτημα 2 του παρόντος Παραρτήματος).

Το ΑΛΜΥΡΟΣ APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ, το ΛΑΡΙΣΑ APP και το ΤΑΝΑΓΡΑ APP για την εκτέλεση και για το ύψος της δοκιμής, 30' λεπτά πριν την απογείωση του α/φ.

Οι δοκιμαστικές πτήσεις, επειδή επηρεάζουν τη λειτουργία του εναερίου διαδρόμου Ρ/ΥΡ20, διεξάγονται μόνον όταν ο εναέριος διάδρομος δεν χρησιμοποιείται από το ΚΕΠΜΑ, σύμφωνα με τις ημέρες και ώρες που αναφέρονται στο ΕΑΠ Ελλάδας.

Σε περίπτωση ματαιώσης των πτήσεων ή μετά το πέρας της πραγματοποίησής τους, το ΑΛΜΥΡΟΣ APP ενημερώνει όλους όσους είχε ειδοποιήσει για τη διεξαγωγή τους.

Σημείωση.- Οι υπερηχητικές πτήσεις της Τανάγρας και της Λάρισας επηρεάζουν τη ΜΤΜΑ Αγχιάλου. Το ΑΛΜΥΡΟΣ APP ενημερώνεται για τις πτήσεις αυτές από το ΤΑΝΑΓΡΑ APP και ΛΑΡΙΣΑ APP αντίστοιχα.



4.4.2.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.4.2.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και του ΑΛΜΥΡΟΣ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.4.2.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

- Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα ενημερώνει το ΑΛΜΥΡΟΣ APP για τη βλάβη με NOTAM, προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).
- Το ΑΛΜΥΡΟΣ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.4.2.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΑΛΜΥΡΟΣ APP μπορεί να γίνει μέσω:

I. του ΛΑΡΙΣΑ APP

II. του ΤΑΝΑΓΡΑ APP

III. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1 είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΑΛΜΥΡΟΣ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ² της Συμφωνίας.

IV. του G/A/G

V. οποιουδήποτε άλλου μέσου.

4.4.2.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη



εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας Συνεργασίας).

4.4.2.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.4.2.3.1 Στην παρ. Δ.3.1.1 της αναφερόμενης Συμφωνίας περιγράφονται οι διαδικασίες συντονισμού των τριών μονάδων όταν εκχωρείται ο εναέριος χώρος της ΤΜΑ Σκιάθου στο ΑΛΜΥΡΟΣ APP, καθώς επίσης και αυτές σε περίπτωση έκτακτης ενεργοποίησης του αερολιμένα Σκιάθου.

4.4.2.3.2 Το ΑΛΜΥΡΟΣ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ της Ν. Αγχιάλου.

Η ΜΤΜΑ της Αγχιάλου εφάπτεται με την ΤΜΑ Σκιάθου και τις ΜΤΜΑΣ Τανάγρας και Λάρισας. Η συνεργασία με τις μονάδες αυτές βασίζεται στη διαδικασία του step by step.

4.4.2.3.3 IFR κυκλοφορία από/προς την ΜΤΜΑ Αγχιάλου

Αναχωρήσεις

Για κάθε αναχώρηση, το ΑΛΜΥΡΟΣ APP ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 εκχωρεί και κώδικα SSR

Με την απογείωση το ΑΛΜΥΡΟΣ APP ενημερώνει το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και μεταβιβάζει στο CoP το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.

Η ανωτέρω διαδικασία θα ακολουθείται ανεξάρτητα, αν με την απογείωση εμπλέκεται άμεσα άλλη μονάδα ελέγχου, την ευθύνη ενημέρωσης της οποίας φέρει το ΑΛΜΥΡΟΣ APP, προκειμένου να εγκρίνει τη διέλευση του α/φ μέσα από τα ύψη ευθύνης της.

Ειδικότερα, αν το α/φ αναχωρεί μέσω:

- **SKP/VOR**, το ΑΛΜΥΡΟΣ APP θα ζητά εξουσιοδότηση και κώδικα SSR από το ΚΕΠΜΑ (τομέα AC4). Αν η κυκλοφορία επηρεάζει τα ύψη ευθύνης του ΣΚΙΑΘΟΣ APP, τότε το ΑΛΜΥΡΟΣ APP θα συνεργάζεται με το ΣΚΙΑΘΟΣ APP με τη διαδικασία του approval request, προκειμένου να εγκρίνει τη διέλευση του α/φ μέσα από τα ύψη ευθύνης του. Σε περίπτωση κατά την οποία τίθεται περιορισμός από το ΣΚΙΑΘΟΣ APP ο οποίος επηρεάζει την εκδοθείσα εξουσιοδότηση, τότε το ΑΛΜΥΡΟΣ APP θα συνεργάζεται εκ νέου με το ΚΕΠΜΑ για την αναθεώρηση της εξουσιοδότησης.



Με την αναχώρηση το ΑΛΜΥΡΟΣ APP θα δίνει το ATD του α/φ στο ΚΕΠΜΑ και, ανάλογα με τη συνεργασία, και στο ΣΚΙΑΘΟΣ APP και εν συνεχεία θα μεταβιβάζει στο CoP το α/φ στην συχνότητα που έχει συμφωνηθεί.

- Εάν πρόκειται για αναχώρηση από το α/δ της Ν. Αγχιάλου με προορισμό το α/δ της Σκιάθου, τότε το ΑΛΜΥΡΟΣ APP συνεργάζεται με το ΣΚΙΑΘΟΣ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ για να του εκχωρήσει κώδικα SSR. Με την αναχώρηση το ΑΛΜΥΡΟΣ APP θα δίνει το ATD του α/φ στο ΣΚΙΑΘΟΣ APP και στο ΚΕΠΜΑ και θα μεταβιβάζει στο CoP το α/φ στη συχνότητα του ΣΚΙΑΘΟΣ APP.
- **YNN/VOR**, το ΑΛΜΥΡΟΣ APP, θα ζητά εξουσιοδότηση και κώδικα SSR από το ΚΕΠΑΘ (τομέα AC6) και εν συνεχεία θα συνεργάζεται με το ΛΑΡΙΣΑ APP, προκειμένου να εγκρίνει τη διέλευση του α/φ μέσα από τα ύψη ευθύνης του. Σημειώνεται ότι κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης ο τομέας AC6 λαμβάνει υπόψη του και συνεργάζεται με το ΚΕΠΜΑ για την κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου L607.

Με την απογείωση το ΑΛΜΥΡΟΣ APP θα δίνει στο ΛΑΡΙΣΑ APP και στο ΚΕΠΑΘ (τομέα AC6) το ATD του α/φ και, ανάλογα με τη συνεργασία, που έχει προηγηθεί θα μεταβιβάζει, σε κατάλληλο χρόνο, το α/φ στην συχνότητα που έχει συμφωνηθεί.

**Σημείωση.- Η κυκλοφορία οδεύει προς YNN/VOR μέσω του εναερίου διαδρόμου V/UV651 (AGH-YNN), όταν ο εναέριος διάδρομος είναι διαθέσιμος σύμφωνα με το ΕΑΠ Ελλάδας ή σύμφωνα με το καθημερινό Δελτίο διαθεσιμότητας εναερίων διαδρόμων (AUP-Airspace Use Plan).*

- **MTMA Λαρίσης** (W58-VAXUS), το ΑΛΜΥΡΟΣ APP θα συνεργάζεται με το ΛΑΡΙΣΑ APP με την διαδικασία του approval request και εν συνεχεία θα ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ για να του εκχωρήσει κώδικα SSR.

Αφίξεις

- Το ΑΛΜΥΡΟΣ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.
- Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα μεταβιβάζει στο ΑΛΜΥΡΟΣ APP το EST του αφικνούμενου α/φ, δέκα (10') πριν από το COP και θα συνεργάζεται για το επίπεδο πτήσης που θα γίνει η μεταβίβαση του ελέγχου.
- Αν η κυκλοφορία αφικνείται μέσω:



- ΤΜΑ Σκιάθου, τότε με το ΑΛΜΥΡΟΣ APP συνεργάζεται:
 - το ΣΚΙΑΘΟΣ APP μέχρι και το FL115
 - το ΚΕΠΜΑ από το FL115 και άνω όταν το α/δ λειτουργεί
- ΜΤΜΑ Λάρισας, τότε με το ΑΛΜΥΡΟΣ APP θα συνεργάζεται το ΛΑΡΙΣΑ APP.

4.4.2.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.4.2.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΑΛΜΥΡΟΣ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, ένας από τους ακόλουθους διαδικασιακούς διαχωρισμούς:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000FT
- Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.1.



4.4.3 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ ΚΑΙ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP (15-9-2014), έχουν ως ακολούθως:

4.4.3.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

4.4.3.1.1 Η ΜΤΜΑ Ανδραβίδας εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT- UNL και χωρίζεται σε δύο τομείς,

Το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. μέσα στα πλευρικά και κατακόρυφα όρια:

- του βόρειου τομέα από 1000 FT έως και το FL155
- του νότιου τομέα από 1000 FT – UNL
- του δυτικού τομέα της ΜΤΜΑ Καλαμάτας από FL245 - UNL.

Ειδικές περιοχές εντός της περιοχής κοινού ενδιαφέροντος

4.4.3.1.2 Το ΚΕΠΑΘ είναι αρμόδιο για την παροχή ελέγχου Ε.Κ. στα τμήματα των εναερίων διαδρόμων που διασχίζουν την ΜΤΜΑ Ανδραβίδας, ως ακολούθως:

I. Εναέριος διάδρομος UM601 (RUTOM–EVENO)

Το ΚΕΠΑΘ διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας, στο τμήμα KFN–TRL χωρίς μεταβίβαση EST στο ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP:

- από το FL270 και άνω τις καθημερινές
- από το FL250 και άνω, τα Σαβ/κα και τις επίσημες αργίες.

II. Εναέριος διάδρομος M/UM872 (LATAN–METRU)

Το τμήμα (KFN-ETILI) του ανωτέρω εναερίου διαδρόμου χρησιμοποιείται ως:

i. CDR 1

Από το FL260 και άνω:

- κάθε νύχτα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC-0400UTC
- κάθε Παρ/Σαβ/κο, από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες, από 2100 UTC της παραμονής της αργίας μέχρι 0400UTC της επομένης.

ii. CDR 2

– Από το FL260 και άνω:

- κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 0400UTC-2100UTC
- κάθε Παρασκευή, από 0400UTC-1300UTC.

– Κάτω από το FL260:



- κάθε νύχτα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC-0400UTC
- κάθε Παρ/Σαβ/κο, από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες, από 2100UTC της παραμονής της αργίας μέχρι 0400UTC της επομένης.

iii. CDR3

Κάτω από το FL260:

- κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 0400UTC-2100 UTC
- κάθε Παρασκευή, από 0400UTC-1300UTC.

III. Εναέριος διάδρομος UL604 (DIMIS-SALUN)

Το ΚΕΠΑΘ διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας, στο τμήμα TRL-PLH, χωρίς μεταβίβαση EST στο ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP, από το FL250 και άνω.

IV. Εναέριος διάδρομος N/UN604 (RUTOM-AMANI)

Το ελάχιστο επίπεδο πτήσης στο τμήμα ENESI-ARA είναι:

- το FL160 για την μη RNAV υπερηχητική κυκλοφορία ή την RNAV που πρόκειται να προσγειωθεί στο α/δ του Αράξου και χρειάζεται να συντονισθεί με το ARA/VOR για την πλοήγησή της
- το FL100 για την RNAV υπερηχητική κυκλοφορία επειδή αυτή δεν χρειάζεται να συντονισθεί με το ARA/VOR/DME για την πλοήγησή της καθότι ο εναέριος διάδρομος N/UN 604 είναι RNAV.

V. Εναέριος διάδρομος UJ65/ (TRL- SOKRI)

Στο εν λόγω τμήμα, το ΚΕΠΑΘ διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας, χωρίς μεταβίβαση EST στο ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP, από το FL250 και άνω.

VI. Εναέριος διάδρομος A/UA145 (LORNO-TRL)

Ο ανωτέρω εναέριος διάδρομος είναι CD3 επί 24ώρου βάσεως οπότε το ΚΕΠΑΘ διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας μετά από έγκριση του ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP και ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP.

4.4.3.1.3 Οι επικίνδυνες περιοχές:

- LGD61 (ΖΑΚΥΝΘΟΣ) MSL-FL400
- LGD72 (Α και Β) (Δ. ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ) 8000FT -UNL
- LGD73 (ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΙΟΝ) GND/MSL-FL250
- LGD93 (ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ) GND/MSL-FL220
- LGD94 (ΑΜΑΛΙΑΣ) GND/MSL-5000FT



4.4.3.1.4 Περιοχές Συνεργασίας Α:

- 7 Α
- 14 Α

4.4.3.1.5 Περιοχές κράτησης των α/φ ΝΕ-3 Α

- Η -4 (FL270)

4.4.3.1.6 Περιοχές κράτησης των α/φ ΑΣΕΠΕ – ORBIT AREAS

- G-5 (230-270)

4.4.3.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.4.3.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ του ΚΕΠΑΘ και του ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.4.3.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών του ΚΕΠΑΘ, ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος του ΚΕΠΑΘ.

- Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP για τη βλάβη με NOTAM προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).
- Το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.4.3.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

- I. του ΑΚΤΙΟΝ APP
- II. του ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP



III. του ΤΑΝΑΓΡΑ

IV. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΜΑ αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΜΑ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2 της Συμφωνίας.

V. του G/A/G

VI. οποιουδήποτε άλλου μέσου

4.4.3.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν.

4.4.3.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.4.3.3.1 Το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται στα α/δ Κεφαλληνίας, Ζακύνθου, Αράξου και Ανδραβίδας.

Οι συνεργασίες με τις Υπηρεσίες ΠΕΑ των α/δ αυτών, για περαιτέρω διευθέτηση της κυκλοφορίας, θα διεξάγονται από το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP.

4.4.3.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς την ΜΤΜΑ Α νδραβίδας

Αναχωρήσεις

- Για κάθε α/φ που αναχωρεί από α/δ της ΜΤΜΑ και πρόκειται να επηρεάσει τον εναέριο χώρο ευθύνης του ΚΕΠΑΘ, το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΑΘ. Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΑΘ εκχωρεί και κώδικα SSR.
Με την απογείωση το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ΑΤΔ) και, σε κατάλληλο χρόνο, μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.
- Η ανωτέρω διαδικασία θα ακολουθείται ανεξάρτητα, αν με την απογείωση εμπλέκεται άμεσα άλλη μονάδα ελέγχου, την ευθύνη



ενημέρωσης της οποίας φέρει το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP, προκειμένου να εγκρίνει τη διέλευση του α/φους μέσα από τα ύψη ευθύνης της.

Ειδικότερα, όταν το α/φ οδεύει μέσω:

- I. **ΜΤΜΑ Πρεβέζης**, το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα ζητάει εξουσιοδότηση και κώδικα SSR από το ΚΕΠΑΘ. Το ΚΕΠΑΘ θα εξουσιοδοτεί όλα τα α/φη στο προσυμφωνηθέν FL140, προκειμένου να μην επηρεάζεται το ΑΚΤΙΟΝ APP. Με την αναχώρηση το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα δίνει το χρόνο απογείωσης του α/φ στο ΚΕΠΑΘ και θα συνεργάζονται για την αναθεώρηση του ύψους, λαμβάνοντας υπ' όψη τις εμπλοκές της τρέχουσας κυκλοφορίας.

Σε περίπτωση κατά την οποία η άνοδος του α/φους επηρεάσει το ΑΚΤΙΟΝ APP, λόγω διαδικασιών, διαχωρισμών με άλλες πτήσεις κ.λπ., τότε είναι ευθύνη του ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP ο συντονισμός με το ΑΚΤΙΟΝ APP και, αν απαιτείται, η ενημέρωση του ΚΕΠΑΘ.

Όταν μία πτήση επιθυμεί να διακινηθεί μέσω της ΜΤΜΑ Πρεβέζης στα ύψη αρμοδιότητας του ΑΚΤΙΟΝ APP, τότε το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία θα μεταβιβάζει το χορηγηθέν επίπεδο πτήσης μαζί με το ETD* στο ΚΕΠΑΘ για να του εκχωρήσει κώδικα SSR.

Με την απογείωση, το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα ενημερώνει (ανάλογα με τη συνεργασία που έχει προηγηθεί) το ΑΚΤΙΟΝ APP και θα μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχει συμφωνηθεί.

Σημείωση: Σε περίπτωση που το ETD διαφέρει ± 3 από το ATD, τότε το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα μεταβιβάζει στο ΚΕΠΑΘ το REVISION.

Για την κυκλοφορία με προορισμό το α/δ Ακτίου, το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP με τη διαδικασία του approval request, χωρίς να παρεμβάλλεται το ΚΕΠΑΘ, εφόσον θα καταβάλλεται προσπάθεια η πτήση να διεξαχθεί APP TO APP, έτσι ώστε να μην επηρεάζεται ο εναέριος χώρος αρμοδιότητάς του ΚΕΠΑΘ

- II. **ΜΤΜΑ Καλαμάτας**, μέσω KFN-TRL ή ARA-TRL, τότε το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα ζητάει εξουσιοδότηση και κώδικα SSR από το ΚΕΠΑΘ και εν συνεχεία το ΚΕΠΑΘ θα συνεργάζεται με το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP.

Αν η κυκλοφορία οδεύει προς την ΜΤΜΑ Καλαμάτας, APP TO APP, τότε το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα συνεργάζεται με το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία θα μεταβιβάζει το χορηγηθέν επίπεδο πτήσης μαζί με το ETD* στο ΚΕΠΑΘ για να του εκχωρήσει κώδικα SSR. Με την αναχώρηση, το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα δίνει το χρόνο απογείωσης (ανάλογα με τη συνεργασία που έχει προηγηθεί) στο ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP και, αν δεν συμφωνηθεί



διαφορετικά, θα μεταβιβάζει το α/φος στη συχνότητα του ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP. Εν συνεχεία το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP θα συνεργάζεται με το ΚΕΠΑΘ.

Σημείωση: Σε περίπτωση που το ATD διαφέρει ± 3 από το ETD, τότε το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα μεταβιβάζει στο ΚΕΠΑΘ το REVISION.

Όταν η κυκλοφορία έχει προορισμό το α/δ της Καλαμάτας, τότε το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα συνεργάζεται με το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP με τη διαδικασία του approval request, χωρίς να παρεμβάλλεται το ΚΕΠΑΘ, εφόσον θα καταβάλλεται προσπάθεια η πτήση να διεξαχθεί APP TO APP, έτσι ώστε να μην επηρεάζεται ο εναέριος χώρος αρμοδιότητάς του ΚΕΠΑΘ.

Αφίξεις

- Το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της ΜΤΜΑ.
- Το ΚΕΠΑΘ θα συνεργάζεται με το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP για τον καθορισμό του επιπέδου πτήσης που θα γίνεται η μεταβίβαση του ελέγχου, μεταβιβάζοντας έγκαιρα το EST. Κατά την εκχώρηση του επιπέδου πτήσης το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP μεταβιβάζει στο ΚΕΠΑΘ και την STAR που θα εκτελέσει το α/φ. Αν η πτήση επηρεάζει το ΑΚΤΙΟΝ APP, τότε το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται με αυτό, προκειμένου να εγκρίνει τη διέλευση του α/φ μέσα από τα ύψη ευθύνης του ή μεταβιβάζει το α/φος στο ΑΚΤΙΟΝ APP και εν συνεχεία το ΑΚΤΙΟΝ APP συνεργάζεται με το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP.
- Για την κυκλοφορία η οποία αφικνείται στο α/δ Ακτίου μέσω της ΜΤΜΑ Ανδραβίδας, το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP για τον καθορισμό επιπέδου πτήσης για τη μεταβίβαση του ελέγχου και στη συνέχεια συνεργάζεται με το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP, προκειμένου να εγκρίνει τη διέλευση του α/φ μέσα από τα ύψη ευθύνης του. Σε περίπτωση που το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP χρειάζεται το α/φ, τότε το ΚΕΠΑΘ θα το μεταβιβάζει στο ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP και η περαιτέρω συνεργασία με το ΑΚΤΙΟΝ APP είναι πλέον ευθύνη του ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP.
- Το ΚΕΠΑΘ κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φών:
 - δεν θα παραλείπει να ενημερώνει τον κυβερνήτη του μεταβιβαζόμενου α/φους ότι τερματίζεται η εξυπηρέτηση RADAR.
 - θα μεριμνά, πριν τη μεταβίβαση διαδοχικών α/φών, να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα έτσι ώστε να διατηρείται ο μεταξύ τους διαδικασιακός διαχωρισμός και μετά τη μεταβίβαση του ελέγχου (vertical speed).



Υπερπτήσεις

Το ΚΕΠΑΘ θα συνεργάζεται έγκαιρα με το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP για τις πτήσεις οι οποίες διέρχονται μέσω της ΜΤΜΑ Ανδραβίδας, σε ύψη αρμοδιότητάς της.

4.4.3.3.3 Στρατιωτικές πτήσεις APP to APP

Για στρατιωτικές πτήσεις APP to APP, κατάλληλες συνεργασίες και συντονισμός θα πραγματοποιείται, ανάλογα με την όδευση της κυκλοφορίας, μεταξύ του ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP, ΑΚΤΙΟΝ APP και ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP.

Σε περίπτωση δε που πρόκειται να επηρεασθεί και εναέριος χώρος αρμοδιότητας του ΚΕΠΑΘ, τότε η μονάδα που εξυπηρετεί το α/δ απογείωσης θα ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ για το σχέδιο πτήσης και για την αρχική εξουσιοδότηση που έχει λάβει το α/φ, προκειμένου να εκχωρήσει κώδικα SSR. Με την απογείωση θα δίνει τον ακριβή χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο ΚΕΠΑΘ, και ανάλογα με τη συνεργασία που έχει προηγηθεί θα μεταβιβάζει τα α/φη στην αντίστοιχη συχνότητα.

4.4.3.3.4 VFR πτήσεις

Το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP είναι αρμόδιο για όλες τις VFR πτήσεις που διακινούνται εντός της περιοχής αρμοδιότητάς του.

4.4.3.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.4.3.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, ένας από τους ακόλουθους διαδικασιακούς διαχωρισμούς:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000 FT
 - Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
- σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.1.



4.4.4 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ ΚΑΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP (15/02/2010), έχουν ως ακολούθως:

4.4.4.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

4.4.4.1.1 Η ΜΤΜΑ Καλαμάτας χωρίζεται σε δύο τομείς:

- τον δυτικό τομέα, ο οποίος εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT-UNL.
Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει:
 - από 1000FT μέχρι και το FL245 → το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP
 - από το FL245 μέχρι UNL → το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP
- τον ανατολικό τομέα, ο οποίος εκτείνεται από 1000FT μέχρι 8500FT.
Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP.

4.4.4.1.2 Η αρμοδιότητα παροχής ελέγχου Ε.Κ. στο τμήμα ΕΤΙΛΙ-ΚΦΝ του εναερίου διαδρόμου Μ872 (LATAN-METRU) που διασχίζει την ΜΤΜΑ Καλαμάτας καθορίζεται στο ΕΑΠ Ελλάδος, ως ακολούθως:

Το ΚΕΠΑΘ διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας σε όλα τα επίπεδα πτήσης,

- κάθε νύχτα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη και από τις 21⁰⁰ UTC έως τις 04⁰⁰UTC
- Σαβ/κα από τις 13⁰⁰UTC της Παρασκευής έως τις 04⁰⁰UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες, από τις 21⁰⁰ της παραμονής της αργίας μέχρι τις 04⁰⁰ της επομένης.

4.4.4.1.3 Οι εναέριοι διάδρομοι UJ65 (TRL-SOKRI) και UL612 (TRL-PLH) που διασχίζουν την ΜΤΜΑ Καλαμάτας έχουν εκχωρηθεί στο ΚΕΠΑΘ από το Ανδραβίδα APP από το FL245 και άνω.

4.4.4.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.4.4.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ του ΚΕΠΑΘ και του ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.4.4.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών του ΚΕΠΑΘ, ο συντονισμός μεταξύ των δύο



μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος του ΚΕΠΑΘ:

- Σε αυτή την περίπτωση ο ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP για τη βλάβη με NOTAM. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).
- Το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.4.4.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΑΘ και του ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP μπορεί να γίνει μέσω:

I. του ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP

II. του ΣΟΥΔΑ APP

III. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2. Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘ είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2 της Συμφωνίας

IV. του G/A/G

V. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου (π.χ κινητών τηλεφώνων).

4.4.4.2.4

Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης ελέγχου E.K., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήση συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας).



4.4.4.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.4.4.3.1 Εντός της ΜΤΜΑ Καλαμάτας ευρίσκονται τα α/δ της Καλαμάτας και των Κυθήρων.

Το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς τα ανωτέρω α/δ.

Οι συνεργασίες με τον ΠΕΑ Καλαμάτας και την Υπηρεσία AFIS Κυθήρων διεξάγονται από το Καλαμάτα APP.

4.4.4.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς την ΜΤΜΑ Καλαμάτας

Αναχωρήσεις

- Για κάθε αναχώρηση το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP ζητά εξουσιοδότηση από το ΚΕΠΑΘ.

Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΑΘ μεταβιβάζει και τον κώδικα SSR.

Με την απογείωση το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο CoP μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.

- Εάν μεταξύ του ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP και του ΚΕΠΑΘ παρεμβάλλεται άλλη μονάδα ελέγχου Ε.Κ., τότε οι συνεργασίες γίνονται με τη διαδικασία του step by step.

Αφίξεις

- Το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της της τερματικής του περιοχής.

- Το ΚΕΠΑΘ θα συνεργάζεται με το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP για τον καθορισμό του επιπέδου πτήσης που θα γίνεται η μεταβίβαση του ελέγχου, μεταβιβάζοντας έγκαιρα το EST.

- Αν τα α/φ αφικνούνται μέσω ΜΤΜΑ Ανδραβίδας, τότε οι τελικές συνεργασίες θα γίνονται μεταξύ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP και ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP.

4.4.4.3.3 Στρατιωτικές πτήσεις APP to APP

Για στρατιωτικές πτήσεις APP to APP, κατάλληλες συνεργασίες και συντονισμός θα πραγματοποιείται, ανάλογα με την όδευση της κυκλοφορίας, μεταξύ του ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP, ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP και ΑΚΤΙΟΝ APP.

Σε περίπτωση δε που πρόκειται να επηρεασθεί και εναέριος χώρος αρμοδιότητας του ΚΕΠΑΘ, τότε η μονάδα που εξυπηρετεί το α/δ απογείωσης θα ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ για το σχέδιο πτήσης και για την αρχική εξουσιοδότηση που έχει λάβει το α/φ, προκειμένου να εκχωρήσει



κώδικα SSR. Με την απογείωση θα δίνει τον ακριβή χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο ΚΕΠΑΘ, πριν δε το α/φ εισέλθει στον εναέριο χώρο ευθύνης του ΚΕΠΑΘ η γειτνιαζουσα με αυτό μονάδα θα ενημερώνει τον αρμόδιο τομέα για τα τρέχοντα στοιχεία του σχεδίου πτήσης του α/φ.

4.4.4.3.4 Περιοχές κοινού ενδιαφέροντος

- Τοπική περιοχή "ΤΡΙΠΟΛΙΣ"

Η " ΤΡΙΠΟΛΙΣ " είναι η περιοχή τοπικών πτήσεων της Καλαμάτας. Τα πλευρικά όρια της περιοχής καθορίζονται στο ΕΑΠ Ελλάδας (ENR 5.3-2), τα δε κατακόρυφα εκτείνονται από το FL120 μέχρι το FL170. Το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP έχει την ευθύνη των πτήσεων της περιοχής "ΤΡΙΠΟΛΙΣ ", όταν της εκχωρείται από το ΚΕΠΑΘ.

Διαδικασία ενεργοποίησης

- Ενεργοποιείται κατόπιν αιτήματος του ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP προς το ΚΕΠΑΘ, το οποίο εγκρίνει, εφόσον η τηλεφωνική γραμμή μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP είναι σε κανονική λειτουργία. Η ενεργοποίηση αφορά χρονικά διαστήματα μεταξύ ανατολής και δύσεως του ηλίου, πλην Σαββάτου, Κυριακής και επίσημων αργιών, και πάντοτε σε συνθήκες πτήσεις VMC.
- Το αίτημα υποβάλλεται τουλάχιστον 30' λεπτά πριν τον επιθυμητό χρόνο έναρξης των δραστηριοτήτων και θα καθορίζεται σαφώς το χρονικό διάστημα που η περιοχή θα βρίσκεται στη δικαιοδοσία του ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP. Το ΚΕΠΑΘ θεωρεί αυτοδίκαια την περιοχή ελεύθερη με την λήξη του χρόνου, εκτός και αν προηγηθεί νέο αίτημα παράτασης της ενεργοποίησης, 20' λεπτά πριν την εκπνοή του αρχικά εκχωρηθέντος χρόνου.

Όταν ενεργοποιείται η περιοχή " ΤΡΙΠΟΛΙΣ " το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP ενημερώνει το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP.

- Από τη στιγμή που η περιοχή ενεργοποιηθεί, η συνεργασία μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP έχει ως εξής:
 - i. Το ΚΕΠΑΘ:
 - θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου τα α/φ γενικής κυκλοφορίας να διέρχονται μέσω της περιοχής σε επίπεδα πτήσης FL110 και χαμηλότερα ή FL180 και ψηλότερα, ούτως ώστε να μην διακόπτονται οι αποστολές των στρατιωτικών α/φ μέσα σε αυτήν. Σε περίπτωση που αυτό δεν είναι δυνατόν λόγω πτητικής αδυναμίας των α/φ, τότε το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP θα ελευθερώνει την περιοχή για να περάσουν τα α/φ γενικής κυκλοφορίας,



- θα μεταβιβάζει το EST 10' λεπτά πριν τα α/φ περάσουν τα ραδιοβοηθήματα το ARA/VOR για τα E/B και το MIL/VOR για τα W/B, προκειμένου να είναι εφικτή η έγκαιρη απελευθέρωση της περιοχής,
 - θα εκδίδει εξουσιοδότηση αναχώρησης, από FL120 μέχρι και FL170, με τη διαδικασία του approval request, για όσα α/φ πρόκειται να απογειωθούν από α/δ της ΤΜΑ Αθηνών με προορισμό το α/δ της Καλαμάτας μέσω της περιοχής " ΤΡΙΠΟΛΙΣ ".
 - Εγκρίνει την απογείωση όταν το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP του γνωστοποιήσει ότι απελευθερώθηκε η περιοχή,
 - θα εκχωρεί και πάλι την περιοχή, αν το επιθυμεί το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP, μόνο όταν τα α/φ περάσουν το ραδιοβοήθημα ARA/VOR για τα W/B ή αφού διασταυρώσουν τον εναέριο διάδρομο B1 για τα E/B,
 - θα διατηρεί τα α/φ γενικής κυκλοφορίας στις συχνότητες και στον έλεγχό του, σε όλες τις περιπτώσεις.
- ii. Το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP:
- θα ενημερώνει τα α/φ της να παραμένουν αυστηρά μέσα στα πλευρικά και κατακόρυφα όρια της περιοχής " ΤΡΙΠΟΛΙΣ " και να χρησιμοποιούν επίπεδα πτήσης,
 - θα ενημερώνει αμέσως το ΚΕΠΑΘ, για να λάβει τα κατάλληλα μέτρα, σε περίπτωση απώλειας επικοινωνίας με τα στρατιωτικά α/φ που βρίσκονται στην περιοχή. Σε αυτή την περίπτωση, οι κυβερνήτες θα εκπέμπουν κώδικα A7600, εφόσον τα α/φ διαθέτουν transponder, και θα επιστρέφουν στο α/δ της Καλαμάτας. Μόλις αποκατασταθούν οι επικοινωνίες, το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP θα ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ αναλόγως ή, σε περίπτωση μη αποκατάστασης, ενημερώνει μόλις προσγειωθεί και το τελευταίο α/φ,
 - θα ενημερώνει τα α/φ να επικοινωνήσουν με το ΚΕΠΑΘ, σε περίπτωση διακοπής της τηλεφωνικής γραμμής, για να το πληροφορήσουν ότι διακόπτεται η ενεργοποίηση της περιοχής και ότι επιστρέφουν, μεταβιβάζοντας ταυτόχρονα στο ΚΕΠΑΘ τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης του τελευταίου α/φ στο α/δ της Καλαμάτας.
- Περιορισμένες περιοχές
 - α) Λακωνικός κόλπος – LGR50 (8000FT/MSL – FL240)
Ενεργοποιείται καθημερινά από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου, εκτός Σαββάτου, Κυριακής και επίσημων αργιών.
 - β) Καλαμάτα – LGR52 (8000FT/MSL – FL240)
Ενεργοποιείται καθημερινά από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου, εκτός Σαββάτου, Κυριακής και επίσημων αργιών.



- Περιοχές Συνεργασίας

- 5A
- 6A
- 8A

Το ΚΕΠΑΘ ενημερώνει το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP για τα ύψη που εκχωρεί στις ανωτέρω περιοχές Συνεργασίας, καθώς επίσης και για το χρόνο ενεργοποίησής τους.

- Περιοχές κράτησης α/φ E-3 A

H4 FL270

4.4.4.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.4.4.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, ένας από τους ακόλουθους διαχωρισμούς:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000FT
- Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
 - 3 λεπτών

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. ΣΤ.1.1.

- Πλευρικός VOR διαχωρισμός σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. ΣΤ.1.1.

4.4.4.4.2 Επί διαδοχικών αφίξεων/αναχωρήσεων στο ίδιο σημείο συντονισμού ακολουθούνται οι ανωτέρω διαχωρισμοί, σε ύψη που προτείνει η αποδεχόμενη μονάδα παροχής εξυπηρέτησης Ε.Κ. και συμφωνήσει η μεταβιβάζουσα.



4.4.5 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ΚΑΙ ΛΑΡΙΣΑ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΛΑΡΙΣΑ APP (15/03/2008), έχουν ως ακολούθως:

4.4.5.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

4.4.5.1.1 Η ΜΤΜΑ Λάρισας χωρίζεται σε δύο τομείς:

- τον βόρειο τομέα, ο οποίος εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT-FL245. Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει:
 - από τα 1000FT μέχρι τα 10500FT → από το ΛΑΡΙΣΑ APP
 - από τα 10500FT μέχρι και το FL245 → από το ΚΕΠΜΑ
- τον νότιο τομέα, ο οποίος εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT - UNL, και εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει το ΛΑΡΙΣΑ APP.

4.4.5.1.2 Εκχώρηση βόρειου τομέα

Το ΚΕΠΜΑ, προκειμένου να καλύψει τις επιχειρησιακές ανάγκες του ΛΑΡΙΣΑ APP, εκχωρεί, όταν του ζητηθεί, τον εναέριο χώρο ευθύνης του στον βόρειο τομέα, δηλαδή από τα 10500 FT μέχρι και το FL245, καθώς επίσης και τον εναέριο χώρο της CTR Κοζάνης, εκτός της ΑΤΖ.

4.4.5.1.3 Για τη διακίνηση των α/φ γενικής κυκλοφορίας στα τμήματα των εναέριων διαδρόμων που διασχίζουν την ΜΤΜΑ Λάρισας, υφίστανται ιδιαιτερότητες ως προς την αρμοδιότητα παροχής ελέγχου Ε.Κ., ως ακολούθως:

I. Εναέριος διάδρομος Β1 (SKP – TSL)

- FLs 80 και 90

Στον εναέριο διάδρομο Β1 και στο τμήμα που ορίζεται 25 ΝΜ βόρεια του SKP/VOR και 30 ΝΜ νότια του TSL/ VOR, το ΛΑΡΙΣΑ APP έχει δεσμεύσει, σε 24ωρη βάση, τα FLs 80 και 90.

- FLs 100-130 και 160

Το ΚΕΠΜΑ μπορεί να εκχωρήσει, κατά περίπτωση, στο σημείο AGISA (34 ΝΜ βόρεια του SKL/VORTAC και 47 ΝΜ νότια του TSL/VORTAC), από το FL100 μέχρι και το FL130 ή και το FL160 στον εναέριο διάδρομο Β1/L617 στο σημείο AGISA, καθώς και στο παράπλευρο σημείο του εναερίου διαδρόμου Ζ507, μετά από αίτημα του ΛΑΡΙΣΑ APP, που έχει μεταβιβάσει τηλεφωνικά, 30 λεπτά πριν.



II. Εναέριος διάδρομος UL607 (PIKOS–ΧΟΡΚΙ)

Το ΚΕΠΜΑ διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας από το FL310 και άνω, κατά τη διάρκεια της ημέρας και από το FL170 και άνω, κατά τη νύκτα, τα Σαβ/κα και τις αργίες, χωρίς μεταβίβαση EST στο ΛΑΡΙΣΑ APP (ΑΛΜΥΡΟΣ και ΤΑΝΑΓΡΑ APP επίσης).

III. Εναέριος διάδρομος P/UP20 (ELPIS-ABLON)

Το ΚΕΠΜΑ διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας από το FL170- FL460 κατά τη νύκτα, τα Σαβ/κα και τις αργίες, χωρίς μεταβίβαση EST στο ΛΑΡΙΣΑ APP (ΑΛΜΥΡΟΣ και ΤΑΝΑΓΡΑ APP επίσης).

IV. Εναέριος διάδρομος V651/UV651 (AGH-ΥΝΝ)

Το ΚΕΠΜΑ διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας από το FL110- FL460 κατά τη νύκτα, τα Σαβ/κα και τις αργίες χωρίς μεταβίβαση EST στο ΛΑΡΙΣΑ APP και ΑΛΜΥΡΟΣ APP.

V. Εναέριος διάδρομος W58 (KOROS-SKP–AGH–LSA-KAS)

Το ΚΕΠΜΑ διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας, κατόπιν συνεργασίας με το ΑΛΜΥΡΟΣ APP και του ΑΛΜΥΡΟΣ APP με το ΛΑΡΙΣΑ APP.

VI. Εναέριος διάδρομος N/UN132 (TALAS–ΚΥΜΒΙ)

Το ΚΕΠΜΑ διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας, χωρίς μεταβίβαση EST στο ΛΑΡΙΣΑ APP.

Είναι S/B κυκλοφορίας, με ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL250 στο τμήμα TALAS–SKP.

VII. Εναέριοι διάδρομοι G12, M/UM600 (KRK–GOLDO)

Επηρεάζονται από την επικίνδυνη περιοχή D77(ΚΡΑΝΕΑ) και τον βόρειο τομέα της Λάρισας, όταν είναι ενεργοποιημένος.

Σημείωση. – Όταν είναι ενεργοποιημένος ο βόρειος τομέας της Λάρισας, για την διέλευση α/φ γενικής κυκλοφορίας στον εναέριο διάδρομο G12/M/UM600 το ΛΑΡΙΣΑ APP ελευθερώνει, κατόπιν αιτήματος του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ένα από τα προσυμφωνηθέντα επίπεδα διέλευσης FL120, FL130 (FL140), FL230, FL240, είτε όποιο άλλο είναι διαθέσιμο.



4.4.5.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.4.5.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και του ΛΑΡΙΣΑ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.4.5.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

- Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα ενημερώνει το ΛΑΡΙΣΑ APP για τη βλάβη με NOTAM. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).
- Το ΛΑΡΙΣΑ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.4.5.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΛΑΡΙΣΑ APP μπορεί να γίνει μέσω:

I. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2.
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1 είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική", παρά μόνο για λήψη EST.
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΛΑΡΙΣΑ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2 της Συμφωνίας.

II. του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP

III. του ΑΛΜΥΡΟΣ APP

IV. του G/A/G

V. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου.

4.4.5.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν.



4.4.5.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.4.5.3.1 Εντός των πλευρικών ορίων της ΜΤΜΑ Λάρισας βρίσκονται τα α/δ της Λάρισας και της Κοζάνης και στη γειτνίασή της αυτό της Καστοριάς. Στα α/δ της της Κοζάνης και της Καστοριάς παρέχεται εξυπηρέτηση AFIS από την τοπική μονάδα Ε.Κ.

4.4.5.3.2 Το ΛΑΡΙΣΑ APP παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ της Λάρισας

4.4.5.3.3 IFR κυκλοφορία από/προς την ΜΤΜΑ Λάρισας
Αναχωρήσεις από τα α/δ Λάρισας και Κοζάνης

- Για κάθε αναχώρηση, από τα α/δ Λάρισας και Κοζάνης το ΛΑΡΙΣΑ APP ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΜΑ. Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΜΑ εκχωρεί και κώδικα SSR.
- Με την απογείωση το ΛΑΡΙΣΑ APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD).
- Το ΛΑΡΙΣΑ APP είναι σε επαφή με το α/φ μέχρι να το μεταβιβάσει στα όρια της ΜΤΜΑ στην επόμενη μονάδα ελέγχου και του παρέχει έλεγχο Ε.Κ. αφού λάβει υπόψη του τις πτήσεις των στρατιωτικών α/φ της περιοχής του, καθώς και αυτές του εναερίου διαδρόμου G12/M600 που πιθανόν να το επηρεάζουν.

Η ανωτέρω διαδικασία θα ακολουθείται ανεξάρτητα, αν με την απογείωση εμπλέκεται άμεσα άλλη μονάδα ελέγχου, την ευθύνη ενημέρωσης της οποίας φέρει το ΛΑΡΙΣΑ APP, προκειμένου να εγκρίνει τη διέλευση του α/φ μέσα από τα ύψη ευθύνης της.

Αναχωρήσεις α/φ από το α/δ της Καστοριάς

- Για κυκλοφορία που πρόκειται να αναχωρήσει από το α/δ της Καστοριάς, το ΛΑΡΙΣΑ APP μεταβιβάζει στο ΚΑΒΑΛΑ AFIS την IFR εξουσιοδότηση και τον κώδικα SSR που του εκχωρεί το ΚΕΠΜΑ.
- Όταν το α/φ αναχωρήσει, το ΛΑΡΙΣΑ APP μεταβιβάζει στο ΚΕΠΜΑ τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD).
- Το α/φ, επειδή υπάρχει δυσκολία στην επικοινωνία του με το ΚΕΠΜΑ, με την απογείωση καλεί το ΛΑΡΙΣΑ APP, έχοντας λάβει υπόψη του τις πτήσεις των στρατιωτικών α/φ της περιοχής του,



καθώς επίσης και αυτές του εναερίου διαδρόμου G12/M600 που πιθανόν να επηρεάζουν το α/φ.
Εν συνεχεία το ΛΑΡΙΣΑ APP μεταβιβάζει το α/φ, στα όρια της ΜΤΜΑ, στην επόμενη μονάδα ελέγχου.

Αφίξεις στα α/δ Λάρισας, Κοζάνης και Καστοριάς

Για α/φ με προορισμό τα α/δ της Λάρισας, της Κοζάνης ή της Καστοριάς το ΚΕΠΜΑ θα μεταβιβάζει έγκαιρα το EST των α/φ στο ΛΑΡΙΣΑ APP, εκτός εάν άμεσα εμπλεκόμενη είναι άλλη μονάδα ελέγχου, οπότε η συνεργασία θα γίνει μεταξύ των δύο άμεσα εμπλεκόμενων μονάδων.

Ειδικότερα για αφίξεις στα α/δ Κοζάνης και Καστοριάς:

- Μέσω του εναερίου διαδρόμου W58

Το ΛΑΡΙΣΑ APP, λόγω της δύσκολης επικοινωνίας των α/φ με το ΚΕΠΜΑ, κρατάει τα α/φ στη συχνότητά του, αφού λάβει υπόψη του, τόσο τις πτήσεις των στρατιωτικών α/φ της περιοχής του, όσο και τις πτήσεις των α/φ γενικής κυκλοφορίας στον εναέριο διάδρομο G12. Προς τούτο, το ΚΕΠΜΑ, είτε παραχωρεί το χώρο ευθύνης του στον βόρειο τομέα στο ΛΑΡΙΣΑ APP είτε όχι, μεταβιβάζει, όταν απαιτείται, το ΕΤΟ των πτήσεων αυτών στα σημεία ΡΙΚΟΣ ή ΛΟΠΟΣ, ανάλογα με την όδευση της κυκλοφορίας.

Δεδομένου ότι το ελάχιστο επίπεδο πτήσης του εναερίου διαδρόμου W58 στο τμήμα LSA-KOZ είναι το FL110, κατά τις ώρες και ημέρες που είναι ενεργοποιημένη η επικίνδυνη περιοχή ΑΜΠΕΛΩΝ (LGD63), τα μόνα διαθέσιμα επίπεδα πτήσης για διέλευση από/προς Κοζάνη και Καστοριά είναι τα FL130 και FL140.

- Μέσω των εναέριων διαδρόμων G12-W58

Το ΚΕΠΜΑ, 10' λεπτά πριν το ΕΤΟ των α/φ στο ΡΙΚΟΣ ή ΛΟΠΟΣ, μεταβιβάζει το EST στο ΛΑΡΙΣΑ APP και συνεργάζεται για την κάθοδο αυτών.

Η ενημέρωση αυτή θα γίνεται, είτε ο χώρος παραχωρείται στο ΛΑΡΙΣΑ APP είτε όχι, διότι με την άφιξη αυτή ενεργοποιείται η CTR Κοζάνης, και τότε το ΛΑΡΙΣΑ APP, αν χρειάζεται, αναλαμβάνει τον έλεγχο των α/φ για κάθοδο.

Τα α/φ προς τα α/δ Κοζάνης ή Καστοριάς θα πρέπει να έχουν FL140 ή χαμηλότερα πριν εισέλθουν στις οικείες CTRs.

4.4.5.3.4 Βόρειος τομέας

- I. Το ΚΕΠΜΑ, όταν εκχωρεί τον εναέριο χώρο ευθύνης του στον βόρειο τομέα, ύστερα από τηλεφωνικό αίτημα του ΛΑΡΙΣΑ APP, 30



λεπτά πριν, ενημερώνεται ταυτόχρονα και για τη χρονική διάρκεια της εκχώρησης.

- II. Με τη λήξη, ο εναέριος χώρος επανέρχεται αυτόματα στο ΚΕΠΜΑ, εκτός εάν το ΛΑΡΙΣΑ APP ζητήσει παράταση του χρόνου, 30 λεπτά πριν τη λήξη του αρχικού.

Κατά τη διάρκεια του χρόνου εκχώρησης

– το ΛΑΡΙΣΑ APP:

- χρησιμοποιεί όλα τα ύψη ευθύνης του ΚΕΠΑΘ/ΜΑ από τα 10500 ft μέχρι και το FL245, καθώς και τον εναέριο χώρο της CTR Κοζάνης στα πλευρικά και κατακόρυφα όρια αυτής, πλην της ATZ Κοζάνης
- ελευθερώνει έγκαιρα στον εναέριο διάδρομο G12 ένα από τα επίπεδα πτήσης FL120, FL130, FL230 ή FL240, για τη διέλευση των α/φ γενικής κυκλοφορίας
- μπορεί να παραχωρήσει τα επίπεδα πτήσης FL130, FL140 αντί των FL120, FL130, όταν οι πιέσεις της περιοχής είναι 1009,9 hrc ή χαμηλότερες. Κατόπιν συνεργασίας, είναι δυνατόν να παραχωρηθούν και άλλα επίπεδα πτήσης
- ελευθερώνει έγκαιρα, ύστερα από σχετική ειδοποίηση του ΚΕΠΜΑ, όλη τη CTR Κοζάνης, πλευρικά και κατακόρυφα όρια, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι πτήσεις από/προς τα α/δ Κοζάνης και Καστοριάς.

Διευκρινίζεται ότι, όταν το ΚΕΠΜΑ διατηρεί το χώρο ευθύνης του στον βόρειο τομέα της ΜΤΜΑ Λάρισας, αυτό σημαίνει ότι το ΛΑΡΙΣΑ APP χρησιμοποιεί το χώρο αυτό και το χώρο της CTR Κοζάνης (εκτός της ATZ), από τα 10500FT και κάτω.

– Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1:

- ζητά IFR εξουσιοδότηση από το ΛΑΡΙΣΑ APP, με τη διαδικασία του approval request, για κυκλοφορία που αναχωρεί από τα α/δ Ιωαννίνων ή Κέρκυρας, μέσω του εναέριου διαδρόμου G12 και συνεργάζεται για κάθοδο των α/φ στο α/δ της Θεσσαλονίκης
- ενημερώνει το ΛΑΡΙΣΑ APP για την υπερριπτάμενη Ε/Β ή SE/Β κυκλοφορία, 10 λεπτά πριν τον εκτιμώμενο χρόνο διέλευσης (ETO) των α/φ στα σημεία ΡΙΚΟΣ, ΛΟΠΟΣ ή EDASI, προκειμένου να απελευθερώσει ύψος διέλευσης. Ο χρόνος προειδοποίησης μπορεί να είναι μικρότερος των 10 λεπτών, μόνο σε εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιπτώσεις.

4.4.5.3.5 Ενεργοποίηση της CTR Κοζάνης

Η CTR Κοζάνης θεωρείται ενεργοποιημένη μόνο όταν υπάρχουν IFR πτήσεις από/προς το α/δ της Κοζάνης. Κατά το χρόνο ενεργοποίησης, το ΚΕΠΜΑ ευθύνεται για την παροχή εξυπηρέτησης Ε.Κ στο χώρο αυτό.



Η CTR Κοζάνης ενεργοποιείται:

- I. από το ΚΕΠΜΑ, όταν ζητηθεί IFR εξουσιοδότηση για α/φ από/προς το α/δ Κοζάνης.

Στην περίπτωση αυτή, η ενημέρωση του ΛΑΡΙΣΑ APP θα γίνεται τουλάχιστον 10 λεπτά πριν το ΕΤΟ των α/φ στα όρια της ΜΤΜΑ Λάρισας

- II. από το ΛΑΡΙΣΑ APP, όταν μάθει, ότι IFR κυκλοφορία οδεύει από/προς το α/δ Κοζάνης, χωρίς όμως να έχει λάβει αυτή την ειδοποίηση από το ΚΕΠΜΑ.

Σε αυτή την περίπτωση το ΛΑΡΙΣΑ APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ.

4.4.5.3.6 Περιοχές κοινού ενδιαφέροντος

– Επικίνδυνες περιοχές

– LGD77 – ΚΡΑΝΕΑ

Ενεργοποιείται:

- από GND-FL140, καθημερινά, από την ανατολή του ηλίου μέχρι τις 1300 UTC και από τη δύση μέχρι τις 2100 UTC, εκτός από Παρασκευή, Σάββατο, Κυριακή και αργίες
- από GND-FL290, κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, εκτός αργιών, από τις 0530-0730 UTC.

Κατά τις ώρες λειτουργίας της LGD77, επηρεάζεται το τμήμα YNN-TSL του εναέριου διαδρόμου G12- M/UM600, οπότε η κυκλοφορία μπορεί:

- να ακολουθήσει τη διαδρομή TSL- KAS -YNN, εάν ίπταται μέχρι και το FL195
- να παρεκκλίνει 20NM βόρεια του εναερίου διαδρόμου G12/M600, εάν ίπταται πάνω από το FL195.

Για τη διαχείριση της LGD77 υπεύθυνο είναι το ΛΑΡΙΣΑ APP.

– LGD 63 – ΑΜΠΕΛΩΝΑΣ

Η περιοχή LGD63 βρίσκεται εντός της CTR Λάρισας και ενεργοποιείται καθημερινά από GND-FL120, από την ανατολή του ηλίου μέχρι τις 2200 UTC, εκτός Παρασκευής, Σαββάτου, Κυριακής και αργιών.

Επηρεάζει το τμήμα LSA-KOZ του εναερίου διαδρόμου W58.

– Υπερηχητικές πτήσεις

- i. Περιοχή υπερηχητικών πτήσεων Λάρισας



- Οι υπερηχητικές πτήσεις της Λάρισας διεξάγονται στο νότιο τμήμα της ΜΤΜΑ Λάρισας.
- Η εκτέλεση των πτήσεων θα γίνεται από Δευτέρα έως Παρασκευή και μεταξύ των ωρών 0800-1500 (τοπική ώρα).
- Η ενημέρωση του ΚΕΠΜΑ θα γίνεται την προηγούμενη ημέρα κατά τις εργάσιμες ώρες, όπως και η αποδοχή των ωρών και η δέσμευση των υψών, έως το FL450.
- Η κατάθεση του σχεδίου πτήσης θα γίνεται μία ώρα πριν την απογείωση του α/φ, καθώς και η ενημέρωση του ΚΕΠΜΑ τηλεφωνικά.
- Το ΛΑΡΙΣΑ APP θα ενημερώνει το ΑΛΜΥΡΟΣ APP, ενώ η διάρκεια της πτήσης δεν θα υπερβαίνει τα 30 λεπτά της ώρας.
- Επηρεάζονται οι εναέριοι διάδρομοι N132, W58 και P20.
- Το ΛΑΡΙΣΑ APP θα ειδοποιεί το ΚΕΠΜΑ το συντομότερο δυνατόν:
 - σε περίπτωση ματαιώσης της πτήσης
 - μετά το πέρας της πραγματοποίησής της.

ii. Υπερηχητικές πτήσεις Τανάγρας

- Οι υπερηχητικές πτήσεις που διεξάγονται στην R315 από το TGGVOR/DME επηρεάζουν και την ΜΤΜΑ Λάρισας.
- Εγκρίνονται μόνο κάθε Τρίτη (με εναλλακτική την Τετάρτη) και για τρεις ώρες 0930-12.30 (τοπική ώρα) ή και σε διαφορετικές ώρες και ημέρες από αυτές που αναφέρονται, μόνο εφόσον το επιτρέπει η κυκλοφορία (καθ' όλο το χρόνο της δοκιμής τα α/φ γενικής κυκλοφορίας εκτρέπονται της πορείας τους).
- Το ΤΑΝΑΓΡΑ APP ζητά έγκριση από τον προϊστάμενο Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, τουλάχιστον δύο ώρες πριν την ενεργοποίηση.
- Αν τα ύψη των υπερηχητικών πτήσεων επηρεάζουν τον εναέριο διάδρομο UL607, η κυκλοφορία από ΡΙΝΔΟ θα οδεύει μέσω TSL-SKP-ATV.

4.4.5.3.7 Στρατιωτικές πτήσεις APP TO APP

- I. Για στρατιωτικές πτήσεις APP to APP, μεταξύ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και ΛΑΡΙΣΑ APP, καθιερώνεται η ακόλουθη διαδικασία:
- οι πτήσεις APP to APP διεξάγονται μέχρι και το FL245, οι συνεργασίες θα γίνονται μεταξύ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και ΛΑΡΙΣΑ APP.
 - Αν οι πτήσεις APP to APP διεξάγονται πάνω από το FL245, η εκχώρηση του επιπέδου πτήσης γίνεται από το ΚΕΠΜΑ και ο συντονισμός μεταξύ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και ΛΑΡΙΣΑ APP.



II. Για κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ Αγχιάλου με προορισμό το α/δ Θεσσαλονίκης, μέσω ΜΤΜΑ Λάρισας, μέχρι το FL245, ο συντονισμός μεταξύ των εμπλεκόμενων μονάδων γίνεται από το ΛΑΡΙΣΑ APP, εφόσον τα α/φ διέρχονται από τα τερματικά ραδιοβοηθήματα. Διαφορετικά η εκχώρηση του επιπέδου πτήσης γίνεται από τα ΚΕΠΜΑ, το οποίο και συνεργάζεται με το ΛΑΡΙΣΑ APP.

Για πτήσεις στην ανωτέρω διαδρομή από το FL240 και άνω, η εκχώρηση του επιπέδου πτήσης και ο συντονισμός γίνεται από το ΚΕΠΜΑ.

4.4.5.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.4.5.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΛΑΡΙΣΑ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, ένας από τους ακόλουθους διαχωρισμούς:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000FT
- Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
 - 3 λεπτών

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.1.



4.4.6 **Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ ΚΑΙ ΣΚΥΡΟΣ APP**

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΣΚΥΡΟΣ APP (1/6/2010), έχουν ως ακολούθως:

4.4.6.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

4.4.6.1.1 Η ΜΤΜΑ Σκύρου χωρίζεται σε δύο τομείς:

- το βορειοδυτικό, ο οποίος εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT – UNL
Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει το ΣΚΥΡΟΣ APP.
- το νοτιοανατολικό, ο οποίος εκτείνεται από 1000FT - UNL.
Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει:
 - από τα 1000FT μέχρι και τα 7500FT → από το ΣΚΥΡΟΣ APP
 - πάνω από τα 7500FT → από το ΚΕΠΜΑ

4.4.6.1.2 Το ΚΕΠΜΑ είναι αρμόδιο για την παροχή ελέγχου Ε.Κ. στα τμήματα των εναερίων διαδρόμων που διασχίζουν την ΜΤΜΑ Σκύρου, ως ακολούθως:

I. Εναέριος διάδρομος Z/UZ507

Το ΚΕΠΜΑ διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας από το FL130 - FL460, χωρίς τη μεταβίβαση EST στο ΣΚΥΡΟΣ APP.

Σημείωση.-Η εκχώρηση στον εναέριο διάδρομο B1 (AGISA) των FL100 έως και FL130 ή/και FL160, επηρεάζει και τον Z507.

II. Εναέριος διάδρομος G33 (LMO–KRO)

Το τμήμα LMO–KRO που διασχίζει το νοτιοανατολικό τμήμα της ΜΤΜΑ Σκύρου, από τα FL80 και άνω, ανήκει στην αρμοδιότητα του ΚΕΠΜΑ.

III. Εναέριος διάδρομος N130/UN130 (TSL-MES)

Το ΚΕΠΜΑ διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας στο τμήμα που διασχίζει την ΜΤΜΑ από το FL310 και άνω στο τμήμα TSL-ESORO και από τα 7000FT και άνω στο τμήμα ESORO-MES, χωρίς τη μεταβίβαση EST στο ΣΚΥΡΟΣ APP.



4.4.6.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.4.6.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜΑ και του ΣΚΥΡΟΣ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.4.6.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

- Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα ενημερώνει το ΣΚΥΡΟΣ APP για τη βλάβη με NOTAM. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).
- Το ΣΚΥΡΟΣ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.4.6.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και του ΣΚΥΡΟΣ APP μπορεί να γίνει μέσω:

I. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2. Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι εξωτερική παρά μόνο για λήψη EST.
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΣΚΥΡΟΣ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2 της Συμφωνίας.

II. του ΤΑΝΑΓΡΑ APP,

III. του ΣΚΙΑΘΟΣ APP

IV. του ΛΗΜΝΟΣ APP.

V. του G/A/G

VI. οποιουδήποτε άλλου μέσου.

4.4.6.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης ελέγχου E.K., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήσει συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη



εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας).

4.4.6.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.4.6.3.1 Το ΣΚΥΡΟΣ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται στο α/δ της Σκύρου.

4.4.6.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ της Σκύρου

Αναχωρήσεις

- Για κάθε αναχώρηση το ΣΚΥΡΟΣ APP ζητά εξουσιοδότηση από το ΚΕΠΜΑ.
Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΜΑ μεταβιβάζει και τον κώδικα SSR.
- Με την απογείωση το ΣΚΥΡΟΣ APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο CoP μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.
- Εάν μεταξύ του ΣΚΥΡΟΣ APP και του ΚΕΠΜΑ παρεμβάλλεται άλλη μονάδα ελέγχου Ε.Κ., τότε, οι συνεργασίες γίνονται με τη διαδικασία του step by step.

Ειδικότερα, αν το α/φ αναχωρεί μέσω:

- **SKP/VOR**, το Σκύρος APP θα ζητά IFR εξουσιοδότηση από το ΚΕΠΜΑ. Με την αναχώρηση θα δίνει το ATD και θα μεταβιβάζει το α/φ στην συχνότητα του ΚΕΠΜΑ.
Αν η κυκλοφορία επηρεάζει τα ύψη ευθύνης του Σκιάθου APP, τότε το Σκύρος APP θα συνεργάζεται με αυτό, με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία θα μεταβιβάζει το χορηγηθέν επίπεδο πτήσης στο ΚΕΠΜΑ για να του εκχωρήσει τον κώδικα.
Με την αναχώρηση το Σκύρος APP θα δίνει το ATD του α/φ στο Σκιάθος APP και στο ΚΕΠΜΑ και ανάλογα με τη συνεργασία που έχει προηγηθεί θα μεταβιβάζει το α/φ στην αντίστοιχη συχνότητα.
- **KOROS**, τότε το Σκύρος APP θα ζητά IFR εξουσιοδότηση και θα συνεργάζεται με το ΚΕΠΜΑ.
- **MTMA Τανάγρας**, οι συνεργασίες θα γίνονται μεταξύ Σκύρος APP και Τανάγρας APP.

Αφίξεις

- Το ΣΚΥΡΟΣ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων, από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής.
- Το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται με το ΣΚΥΡΟΣ APP για τον καθορισμό του επιπέδου πτήσης που θα γίνεται η μεταβίβαση του ελέγχου μεταβιβάζοντας έγκαιρα το EST των α/φ.



- Εάν τα α/φ αφικνούνται μέσω ΤΜΑ Σκιάθου και στα ύψη ευθύνης του ΣΚΙΑΘΟΣ APP ή μέσω ΜΤΜΑ Τανάγρας, το ΚΕΠΜΑ θα συνεργάζεται με το ΣΚΙΑΘΟΣ APP ή με το ΤΑΝΑΓΡΑ APP και εν συνεχεία το ΣΚΙΑΘΟΣ APP ή το ΤΑΝΑΓΡΑ APP με το ΣΚΥΡΟΣ APP.

4.4.6.3.3 Στρατιωτικές πτήσεις APP to APP

Για στρατιωτικές πτήσεις APP to APP, κατάλληλες συνεργασίες και συντονισμός θα πραγματοποιείται, ανάλογα με την όδευση της κυκλοφορίας, μεταξύ του ΑΚΤΙΟΝ APP, ΑΛΜΥΡΟΣ APP και ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP. Σε περίπτωση δε που πρόκειται να επηρεασθεί και εναέριος χώρος αρμοδιότητας του ΚΕΠΑΘ, τότε η μονάδα που εξυπηρετεί το α/δ απογείωσης θα ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ για το σχέδιο πτήσης και για την αρχική εξουσιοδότηση που έχει λάβει το α/φ, προκειμένου να εκχωρήσει κώδικα SSR. Με την απογείωση θα δίνει τον ακριβή χρόνο αναχώρησης (ATD) και στο ΚΕΠΑΘ, πριν δε το α/φ εισέλθει στον εναέριο χώρο ευθύνης του ΚΕΠΑΘ η γειτνιαζούσα με αυτό μονάδα θα ενημερώνει τον αρμόδιο τομέα για τα τρέχοντα στοιχεία του σχεδίου πτήσης του α/φ.

4.4.6.3.4 Περιοχές κοινού ενδιαφέροντος

I. Περιοχή ΠΕΛΑΓΟΣ

Η περιοχή ΠΕΛΑΓΟΣ βρίσκεται εντός της ΜΤΜΑ Σκύρου και εκτείνεται κατακόρυφα από 5000FT- FL250.

- Το ΣΚΥΡΟΣ APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ, όταν ενεργοποιεί την περιοχή.
- Σε περίπτωση ενεργοποίησης της περιοχής από άλλη μονάδα, το ΚΕΠΜΑ, πριν εκδώσει τη σχετική άδεια, θα ενημερώνει και θα ζητά την έγκριση του ΣΚΥΡΟΣ APP.
- Η περιοχή ΠΕΛΑΓΟΣ επηρεάζει τους εναέριους διαδρόμους W58 και G18, καθώς και τις περιοχές 2Α και Η2. Κατά τις ώρες που είναι ενεργοποιημένες οι περιοχές αυτές, δεν θα ενεργοποιείται και η περιοχή ΠΕΛΑΓΟΣ σε ύψη που συμπίπτουν με τα ύψη που είναι κατειλημμένα στις περιοχές αυτές.

II. Περιοχή Β Τανάγρας

Εκτείνεται Ν/Δ της ΜΤΜΑ από FT5000 – FL290.

Επηρεάζονται ο εναέριος διάδρομος Z507/ΥΖ507, η περιοχή Συνεργασίας Η-2 και η ΜΤΜΑ Τανάγρας.

III. Περιοχές Συνεργασίας Α:

- 2Α
- 15Α

IV. Περιοχές κράτησης των α/φ ΝΕ-3 Α

- Η2 (FL290-FL330)



V. Περιοχές κράτησης των α/φ ΑΣΕΠΕ – ORBIT AREAS

- G – 2 (FL230/ FL270)

4.4.6.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.4.6.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΣΚΥΡΟΣ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, ένας από τους ακόλουθους διαχωρισμούς:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000FT
- Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών
 - 3 λεπτών

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. ΣΤ.1.1.

- Πλευρικός VOR διαχωρισμός σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. ΣΤ.1.

4.4.6.4.2 Επί διαδοχικών αφίξεων/αναχωρήσεων στο ίδιο σημείο ακολουθούνται οι ανωτέρω διαχωρισμοί, σε ύψη που προτείνει η αποδεχόμενη μονάδα παροχής εξυπηρέτησης Ε.Κ. και συμφωνήσει η μεταβιβάζουσα.



4.4.7 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ ΚΑΙ ΣΟΥΔΑ APP

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ ΚΑΙ ΣΟΥΔΑ APP (2/06/2014), έχουν ως ακολούθως:

4.4.7.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

4.4.7.1.1 Η ΜΤΜΑ Σούδας εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT - UNL.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην ΜΤΜΑ παρέχεται από το:

- ΣΟΥΔΑ APP:

- από 1000FT έως UNL → κάθε μέρα, από Δευτέρα – Πέμπτη, από 0400UTC-2100UTC και Παρασκευή από τις 0400UTC-1200 UTC

- 1000FT έως και FL155 →κάθε βράδυ, από Δευτέρα – Πέμπτη, από 2100UTC-0400UTC, τα *Παρ/Σαβ/κα και τις *αργίες

- ΚΕΠΑΘ:

- FL155 έως UNL → κάθε βράδυ, από Δευτέρα – Πέμπτη, από τις 2100UTC-0400UTC, καθώς επίσης τα *Παρ/Σαβ/κα και τις *αργίες

**Σημείωση.- α) τα Παρ/Σαβ/κα, από 12⁰⁰ UTC της Παρασκευής έως 04⁰⁰ UTC της Δευτέρας*

β) τις αργίες από 12⁰⁰ ή 22⁰⁰ UTC της προηγούμενης έως 04⁰⁰ UTC της επομένης. (Το ΚΕΠΑΘ θα συνεργάζεται με το ΣΟΥΔΑ APP για την ακριβή ώρα έναρξης της αργίας, 12⁰⁰ ή 22⁰⁰ UTC).

4.4.7.1.2 Για τη διακίνηση των α/φ γενικής κυκλοφορίας στα τμήματα των εναέριων διαδρόμων που διασχίζουν την ΜΤΜΑ Σούδας, υφίστανται ιδιαιτερότητες ως προς την αρμοδιότητα παροχής ελέγχου Ε.Κ., ως ακολούθως:

I. Εναέριος διάδρομος R78 (PLH–OTREX) και M978 (DEMAG-TOSKA)

Το τμήμα PLH–OTREX των ανωτέρω εναερίων διαδρόμων χρησιμοποιείται ως:

α) CDR 1



- Από το FL150 μέχρι και το FL195
 - κάθε μέρα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 0400UTC μέχρι τις 2100UTC και
 - την Παρασκευή από τις 0400UTC μέχρι τις 1300UTC
- Από το FL110 μέχρι και το FL195
 - τις επίσημες αργίες από τις 2100UTC της προηγούμενης μέχρι τις 0400UTC της επομένης
 - κάθε μέρα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 2100UTC μέχρι τις 0400UTC και τη Παρασκευή από τις 1300UTC μέχρι τις 0400UTC της Δευτέρας.

β) CDR 2

Κάθε μέρα, από το FL110 μέχρι και το FL145, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 0400UTC μέχρι τις 2100UTC και τη Παρασκευή από τις 0400UTC μέχρι τις 1300UTC

II. Εναέριος διάδρομος B1/UB1 (ARLOS-SKP)

Το ΚΕΠΑΘ παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στο τμήμα που διασχίζει την ΜΤΜΑ μεταξύ ΡΛΗ-SOKRI, ως ακολούθως:

- από το FL250 συμπεριλαμβανομένου και άνω, κατά τις εργάσιμες ημέρες, δηλαδή από 0400UTC της Δευτέρας έως 2100UTC της Πέμπτης και την Παρασκευή από 0400UTC έως 1200UTC.
- από το FL100 και άνω
 - τα Σαβ/κα, δηλαδή από 1200UTC της Παρασκευής μέχρι 0400UTC της Δευτέρας
 - τις επίσημες τις αργίες από 1200 ή 2200 UTC της προηγούμενης έως 0400 UTC της επομένης. (Το ΚΕΠΑΘ θα συνεργάζεται με το ΣΟΥΔΑ APP για την ακριβή ώρα έναρξης της αργίας, 1200 ή 2200 UTC).

III. Εναέριος διάδρομος P169/UP169 (ATV-MANOK-SUD)

Χρησιμοποιείται ως:

i. CDR 1

- κάθε νύχτα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 2100UTC μέχρι τις 0400UTC
- κάθε Σαβ/κο από τις 1300UTC της Παρασκευής μέχρι τις 0400UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες από τις 2100UTC της προηγούμενης μέχρι τις 0400UTC της επομένης.

ii. CDR 2

Κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 0400UTC μέχρι τις 2100UTC και την Παρασκευή από τις 0400UTC μέχρι τις 1300UTC.



4.4.7.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.4.7.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ του ΚΕΠΑΘ και του ΣΟΥΔΑ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.4.7.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών του ΚΕΠΑΘ, ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος του ΚΕΠΑΘ.

- Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα ενημερώνει το ΣΟΥΔΑ APP για τη βλάβη με NOTAM, προτεραιότητας SS. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).
- Το ΣΟΥΔΑ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.4.7.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΟΥΔΑ APP μπορεί να γίνει μέσω:

I. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΑΘ αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2
Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι εξωτερική παρά μόνο για λήψη EST.
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΣΟΥΔΑ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2 της Συμφωνίας.

II. του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP ή του ΠΒΚ.

Σημείωση.- Όσον αφορά στη δυνατότητα επικοινωνίας μέσω ΠΒΚ, το ΚΕΠΑΘ μπορεί να καλέσει απ' ευθείας το Σούδα APP, από τα γκρι τηλέφωνα που βρίσκονται στη θέση του planner στους τομείς AC5, AC15 και στη θέση VFR του FIC, εάν πληκτρολογήσει τα νούμερα 257 και 269.

III. του G/A/G

IV. οποιουδήποτε άλλου διαθέσιμου μέσου.

4.4.7.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο



μεταβίβασης ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήση συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ATC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας).

4.4.7.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.4.7.3.1 Το ΣΟΥΔΑ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται στο α/δ της Σούδας.

4.4.7.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς το α/δ της Σούδας

Αναχωρήσεις

- Το ΣΟΥΔΑ APP θα ζητά εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή του ΚΕΠΑΘ για κάθε α/φος που αναχωρεί από το α/δ της Σούδας. Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΑΘ εκχωρεί και κώδικα SSR.
- Με την απογείωση το ΣΟΥΔΑ APP ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ για τον πραγματικό χρόνο αναχώρησης του α/φους (ATD) και στο CoP ή και νωρίτερα εάν είναι διαχωρισμένο από τη λοιπή κυκλοφορία του ΣΟΥΔΑ APP, το μεταβιβάζει στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.
- Η ανωτέρω διαδικασία θα ακολουθείται ανεξάρτητα, αν με την απογείωση εμπλέκεται άμεσα άλλη μονάδα ελέγχου, την ευθύνη ενημέρωσης της οποίας φέρει το ΣΟΥΔΑ APP, προκειμένου να εγκρίνει τη διέλευση του α/φους μέσα από τα ύψη ευθύνης της.

Πιο συγκεκριμένα για πτήσεις από ΣΟΥΔΑ APP:

I. μέσω:

- **MIL**, οι συνεργασίες θα γίνονται με τον τομέα AC5
- **SOKRI**, οι συνεργασίες θα γίνονται με τον τομέα AC5
- **PLH**, οι συνεργασίες θα γίνονται με τον τομέα AC7
- **OTREX**, οι συνεργασίες θα γίνονται με τον τομέα AC1

II. μέσω ΤΜΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

- Για την κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Σούδας προς την περιοχή ευθύνης του ΚΕΠΑΘ μέσω ΤΜΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ, εάν επηρεάζονται τα ύψη ευθύνης του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP (δηλ. μέχρι και το FL150), το ΣΟΥΔΑ APP θα συνεργάζεται με το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία θα μεταβιβάζει το χορηγηθέν επίπεδο πτήσης μαζί με το ETD στον τομέα AC1 για να του εκχωρήσει κώδικα SSR.



Με την απογείωση, το ΣΟΥΔΑ APP θα δίνει το ATD ανάλογα με τη συνεργασία που έχει προηγηθεί και θα μεταβιβάζει το α/φ στην συχνότητα του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP.

- Για την κυκλοφορία η οποία αναχωρεί από το α/δ της Σούδας με προορισμό το α/δ του Ηρακλείου, δεν θα παρεμβάλλεται το ΚΕΠΑΘ, καθότι το ΣΟΥΔΑ APP θα συνεργάζεται και θα ζητά εξουσιοδότηση με τη διαδικασία του approval request από το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP το οποίο θα του εκχωρεί κώδικα SSR από τους εκχωρηθέντες στη δικαιοδοσία του

Αφίξεις

- Το ΚΕΠΑΘ θα μεταβιβάζει στο ΣΟΥΔΑ APP το EST του αφικνούμενου α/φ, δέκα (10') πριν από το COP και θα συνεργάζεται για το επίπεδο πτήσης στο οποίο θα γίνει η μεταβίβαση του ελέγχου.
- Το ΣΟΥΔΑ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της τερματικής του περιοχής. Προκειμένου τούτο να είναι εφικτό και να μην δυσχεραίνεται το έργο του ΣΟΥΔΑ APP:

το ΚΕΠΑΘ:

- δεν θα μεταβιβάζει το χρόνο άφιξης των α/φων από τα ηλεκτρονικά strip αλλά αυτόν τον οποίο θα υπολογίζει με τη βοήθεια του "κάρσορα", προκειμένου το EST να είναι όσο το δυνατόν ακριβέστερο. Και τούτο διότι το ΣΟΥΔΑ APP κανονίζει τη σειρά προσέγγισης των α/φών, συνεργαζόμενος με διαφορετικούς τομείς του ΚΕΠΑΘ, με βάση το EST άφιξης,
- θα καθοδηγεί τα α/φη στα σημεία συντονισμού, όπως αυτά περιγράφονται στην παρ. Δ.2.1 της παρούσας Συμφωνία Συνεργασίας και εν συνέχεια θα τα μεταβιβάζει στο ΣΟΥΔΑ APP,
- δεν θα καθοδηγεί τα α/φη κατευθείαν στο ραδιοβοήθημα χωρίς τη συναίνεση του ΣΟΥΔΑ APP,
- θα φροντίζει, πριν τη μεταβίβαση των αφικνούμενων α/φών, ότι ο διαδικασιακός διαχωρισμός θα διατηρείται και μετά τη μεταβίβαση του ελέγχου (vertical speed),
- θα μεταβιβάζει τα α/φη στο COP, μεριμνώντας αυτά να πλησιάζουν το συμφωνηθέν ύψος μεταβίβασης, προκειμένου να μην καταστρατηγείται ο μεταξύ τους διαχωρισμός, λόγω της διαφοράς ύψους που πρέπει να διανύσουν ή των διαφορετικών τους επιδόσεων,



- θα εξασφαλίζει, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, το approach sequence των μεταβιβαζόμενων, από τον ίδιο τομέα, α/φών (το πρώτο χαμηλότερα από το δεύτερο κ.λπ. λόγω της ευχέρειας που του προσφέρει η χρήση radar),
- θα μεταβιβάζει τον αναμενόμενο χρόνο προσέγγισης (EAT), όταν τούτο ζητηθεί από το ΣΟΥΔΑ APP,
- δεν θα παραλείπει να ενημερώνει τον κυβερνήτη του μεταβιβαζόμενου α/φους ότι τερματίζεται η εξυπηρέτηση RADAR.

4.4.7.3.3 Στρατιωτικές Πτήσεις APP TO APP

Για στρατιωτικές πτήσεις APP TO APP, κατάλληλες συνεργασίες και συντονισμός θα πραγματοποιείται, ανάλογα με την όδευση της κυκλοφορίας, μεταξύ του ΣΟΥΔΑ APP και ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP . Σε περίπτωση δε που πρόκειται να επηρεασθεί και εναέριος χώρος αρμοδιότητας του ΚΕΠΑΘ, τότε το ΣΟΥΔΑ APP θα ενημερώνει και το ΚΕΠΑΘ για το σχέδιο πτήσης και για την αρχική εξουσιοδότηση που έχει λάβει το α/φος συμπεριλαμβανομένου του ETD και του κώδικα SSR.

4.4.7.3.4 Περιοχές κονού ενδιαφέροντος

1. Πεδίο Βολής Κρήτης-ΠΒΚ (LGC101)

Το 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). Το ΠΒΚ διαιρείται στους ακόλουθους τομείς:

Τομέας Α	GND/MSL- UNL
Τομέας Α ¹	MSL – FL220
Τομέας Α ²	MSL – FL250
Τομέας Β	GND/MSL – UNL
Τομέας C	GND/MSL – UNL

Το ΚΕΠΑΘ ενημερώνει το Π.Β.Κ., όταν είναι ενεργοποιημένο, για την κυκλοφορία που το επηρεάζει, στα σημεία και στα ύψη που θα του ζητηθεί.

2. LGD69 (ΜΕΣΣΑΡΑ)

- Η LGD69 ενεργοποιείται με NOTAM διεθνούς διανομής.
- Επηρεάζεται το τμήμα PLH–OTREX του εναερίου διαδρόμου R78/M978.
- Όταν ενεργοποιείται η LGD69, το Σούδα APP, για πρόσθετους λόγους ασφαλείας, ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ.



3. LGD89 - ΑΚΡΑ ΧΟΝΔΡΟΣ (MSL/UNL)

- Η LGD89 ενεργοποιείται με NOTAM διεθνούς διανομής.
- Επηρεάζεται το τμήμα SUD-IRA του εναέριου διαδρόμου J65.
- Όταν ενεργοποιείται η LGD89, το Σούδα APP, για πρόσθετους λόγους ασφαλείας, ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ.

4. LGD90 - ΑΚΡΩΤΗΡΙ (GND/MSL/UNL)

- Η LGD90 ενεργοποιείται με NOTAM διεθνούς διανομής.
- Επηρεάζεται το τμήμα SUD-IRA του εναέριου διαδρόμου J65.
- Όταν ενεργοποιείται η LGD90, το ΣΟΥΔΑ APP, για πρόσθετους λόγους ασφαλείας, ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ.

5. LGD81 - ΜΑΛΕΜΕ (MSL- FL160)

Ενεργοποιείται καθημερινά από την ανατολή του ηλίου μέχρι τις 2100 UTC, εκτός από Σαβ/κα και επίσημες αργίες.

6. LGR27 ΛΙΘΙΝΟΝ (GND/MSL-FL240)

- Η LGR27 εφάπτεται των νοτιοανατολικών ορίων της ΜΤΜΑ Σούδας με το μεγαλύτερο τμήμα της να βρίσκεται μέσα στην ΤΜΑ Ηρακλείου.
- Ενεργοποιείται καθημερινά από Δευτέρα έως και Πέμπτη από τις 0400 έως 2100 UTC και την Παρασκευή από 0400 έως 1200 UTC, εκτός από Σαβ/κα και επίσημες αργίες.
- Όταν ενεργοποιείται επηρεάζεται το τμήμα PLH-SIT του εναέριου διαδρόμου R78/ M978.
- Κατά τη διάρκεια της ενεργοποίησής της, η διέλευση των α/φ θα πραγματοποιείται, κατόπιν συνεργασίας ΚΕΠΑΘ, APP Σούδας και APP Ηρακλείου (για τα ύψη ευθύνης του).

7. Περιοχές Συνεργασίας Α

- 9Α
- 13Α* (εκτός ΜΤΜΑ)
- 6Α* (εκτός ΜΤΜΑ)

Σημείωση.- Οι περιοχές 13Α και 6Α αναφέρονται, αν και είναι εκτός ΜΤΜΑ, διότι το ΣΟΥΔΑ APP στέλνει α/φη.

8. Περιοχή ακροβατικών πτήσεων Καστελίου Κισσάμου (8000FT-FL240)



- Ενεργοποιείται από το ΣΟΥΔΑ APP, το οποίο ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ για το χρόνο, τη διάρκεια και το πέρας ενεργοποίησης.
- Επηρεάζεται ο εναέριος διάδρομος Β1)

4.4.7.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.4.7.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΟΥΔΑ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, ένας από τους ακόλουθους διαχωρισμούς:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000FT
- Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
 - 10 λεπτών
 - 5 λεπτών

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. ΣΤ.1.1.



4.4.8 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ΚΑΙ ΤΑΝΑΓΡΑ APP

Τα κυριότερα σημεία της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΤΑΝΑΓΡΑ APP (26/3/2012), έχουν ως ακολούθως:

4.4.8.1 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

4.4.8.1.1 Η ΜΤΜΑ Τανάγρας εκτείνεται κατακόρυφα από 1000 -UNL.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει το ΤΑΝΑΓΡΑ APP.

4.4.8.1.2 Για τη διακίνηση των α/φ γενικής κυκλοφορίας στα τμήματα των εναερίων διαδρόμων που διασχίζουν την ΜΤΜΑ Τανάγρας, υφίστανται ιδιαιτερότητες ως προς την αρμοδιότητα παροχής ελέγχου Ε.Κ.

Συγκεκριμένα:

1. Εναέριος διάδρομος Β1/UB1 (SKP-ARLOS)

- Για την ασφαλή διακίνηση των α/φ ταχείας απογείωσης από το α/δ της Τανάγρας, τα ύψη στον εναέριο διάδρομο Β1, στο τμήμα SKP-ABLON, από το MFA μέχρι και το FL80, παραμένουν συνεχώς στην αρμοδιότητα του ΤΑΝΑΓΡΑ APP.
- Όταν δεν υφίσταται τοπική δραστηριότητα στο α/δ της Τανάγρας, το ΚΕΠΜΑ παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. από το FL90 και άνω. Η ευθύνη για την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. στην υπόλοιπη ΜΤΜΑ παραμένει στο ΤΑΝΑΓΡΑ APP.
- Σε περίπτωση όμως τοπικής δραστηριότητας, το ΤΑΝΑΓΡΑ APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ και το ΑΘΗΝΑΙ APP, ότι δεσμεύει τα ύψη στον Β/UB1 οπότε σε αυτή την περίπτωση το ΚΕΠΜΑ διακινεί τα α/φ στα ακόλουθα επίπεδα πτήσης:
 - i. από το FL140 μέχρι και το FL180 και από το FL310 και άνω, καθόλη τη διάρκεια του έτους και σε 24ωρη βάση
 - ii. από το FL140 μέχρι και το FL200 και από το FL270 και άνω, καθημερινά από 0400-1700 UTC, εποχικά από 1ης Μαΐου μέχρι και 30ής Σεπτεμβρίου.
 - iii. από το FL140 και άνω, κατά τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες, από 0001 UTC του Σαββάτου ή της αργίας μέχρι 2359 UTC της Κυριακής ή της αργίας.



2. Εναέριος διάδρομος P/UP20 (MAKED-ABLON)

Το τμήμα ELPIS-ABLON του ανωτέρω εναερίου διαδρόμου χρησιμοποιείται:

I. Ως CDR1:

- κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC έως 0400UTC
- τα Παρ/Σαβ/κα, από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400 UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες από 2100 της παραμονής της αργίας μέχρι τις 0400 της επομένης,

II. Ως CDR2:

- καθημερινά από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 0400UTC έως 2100UTC και
- την Παρασκευή από 0400UTC έως 1300UTC.

3. Εναέριος διάδρομος L/UL607 (PINDO-PAXIS)

Το τμήμα PIKOS-XORKI του ανωτέρω εναερίου διαδρόμου χρησιμοποιείται από το FL310 και άνω, κάθε μέρα, όλο το 24ωρο.

Κάτω από το FL305 χρησιμοποιείται ως:

I. CDR1

- Από το FL170 - FL305
 - κάθε βράδυ, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC έως 0400UTC
 - τα Παρ/Σαβ/κα, από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400 UTC της Δευτέρας
 - τις επίσημες αργίες από 2100 της παραμονής της αργίας μέχρι τις 0400 της επομένης.

II. CDR2

- Από το FL210-FL305:
 - κάθε Δευτέρα και Τρίτη, από 0400UTC έως 2100UTC
 - κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 0800UTC έως 2100UTC
 - κάθε Παρασκευή από 0400UTC έως 1300UTC.

III. CDR 3:

- Από το FL205-FL305
 - κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 0400UTC έως 0800UTC
- Κάτω από το FL205
 - κάθε Δευτέρα και Τρίτη, από 0400UTC έως 2100UTC
 - κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 0800UTC έως 2100UTC
 - κάθε Παρασκευή από 0400UTC έως 1300UTC.



4. Εναέριος διάδρομος N/UN132 (BITLA-KUMBI)

Ο εναέριος διάδρομος N/UN132, έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL170. Το τμήμα BITLA-ABLON χρησιμοποιείται ως:

I. CDR 1:

- κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC-0400UTC
- τις Παρασκευές και τα Σαβ/κα από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400 UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες από 2100 της παραμονής της αργίας μέχρι τις 0400 της επομένης.

II. CDR 2:

- κάθε Δευτέρα και Τρίτη, από 0400UTC-2100UTC, FL170-FL460
- κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 0400UTC-0800UTC, FL305-FL460 και από τις 0800UTC-2100UTC, FL170-FL460
- κάθε Παρασκευή από 0400UTC έως 1300UTC, FL170-FL460.

III. CDR 3:

Κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 0400UTC-0800UTC, από το FL170-FL305.

5. Εναέριος διάδρομος UN137 (BITLA-ANTAR)

Στο τμήμα SKP-NEVRA το ΚΕΠΜΑ είναι αρμόδιο να διακινεί κυκλοφορία, από το FL310 και άνω.

6. Εναέριος διάδρομος L/UL613 (KOR-YNN)

Το ΚΕΠΑΘ είναι αρμόδιο στο τμήμα KOR-YNN, από το FL310 και άνω.

Μέχρι το FL305, ο εναέριος διάδρομος χρησιμοποιείται:

– Ως CDR1:

- κάθε βράδυ από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη και από 2100UTC έως 0400UTC
- τα Παρ/Σαβ/κα, από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400 UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες από 2100 της παραμονής της αργίας μέχρι τις 0400 της επομένης.

– Ως CDR2:

- Καθημερινά από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 0400UTC έως 2100UTC
- την Παρασκευή από 0400UTC έως 1300UTC.



7. Εναέριος διάδρομος UM619 (DDM-YNN)

Το ΚΕΠΜΑ είναι αρμόδιο να διακινεί κυκλοφορία στο τμήμα DDM-YNN, από το FL310 και άνω.

4.4.8.2 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ2**

4.4.8.2.1 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων των ισχυόντων σχεδίων πτήσης, θα προωθούνται αμφίδρομα μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και του ΤΑΝΑΓΡΑ APP, μέσω τηλεφώνου.

4.4.8.2.2 Σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του κυρίου συστήματος τηλεφωνικών επικοινωνιών του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, ο συντονισμός μεταξύ των δύο μονάδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

- Σε αυτή την περίπτωση ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα ενημερώνει το ΤΑΝΑΓΡΑ APP για τη βλάβη με NOTAM. Κατά τη διάρκεια της βλάβης οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται από το εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα (γκρι τηλέφωνα) χρησιμοποιώντας τους αντίστοιχους αριθμούς κλήσης κάθε καλούμενου (βλ. σχετικό κατάλογο στους γκρι φακέλους των εδρών).
- Το ΤΑΝΑΓΡΑ APP δεν διαθέτει εφεδρικό τηλεφωνικό σύστημα. Προς τούτο θα χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές γραμμές του ΟΤΕ.

4.4.8.2.3 Απώλεια τηλεφωνικών επικοινωνιών

Σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών, ο συντονισμός μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΤΑΝΑΓΡΑ APP μπορεί να γίνει μέσω:

I. των εξωτερικών γραμμών του ΟΤΕ

- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΚΕΠΜΑ αναφέρονται στον πίνακα I της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2. Οι γραμμές επικοινωνίας για μεταβίβαση EST είναι αυτές του προϊσταμένου Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 (2603) και (2994). Η γραμμή του FMP (2654) δεν είναι "εξωτερική" παρά μόνο για λήψη EST.
- Οι τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης του ΤΑΝΑΓΡΑ APP αναφέρονται στον πίνακα II της παρ. Γ.3.1.1 του Παραρτήματος Γ2 της Συμφωνίας.

II. του ΑΘΗΝΑΙ APP, του ΑΛΜΥΡΟΣ APP, του ΣΚΥΡΟΣ APP ή του ΣΚΙΑΘΟΣ APP.

III. του G/A/G

IV. οποιουδήποτε άλλου μέσου.



4.4.8.2.4 Όταν οι εναλλακτικές διαδικασίες των ανωτέρω παραγράφων δεν είναι διαθέσιμες ή δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε οι κυβερνήτες θα ενημερώνονται, τουλάχιστον 5' λεπτά πριν διέλθουν το σημείο μεταβίβασης ελέγχου Ε.Κ., να μεταβιβάσουν τα δεδομένα πτήσης στην εν χρήση συχνότητα της αποδεχόμενης μονάδας, με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης ΑΤC εισόδου σε αυτήν (βλ. παρ. Γ.3.2 της εν λόγω Συμφωνίας).

4.4.8.3 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ**

4.4.8.3.1 Το ΤΑΝΑΓΡΑ APP παρέχει έλεγχο προσέγγισης στα α/φ που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ της Τανάγρας.

4.4.8.3.2 IFR κυκλοφορία από/προς την ΜΤΜΑ Τανάγρας

Αναχωρήσεις

- Για κάθε αναχώρηση που πρόκειται να επηρεάσει τον εναέριο χώρο ευθύνης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, το ΤΑΝΑΓΡΑ APP ζητά εξουσιοδότηση από το ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

Κατά την εκχώρηση της εξουσιοδότησης το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 μεταβιβάζει και τον κώδικα SSR.

- Με την αναχώρηση το ΤΑΝΑΓΡΑ APP θα δίνει στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1 τον χρόνο απογείωσης (ΑΤD) και θα μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχουν συνεννοηθεί.

Η ανωτέρω διαδικασία θα ακολουθείται ανεξάρτητα αν με την απογείωση εμπλέκεται άμεσα άλλη μονάδα ελέγχου, της οποίας την ευθύνη ενημέρωσης και συνεργασίας φέρει εξ ολοκλήρου το ΤΑΝΑΓΡΑ APP.

Ειδικότερα, αν το α/φ αναχωρεί μέσω:

- **SKP/VOR**, το ΤΑΝΑΓΡΑ APP θα ζητά εξουσιοδότηση από το ΚΕΠΜΑ. Με την αναχώρηση θα δίνει το ΑΤD και θα μεταβιβάζει το α/φ στην συχνότητα του ΚΕΠΜΑ.

Αν η κυκλοφορία επηρεάζει τα ύψη ευθύνης του ΣΚΙΑΘΟΣ APP, τότε το ΤΑΝΑΓΡΑ APP θα συνεργάζεται με αυτό, με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία θα μεταβιβάζει το χορηγηθέν επίπεδο πτήσης στο ΚΕΠΜΑ για να του εκχωρήσει τον κώδικα.

Με την αναχώρηση το ΤΑΝΑΓΡΑ APP θα δίνει το ΑΤD του α/φ στο ΣΚΙΑΘΟΣ APP και στο ΚΕΠΜΑ και ανάλογα με τη συνεργασία που έχει προηγηθεί θα μεταβιβάζει το α/φ στην αντίστοιχη συχνότητα.

- **ΜΤΜΑ Αγκιάλου**, το ΤΑΝΑΓΡΑ APP θα συνεργάζεται με το ΑΛΜΥΡΟΣ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία θα μεταβιβάζει το χορηγηθέν επίπεδο πτήσης στο ΚΕΠΜΑ για να του εκχωρήσει τον κώδικα.



Με την αναχώρηση το ΤΑΝΑΓΡΑ APP θα δίνει το ATD του α/φ στο ΚΕΠΜΑ και στο ΑΛΜΥΡΟΣ APP και ανάλογα με τη συνεργασία που έχει προηγηθεί θα μεταβιβάζει το α/φ στην αντίστοιχη συχνότητα

- **ΜΤΜΑ Σκύρου**, το ΤΑΝΑΓΡΑ APP θα συνεργάζεται με το ΣΚΥΡΟΣ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία θα μεταβιβάζει το χορηγηθέν επίπεδο πτήσης στο ΚΕΠΜΑ για να του εκχωρήσει τον κώδικα.
Με την αναχώρηση το ΤΑΝΑΓΡΑ APP θα δίνει το ATD του α/φ στο ΚΕΠΜΑ και στο ΣΚΥΡΟΣ APP και ανάλογα με τη συνεργασία που έχει προηγηθεί θα μεταβιβάζει το α/φ στην αντίστοιχη συχνότητα.
- **ΑΘΗΝΑΙ ΤΜΑ**, για κυκλοφορία μέχρι και το FL245, το ΤΑΝΑΓΡΑ APP θα συνεργάζεται με το ΑΘΗΝΑΙ APP.

Αφίξεις

- Το ΤΑΝΑΓΡΑ APP είναι υπεύθυνο για την κλιμάκωση όλων των αφίξεων από όλα τα σημεία της της τερματικής του περιοχής.
- Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 συνεργάζεται με το ΤΑΝΑΓΡΑ APP για τον καθορισμό του επιπέδου πτήσης που θα γίνεται η μεταβίβαση του ελέγχου μεταβιβάζοντας έγκαιρα το EST των α/φ.
- Αν η κυκλοφορία αφικνείται μέσω:
ΜΤΜΑ Αγκιάλου, τότε το ΑΛΜΥΡΟΣ APP θα συνεργάζεται με το ΤΑΝΑΓΡΑ APP
ΤΜΑ Σκιάθου, σε ύψη αρμοδιότητας του ΣΚΙΑΘΟΣ APP, το ΣΚΙΑΘΟΣ APP θα συνεργάζεται με το ΤΑΝΑΓΡΑ APP
ΜΤΜΑ Σκύρου, το ΣΚΥΡΟΣ APP θα συνεργάζεται με το ΤΑΝΑΓΡΑ APP
ΤΜΑ Αθηνών, το ΑΘΗΝΑ APP θα συνεργάζεται με το ΤΑΝΑΓΡΑ APP.

4.4.8.3.3 Περιοχές κοινού ενδιαφέροντος

1. Τοπικές περιοχές πτήσεων

α) Περιοχή Α Τανάγρας

Εκτείνεται δυτικά της ΜΤΜΑ από 1000FT – FL290.
Επηρεάζονται οι εναέριοι διάδρομοι P20/UP20 και L607/UL607.

β) Περιοχή Β Τανάγρας

Εκτείνεται ανατολικά της ΜΤΜΑ από 5000FT – FL290.
Επηρεάζονται οι εναέριοι διάδρομοι N137/UN137, Z507/UZ507, η περιοχή Συνεργασίας Η-2 και η ΜΤΜΑ Σκύρου.



γ) Περιοχή δοκιμών υπερηχητικών πτήσεων

- Η διεξαγωγή υπερηχητικών πτήσεων στη R315 από το TGR/TVOR/DME επιτρέπεται μόνο κάθε *Τρίτη, με εναλλακτική την Τετάρτη, και για τρεις ώρες (0930-12.30 τοπική ώρα), με την προϋπόθεση ότι:
 - i. Τουλάχιστον δύο ώρες πριν τη δραστηριότητα, το ΤΑΝΑΓΡΑ APP θα ζητάει από τον προϊστάμενο Φυλακής του ΚΕΠΜΑ την έγκριση για τη διεξαγωγή των υπερηχητικών πτήσεων.
 - ii. Το ΤΑΝΑΓΡΑ APP θα ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης ή για το πέρας της δοκιμής.
- Καθ' όλο το χρόνο της δοκιμής, επειδή επηρεάζεται ο εναέριος διάδρομος UL607, το ΚΕΠΜΑ θα ενημερώνει τους κυβερνήτες να οδεύουν μέσω ΡΙΚΟΣ–TSL–SKP–ATV αντί ΡΙΚΟΣ–ATV.

**Σημείωση.- Υπερηχητικές πτήσεις θα μπορούσαν να διεξαχθούν διαφορετικές ώρες και ημέρες από αυτές που αναφέρονται στην παρ. Δ.3.4.1, μόνο εφόσον το επιτρέπει η κυκλοφορία (καθ' όλο το χρόνο της δοκιμής τα α/φ γενικής κυκλοφορίας εκτρέπονται της πορείας τους) και το εγκρίνει ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΜΑ.*

2. Επικίνδυνες περιοχές:

LGD97 - ΚΟΣΚΙΝΑ (MSL/FL240)
Ενεργοποιείται με NOTAM.

3. Περιοχές Συνεργασίας Α:

Περιοχή 3Α

4. Περιοχές κράτησης των α/φ ΝΕ-3 Α

H -1 (FL290/ FL330)
H -2 (FL290/ FL330)

5. Περιοχές κράτησης των α/φ ΑΣΕΠΕ – ORBIT AREAS

G – 2 (FL230/ FL270)
G – 3 (FL250/ FL270)

4.4.8.3.4 VFR πτήσεις

Το ΤΑΝΑΓΡΑ APP θα συνεργάζεται για την VFR κυκλοφορία που διακινείται μέσω της ΤΜΑ Αθηνών με το ΑΤΗ ΤΜΑ INFORMATION.



4.4.8.4 **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ**

4.4.8.4.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΤΑΝΑΓΡΑ APP, κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, θα εφαρμόζεται, ανάλογα με την περίπτωση, ένας από τους ακόλουθους διαχωρισμούς:

- Κατακόρυφος διαχωρισμός 1000FT
- Διαμήκης χρονικός διαχωρισμός
10 λεπτών
5 λεπτών
3 λεπτών
σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.1.
- Πλευρικός διαχωρισμός σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παρ. Ζ.2.2 και Ζ.2.3.



4.5 ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

4.5.1 ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΒΟΛΗΣ ΚΡΗΤΗΣ

Τα βασικότερα σημεία της Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΠΒΚ (10/3/2013) έχουν ως ακολούθως:

4.5.1.1 ΓΕΝΙΚΑ

Το Πεδίο Βολής Κρήτης (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)

4.5.1.2 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Το προσωπικό της Διεύθυνσης Ασφάλειας Βολών/ΔΑΒ (Senior Surveillance Officer/SSO, Air Surveillance Safety Officer/ASSO) που στελεχώνει το RCB* του ΠΒΚ κατά την διάρκεια των επιχειρήσεων, διαθέτει και διαχειρίζεται ένα αυτόνομο Σύστημα Ασφαλείας, αποτελούμενο από διάφορα Ραντάρ (επιφανείας - αέρος), έτσι ώστε να διασφαλίζει την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή των βολών. Επίσης διαθέτει και χρησιμοποιεί σε συμβουλευτική βάση, την εικόνα PALLAS της ΥΠΑ, μέσω δύο ανεξάρτητων εφαρμογών (ATLAS/ΓΕΑ, ΑΙΟΛΟΣ) για καλύτερο συντονισμό και επικοινωνία με τις αρμόδιες υπηρεσίες Ε.Ε.Κ.

** Σημείωση.- Το Κέντρο Επιχειρήσεων του ΠΒΚ (Range Control Building/RCB)*

4.5.1.3 ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και RCB υπάρχει άμεση επικοινωνία μέσω:

- του συστήματος VAR και
- μέσω του επιχειρησιακού τηλεφωνικού συστήματος HARRIS του ΠΒΚ.

Στους τομείς AC5, AC1 και VFR υπάρχει ξεχωριστή συσκευή του συστήματος HARRIS αποκλειστικά για την επικοινωνία με το ΠΒΚ.



4.5.1.4 **ΠΤΩΣΗ ΤΟΥ MAIN VOICE COMMUNICATION SYSTEM (MVCS) ΤΟΥ ΚΕΠΑΘ**

Σε περίπτωση πτώσης του MVCS του ΚΕΠΑΘ, οι τηλεφωνικές επικοινωνίες θα διεξάγονται:

1. μέσω της συσκευής του συστήματος HARRIS του ΠΒΚ.

Οι τριψήφιοι αριθμοί κλήσης του SSO (Senior Surveillance Officer) και του ASSO (Air Surveillance Safety Office) στο RCB είναι οι ακόλουθοι:

SSO/ASSO: 286 (πρωτεύον) – 258 (δευτερεύον).

2. μέσω του ανεξάρτητου εφεδρικού τηλεφωνικού συστήματος (Telephone back-up VCS), του ΚΕΠΑΘ, μόνο από τις θέσεις των planners.

Οι εξαψήφιοι αριθμοί κλήσης VAR του SSO και του ASSO στο RCB είναι οι ακόλουθοι:

SSO: 372333, ASSO: 372333

3. μέσω των τηλεφώνων του ΟΤΕ

Π.Β.Κ.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΔΑΒ SSO/ASSO (κατά την διάρκεια των βολών)	ΤΗΛ: 28210-26846 ΤΗΛ: 28210-26849
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΔΑΒ SSO/ASSO	ΤΗΛ: 28210-26844 ΤΗΛ: 28210-26845/50 FAX: 28210-66055

4. μέσω των γειτονικών μονάδων Ε.Κ.
 - του ΣΟΥΔΑ APP-TWR: τηλ. 28210-0-5670/56, VAR:372332
 - του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP-TWR: τηλ.2810-397174/40, VAR: 372310
5. με οποιοδήποτε άλλο διαθέσιμο μέσο το οποίο μαγνητοφωνείται.



4.5.1.5 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΒΟΛΩΝ ΤΟΥ ΠΒΚ

Οι περιοχές βολών του ΠΒΚ χωρίζονται στους ακόλουθους τομείς:

Τομέας Α	$\frac{\text{UNL}}{\text{GND/MSL}}$	<p>Ενεργοποιείται κάθε Τετάρτη, Πέμπτη Παρασκευή και Σάββατο από τις 0530 έως τη δύση του ηλίου, εκτός αν άλλως γνωστοποιηθεί μέσω NOTAM. Κατά το χρονικό διάστημα από 1^{ης} Απριλίου μέχρι 31^{ης} Οκτωβρίου, ο τομέας αυτός δεν θα ενεργοποιείται το Σάββατο, εκτός αν άλλως γνωστοποιηθεί μέσω NOTAM.</p> <p>Εναέριοι διάδρομοι που επηρεάζονται: J56/UJ56, B26/UB26, UL612, P/UP169, L/UL613.</p> <p>TΜAs: Ηρακλείου MTΜAs: Σούδας.</p>
Τομέας Α1	$\frac{\text{FL 220}}{\text{MSL}}$	Καθημερινά από 0500 μέχρι τη δύση του ηλίου, εκτός από Σαβ/κα και αργίες.
Τομέας Α2	$\frac{\text{FL 250}}{\text{MSL}}$	Ενεργοποιείται με NOTAM.
Τομέας Β (συμπεριλαμβάνει και τον τομέα Α)	$\frac{\text{UNL}}{\text{GND/MSL}}$	<p>Ενεργοποιείται όπως ο τομέας Α.</p> <p>Επηρεάζονται οι εναέριοι διάδρομοι του τομέα Α, καθώς επίσης και οι: J62, A10/UA10, A14, L/UL607, L/UL617, V/UV57, N/UN132, N/UN134.</p> <p>TΜAs: Ηρακλείου και Σαντορίνης MTΜAs: Σούδας</p>



Τομέας C (συμπεριλαμβάνει και τους τομείς A και B)	<u>UNL</u> GND/MSL	Ενεργοποιείται όπως ο τομέας A. Επηρεάζονται οι εναέριοι διάδρομοι του τομέα A και B, καθώς επίσης και οι: L/UL53, N/UN137. TMAs: Ηρακλείου και Σαντορίνης MTMAs: Σούδας
---	-----------------------	--

4.5.1.6 **ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ**

Όταν οι περιοχές του ΠΒΚ είναι ενεργοποιημένες, ο συντονισμός της κυκλοφορίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ – RCB γίνεται με τον τομέα AC5.

Καθόλη τη διάρκεια της ενεργοποίησης των περιοχών του ΠΒΚ θα επιδιώκεται να μην επιβάλλεται κανένας περιορισμός στην εναέρια κυκλοφορία που διέρχεται από αυτές.

Αυτό συμβαίνει επειδή το Σύστημα Ασφαλείας του ΠΒΚ, παρέχει τη δυνατότητα παρακολούθησης ιχνών - στόχων στις ενεργοποιημένες περιοχές και οι βολές εκτελούνται μόνο όταν δεν υπάρχει καμία πιθανότητα εμπλοκής με την εναέρια κυκλοφορία που δεν συμμετέχει στις υπόψη δραστηριότητες.

Υπάρχει όμως περίπτωση, το RCB, κατά την πραγματοποίηση ορισμένων βολών, να ζητήσει από το ΚΕΠΑΘ να εκτρέψει την κυκλοφορία μέσω εναλλακτικών διαδρομών (re-routing), προκειμένου να αποφύγουν ορισμένες περιοχές.

4.5.1.6.1 **Διαδικασία**

Το RCB (SSO/ASSO) πριν την ενεργοποίηση των περιοχών του ΠΒΚ, γνωστοποιεί έγκαιρα στον τομέα AC5 του ΚΕΠΑΘ:

- το τμήμα που ενεργοποιείται
- το χρονικό διάστημα
- τους εναερίους διαδρόμους και τα επίπεδα πτήσης που επηρεάζονται, όταν και εφόσον χρειάζεται
- τις εναλλακτικές διαδρομές που προτείνει για αποφυγή των ενεργοποιημένων περιοχών του, όταν και όσο απαιτείται.

Το ΚΕΠΑΘ, κατά τη διάρκεια της ενεργοποίησης, διατηρεί μια κανονική ροή της κυκλοφορίας μέσα από την περιοχή, εκτός εάν άλλως ζητηθεί από το RCB, για ορισμένο χρονικό διάστημα, ως ανωτέρω.



4.5.2 **Συνεργασία μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΚΕΝΑ**

Τα βασικότερα σημεία της Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΠΒΚ (2/5/2012) έχουν ως ακολούθως:

4.5.2.1 **ΓΕΝΙΚΑ**

4.5.2.1.1 ΚΕΝΑ

Αποστολή του Κέντρου Ενημέρωσης Αεράμυνας, ΚΕΝΑ, είναι η παροχή πληροφοριών εναερίου κυκλοφορίας στις υπεύθυνες μονάδες Διευκρίνισης του Συστήματος Αεροπορικού Ελέγχου (ΣΑΕ), σχετικά με τις χορηγούμενες άδειες υπερπτήσεων και προσγειώσεων ξένων στρατιωτικών α/φ εντός του FIR (Flight Information Region) Αθηνών και τον έλεγχο πολιτικών α/φ που προτίθενται να προσγειωθούν σε α/δ της Πολεμικής Αεροπορίας, εφόσον διαθέτουν ανάλογη άδεια, με σκοπό την υποβοήθηση του έργου της διευκρίνισης.

4.5.2.1.1.1 Το ΚΕΝΑ προκειμένου να φέρει σε πέρας την αποστολή του παρέχει, επί 24ώρου βάσεως, στους αρμόδιους κατά περίπτωση φορείς (1^ο, 2^ο και 3^ο ΚΕΠ, ΕΚΑΕ, ΓΕΑ/ΚΕΠΙΧ, CAOC-7, ΕΚΣΕΔ, α/δ της Πολεμικής Αεροπορίας) πληροφορίες εναερίου κυκλοφορίας:

- I. Για πολιτικά α/φ που διακινούνται εντός του FIR Αθηνών.
- II. Για τις χορηγούμενες άδειες υπέρπτησης και προσγείωσης ξένων στρατιωτικών και πολιτικών α/φ και ελικοπτήρων σε α/δ της Πολεμικής Αεροπορίας, καθώς και για τυχόν προβλήματα που μπορεί να παρουσιαστούν στην όλη διαδικασία.
- III. Για τη διευκρίνιση και παρακολούθηση ιχνών ειδικού ενδιαφέροντος, (VIP, EMERGENCY, RENEGADE, ειδικές αποστολές κ.λπ.).

4.5.2.2 **ΣΥΣΤΗΜΑ PALLAS UPGRADE**

4.5.2.2.1 Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 για την άσκηση των καθηκόντων του, χρησιμοποιεί το σύστημα PALLAS UPGRADE.

4.5.2.2.2 Το ΚΕΝΑ, από το σύστημα PALLAS UPGRADE, έχει στη διάθεσή του μια οθόνη SONY 2K x 2K που συνοδεύεται από πληκτρολόγιο και έναν εκτυπωτή MSP.

4.5.2.2.2.1 Μέσω της οθόνης έχει τη δυνατότητα να παρακολουθεί την κυκλοφορία των α/φ στο Αθήναι FIR και μπορεί να κάνει χρήση των λειτουργιών του Route, του GCL και αυτή της επιλογής από Multi σε Mono Radar Tracking.

Ως εκ τούτου το ΚΕΝΑ, μπορεί να αντλήσει πληροφορίες που αφορούν στη διαδρομή των α/φ, την ακριβή γεωγραφική τους θέση και γενικά ό,τι περιλαμβάνεται στο σχέδιο πτήσης.



Αν το ΚΕΝΑ παρόλα αυτά χρειάζεται πρόσθετες πληροφορίες, τότε απευθύνεται στον ελεγκτή Ε.Κ. του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 που εκτελεί χρέη βοηθού στον τομέα που εξυπηρετείται το α/φ.

4.5.2.3

ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΑ

I. Όταν το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 πληροφορηθεί, ενημερώνει άμεσα το ΚΕΝΑ για περιπτώσεις, όπως:

- απώλεια επικοινωνίας με α/φ
- καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων και των φάσεων αβεβαιότητας, συναγερμού ή κινδύνου
- έκτακτη προσγείωση α/φ σε α/δ του FIR Αθηνών (divert)
- διαμαρτυρία κυβερνήτη που αφορά παρενόχληση του α/φ από άγνωστη κυκλοφορία που έθεσε σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσης
- μετατροπή του σχεδίου πτήσης από IFR σε VFR
- EST που έλαβε από γειτονικό ACC χωρίς να έχει σχέδιο πτήσης και αφορά στρατιωτικό α/φ, ξένης εθνικότητας
- αλλαγή το σημείου εξόδου μιας πτήσης από το FIR Αθηνών
- παρεκκλίσεις λόγω δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών
- παρέκκλιση α/φ από τη διαδρομή του σχεδίου πτήσης χωρίς προηγούμενη σχετική εξουσιοδότηση από τον αρμόδιο ελεγκτή Ε.Κ.

Σημείωση.- Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 δεν τροποποιεί τη διαδρομή των ξένων στρατιωτικών α/φ, χωρίς την προηγούμενη έγκριση του ΚΕΝΑ.

II. Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1, ανάλογα με το φόρτο της κυκλοφορίας, αναμεταβιβάζει στους κυβερνήτες πολιτικών ή στρατιωτικών α/φων ερωτήματα του ΚΕΝΑ που αφορούν στη διευκρίνηση:

- άγνωστου στόχου
- εθνικότητας α/φ
- τύπου α/φ
- αριθμού α/φων
- αριθμού διπλωματικής αδείας α/φ
- είδος αποστολής
- είδους μεταφερόμενου φορτίου
- όποιας άλλης πληροφορίας

Σημείωση.- Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1, προκειμένου για α/φ εκτός του FIR Αθηνών, θα επικοινωνεί με το σχετικό γειτονικό ACC για να μεταβιβάσει ή να αντλήσει πληροφορίες που αφορούν στο εν λόγω α/φ.



(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΤΟΜΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΥ-ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΙΔΙΚΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

5.1	ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC1- SIT UPPER/LOW (LGGGSIT)	- 1 -
5.1.1	Περιγραφή του τομέα AC1	- 1 -
5.1.2	Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου	- 1 -
5.1.3	Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC1	- 1 -
5.1.4	Περιορισμοί εναερίου χώρου	- 2 -
5.1.5	Οδεύσεις	- 6 -
5.1.6	Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC1	- 6 -
5.2	ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC2 - RDS/LOW (LGGGRDSL)	- 9 -
5.2.1	Περιγραφή του τομέα AC2	- 9 -
5.2.2	Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου	- 9 -
5.2.3	Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC2	- 9 -
5.2.4	Περιορισμοί εναερίου χώρου	- 10 -
5.2.5	Οδεύσεις	- 12 -
5.2.6	Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC2	- 13 -
5.3	ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC3 - KVL/UPPER (LGMDKVLU)	- 18 -
5.3.1	Περιγραφή του τομέα AC3	- 18 -



5.3.2	Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου	- 18 -
5.3.3	Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC3	- 18 -
5.3.4	Περιορισμοί εναερίου χώρου	- 19 -
5.3.5	Οδεύσεις	- 19 -
5.3.6	Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC3	- 19 -
5.4	ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC4 – ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ WEST/LOW (LGMDWL)	- 21 -
5.4.1	Περιγραφή του τομέα AC4	- 21 -
5.4.2	Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου	- 22 -
5.4.3	Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC4	- 22 -
5.4.4	Περιορισμοί εναερίου χώρου	- 23 -
5.4.5	Οδεύσεις	- 32 -
5.4.6	Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC4	- 33 -
5.5	ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC5 - MIL/LOW (LGGGMILL)-	37 -
5.5.1	Περιγραφή του τομέα AC5	- 37 -
5.5.2	Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου	- 37 -
5.5.3	Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC5	- 37 -
5.5.4	Περιορισμοί εναερίου χώρου	- 38 -
5.5.5	Οδεύσεις	- 41 -
5.5.6	Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC5	- 41 -
5.6	ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC6 – ΚΡΚ/LOW/UPPER (LGGGKRK)	- 44 -
5.6.1	Περιγραφή του τομέα AC6	- 44 -
5.6.2	Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου	- 44 -
5.6.3	Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC6	- 45 -



5.6.4	Περιορισμοί του εναερίου χώρου	- 45 -
5.6.5	Οδεύσεις	- 47 -
5.6.6	Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC6	- 48 -
5.7	ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC7 - PLH UPPER/LOW (LGGGPLH)	- 53 -
5.7.1	Περιγραφή του τομέα AC7	- 53 -
5.7.2	Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου	- 53 -
5.7.3	Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC7	- 53 -
5.7.4	Περιορισμοί του εναερίου χώρου	- 54 -
5.7.5	Οδεύσεις	- 57 -
5.7.6	Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC7	- 58 -
5.8	ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC8 - LMO/UPPER (LGMDLMOU)	- 61 -
5.8.1	Περιγραφή του τομέα AC8	- 61 -
5.8.2	Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου	- 61 -
5.8.3	Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC8	- 61 -
5.8.4	Περιορισμοί του εναερίου χώρου	- 61 -
5.8.5	Οδεύσεις	- 62 -
5.8.6	Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC8	- 62 -
5.9	ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC9 - RDS/ UPPER (LGGGRDSU)	- 65 -
5.9.1	Περιγραφή του τομέα AC9	- 65 -
5.9.2	Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου	- 65 -
5.9.3	Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC9	- 65 -
5.9.4	Περιορισμοί του εναερίου χώρου	- 65 -
5.9.5	Οδεύσεις	- 66 -



5.9.6 Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC9	- 66 -
5.10 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC10 - TSL/UPPER (LGMDTSLU) - 68 -	
5.10.1 Περιγραφή του τομέα AC10	- 68 -
5.10.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου	- 68 -
5.10.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC10.....	- 68 -
5.10.4 Περιορισμοί του εναερίου χώρου	- 68 -
5.10.5 Οδεύσεις	- 71 -
5.10.6 Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC10.....	- 71 -
5.11 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC11 - KFN/LOW (LGGGKFNL) - 74 -	
5.11.1 Περιγραφή του τομέα AC11	- 74 -
5.11.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου	- 74 -
5.11.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC11.....	- 75 -
5.11.4 Περιορισμοί εναερίου χώρου	- 75 -
5.11.5 Οδεύσεις	- 79 -
5.11.6 Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC11.....	- 79 -
5.12 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC12 - SKP/UPPER (LGSKPU) - 84 -	
5.12.1 Περιγραφή του τομέα AC12	- 84 -
5.12.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου	- 84 -
5.12.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC12.....	- 84 -
5.12.4 Περιορισμοί του εναερίου χώρου	- 84 -
5.12.5 Οδεύσεις	- 87 -
5.12.6 Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC12.....	- 87 -
5.13 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC13 - KAVOS/UPPER-LOW (LGGGKAV) - 89 -	



5.13.1 Περιγραφή του τομέα AC13	- 89 -
5.13.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου	- 89 -
5.13.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC13.....	- 89 -
5.13.4 Περιορισμοί του εναερίου χώρου	- 90 -
5.13.5 Οδεύσεις	- 90 -
5.13.6 Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC13.....	- 91 -
5.14 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC14 - KVL/LOW (LGMDKVL) - 94 -	
5.14.1 Περιγραφή του τομέα AC14	- 94 -
5.14.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου	- 95 -
5.14.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC14.....	- 96 -
5.14.4 Περιορισμοί εναερίου χώρου	- 96 -
5.14.5 Οδεύσεις	- 98 -
5.14.6 Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC14.....	- 98 -
5.15 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC15 - MIL/UPPER (LGGGMILU) - 102 -	
5.15.1 Περιγραφή του τομέα AC15	- 102 -
5.15.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου	- 102 -
5.15.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC15.....	- 102 -
5.15.4 Περιορισμοί εναερίου χώρου	- 102 -
5.15.5 Οδεύσεις	- 103 -
5.15.6 Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC15.....	- 103 -
5.16 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC16 - LMO/LOW (LGMDLMOL) - 105 -	
5.16.1 Περιγραφή του τομέα AC16	- 105 -
5.16.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου	- 105 -



5.16.3	Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC16.....	- 105 -
5.16.4	Περιορισμοί του εναερίου χώρου	- 106 -
5.16.5	Οδεύσεις	- 108 -
5.16.6	Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC16.....	- 108 -
5.17	ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC17 - ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ EAST MEDIUM (LGMDKVLN)	
	- 112 -	
5.17.1	Περιγραφή του τομέα AC17	- 112 -
5.18	ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC18 – ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ EAST MEDIUM (LGMDLMOM)	
	- 113 -	
5.18.1	Περιγραφή του τομέα AC18	- 113 -
5.19	ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ UPPER/LOW SECTOR	- 114 -
5.19.1	Η μεταβίβαση της ευθύνης του ελέγχου των α/φ μεταξύ των τομέων upper και low γίνεται κατόπιν συνεργασίας μεταξύ των δύο ελεγκτών ραντάρ.	- 114 -



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΤΟΜΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΥ-ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ-ΕΙΔΙΚΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

5.1 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC1- SIT UPPER/LOW (LGGGSIT)

5.1.1 Περιγραφή του τομέα AC1

5.1.1.1 Ο τομέας AC1 καλύπτει τμήμα του νότιου FIR Αθηνών, από το MFA και άνω.

5.1.1.2 Σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε monoradar, η προεπιλογή ραντάρ που ενδείκνυται είναι αυτή της Ρόδου (Αττάβυρος).

5.1.1.3 Από τις διαθέσιμες συχνότητες του τομέα, προτεινόμενη VHF συχνότητα είναι η 127.975 και UHF η 279.150. Και οι δύο είναι εγκαταστημένες στη Σητεία.

5.1.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου

5.1.2.1 Ο ελάχιστος διαχωρισμός ραντάρ που θα υφίσταται κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, μεταξύ των:

- I. ΚΕΠΑΘ και ΚΑΪΡΟ ACC είναι:
 - 20 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία
 - 15 NM, κατόπιν συνεργασίας.
- II. ΚΕΠΑΘ και ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP είναι:
 - 20 NM, επί ισοταχών α/φ
 - 30 NM, εάν το ακολουθούν α/φ είναι ταχύτερο του προπορευμένου κατά 20 Knots αλλά όχι περισσότερο από 40 Knots IAS.
- III. ΚΕΠΑΘ και ΡΟΔΟΣ APP είναι 10 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία.

5.1.2.2 Με το ΚΑΪΡΟ ACC και το ΡΟΔΟΣ APP εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

5.1.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC1

Οι ελεγκτές του τομέα AC1 συνεργάζονται:

- I. με τους τομείς ελέγχου AC2, AC5, AC7, AC9, AC13 και AC15
- II. με το ΚΑΪΡΟ ACC για τα σημεία TANSΑ και PAXIS
- III. με το ΣΟΥΔΑ APP για τις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - για τις πτήσεις από/προς ΜΤΜΑ Σούδας μέσω SIT-OTREX



- για τις W/B υπερπτήσεις της ΜΤΜΑ Σούδας στο τμήμα ΟΤΡΕΧ–ΡΛΗ, από FL110 έως FL145, κατά τις εργάσιμες ημέρες
- IV. με το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP για τις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - για τις πτήσεις από/προς το α/δ Ηρακλείου μέσω SIT/VOR και μέσω του εναερίου διαδρόμου V57
 - για τις υπερπτήσεις της ΤΜΑ Ηρακλείου που προσεγγίζουν μέσω των εναερίων διαδρόμων L607 (SIT-ΚΕΑ), L617 [A10, A14 (SIT-MIL)], M978 [R78 (SIT-ΟΤΡΕΧ)], L613 (TANSA-KOR), μέχρι και το FL155
 - για τις πτήσεις από/προς Σούδα μέσω των εναερίων διαδρόμων M978 (SIT-ΟΤΡΕΧ), J65 (SIT-IRA), V57(RDS-IRA), μέχρι και το FL155
 - για τις πτήσεις από/προς το α/δ της Σητείας μέσω G80 (KRC-SIT), M978 [R78 (TOSKA-SIT)], M1 [A14 (KAVOS-SIT)], L617 [B12 (TANSA-SIT)]
- V. με το ΡΟΔΟΣ APP για τις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - για τις πτήσεις από/προς Ρόδο μέσω των εναερίων διαδρόμων V57 (IRA-RDS) και G80 (KRC-RDS)
 - για τις υπερπτήσεις της ΤΜΑ Ρόδου μέχρι και το FL155 μέσω των εναερίων διαδρόμων V57 (IRA-RDS) και G80 (KRC-RDS)
- VI. με το ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP για την κυκλοφορία που υπερίπταται της ΤΜΑ Σαντορίνης, μέχρι και το FL155, μέσω του εναερίου διαδρόμου L53 (ABILO-OLGAT)
- VII. με την υπηρεσία AFIS του α/δ της Καρπάθου.

Σημείωση.– Για τις πτήσεις από/προς Κάσο, η υπηρεσία AFIS του α/δ συνεργάζεται με το ΚΑΡΠΑΘΟΣ AFIS.

5.1.4 **Περιορισμοί εναερίου χώρου**

Ο τομέας AC1 περιλαμβάνει:

5.1.4.1 Την επικίνδυνη περιοχή:

- LGD79 (ΑΣΠΡΟΝΕΡΙ/ΖΗΡΟΣ) από MSL-FL250.

5.1.4.2 Την περιορισμένη περιοχή:

- LGR27 (ΛΙΘΙΝΟΝ) από MSL- FL240.

5.1.4.2.1 Για την περιοχή ΛΙΘΙΝΟΝ ισχύουν τα ακόλουθα:

- ενεργοποιείται καθημερινά από Δευτέρα έως και Πέμπτη από τις 0400 έως 2100 UTC και την Παρασκευή από 0400 έως 1200 UTC, εκτός από Σαβ/κα και επίσημες αργίες.
- επηρεάζει τον εναέριο διάδρομο R78/M978
- αρμόδια για την έκδοση άδειας διέλευσης από την περιοχή είναι το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP και το ΣΟΥΔΑ APP.



5.1.4.3 Την ελεγχόμενη περιοχή βολών (Πεδίο Βολής Κρήτης - Π.Β.Κ.)

- LGC101 - τμήμα C.
Το τμήμα C συμπεριλαμβάνει τα τμήματα A και B.

Σημείωση:- Το τμήμα A δεν ανήκει στην περιοχή ευθύνης του τομέα AC1. Αφορά αποκλειστικά τον τομέα AC5/ AC15

Το τμήμα B (συμπεριλαμβάνει και το τμήμα A) ανήκει στην περιοχή ευθύνης τόσο του τομέα AC1 όσο και του τομέα AC5/ AC15.

Το τμήμα C (συμπεριλαμβάνει ολόκληρο το Π.Β.Κ.) ανήκει στην περιοχή ευθύνης τόσο του τομέα AC1 όσο και του τομέα AC5/ AC15.

5.1.4.4 Τις περιοχές συνεργασίας:

- 9A (νησίδα ΧΡΥΣΗ - MSL-FL400)
- 10A (10A Low MSL-FL300/10A Upper FL300-FL400)
- 12A (MSL- FL150)

Σημείωση.- Η περιοχή ΧΡΥΣΗ (9A) η οποία ενεργοποιείται με NOTAM, διαιρείται σε δύο τομείς, τον βορειοδυτικό, που βρίσκεται εντός της ΤΜΑ Ηρακλείου, και τον νοτιοανατολικό, που βρίσκεται εκτός αυτής. Εκτός από τον τομέα AC1 η 9A επηρεάζει και τον τομέα AC7.

5.1.4.5 Τις περιοχές κράτησης α/φ NE-3 A:

- H-3 (FL270-FL330)
- H-6 (FL290)

5.1.4.6 Τις περιοχές κράτησης ΑΣΕΠΕ (ORBIT AREAS):

- G-4 (230-270)
- G-6 (230-270)

5.1.4.7 Την περιοχή ανεφοδιασμού στον αέρα (air to air refuelling area):

- "ΚΑΡΠΑΘΟΣ" ή "ΚΑΣΟΣ"

Η εκάστοτε ονομασία προσδιορίζεται από την εθνικότητα των α/φ που επιχειρούν στην περιοχή (Γαλλικά, Ολλανδικά ή Βρετανικά α/φ).

Σημείωση.- Η ανωτέρω περιοχή air to air refuelling επηρεάζεται από την περιοχή συνεργασίας 9A και τις περιοχές κράτησης H-6 και G-6.

5.1.4.8 Τους εναερίους διαδρόμους R78 (TOSKA-PLH), M/UM978 (TOSKA-DEMAG), των οποίων το τμήμα OTREX-PLH χρησιμοποιείται ως ακολούθως:

- I. CDR 1
 - Από το FL150 μέχρι και το FL195



- κάθε μέρα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 0400UTC μέχρι τις 2100UTC και
- την Παρασκευή από τις 0400UTC μέχρι τις 1300UTC
- Από το FL110 μέχρι και το FL195
- κάθε μέρα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 2100UTC μέχρι τις 0400UTC
- την Παρασκευή από τις 1300UTC μέχρι τις 0400UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες από τις 2100UTC της προηγούμενης μέχρι τις 0400UTC της επομένης.

II. CDR 2

Κάθε μέρα, από το FL110 μέχρι και το FL145

- από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 0400UTC μέχρι τις 2100UTC και
- την Παρασκευή από τις 0400UTC μέχρι τις 1300UTC.

5.1.4.9 Τον εναέριο διάδρομο V/UV57 (IRA–RDS), που επηρεάζεται από:

- τα τμήματα Β και C του Π.Β.Κ.
- την περιοχή συνεργασίας 10Α
- την περιοχή κράτησης Η-3
- την περιοχή κράτησης ΑΣΕΠΕ G-4

5.1.4.10 Τον εναέριο διάδρομο N/UN132 (BITLA–KUMBI), ο οποίος είναι S/B κυκλοφορίας και επηρεάζεται από:

- τα τμήματα C και Β του Π.Β.Κ.
- την περιοχή συνεργασίας 10Α
- την περιοχή κράτησης Η-3

5.1.4.11 Τον εναέριο διάδρομο N/UN134 (KOR–MAGIS), ο οποίος είναι S/B κυκλοφορίας και τον εναέριο διάδρομο L/U53 (ABILO–KOR) ο οποίος είναι N/B κυκλοφορίας. Αμφότεροι επηρεάζονται από:

- τα τμήματα C και Β του Π.Β.Κ.
- την περιοχή συνεργασίας 10Α
- την περιοχή κράτησης Η-3

5.1.4.12 Τον εναέριο διάδρομο L/UL613 (TANSA–VJOSA), ο οποίος είναι N/B κυκλοφορίας και επηρεάζεται από:

- την επικίνδυνη περιοχή LGD79, που ενεργοποιείται με NOTAM
- την περιοχή κράτησης Η-6.

5.1.4.13 Τον εναέριο διάδρομο N/UN139 (MES–KUMBI), ο οποίος είναι S/B κυκλοφορίας. Στο τμήμα KRC–KUMBI έχει MFA το FL140 ενώ στο KRC–NAXAS το FL110. Επηρεάζεται από:

- τις περιοχές συνεργασίας 10Α και 12Α



- την περιοχή Η-3.
- 5.1.4.14 Τους εναερίους διαδρόμους N/UN137 (ANTAR-BITLA) και N/UN133 (ANTAR EVIVI) οι οποίοι είναι N/B κυκλοφορίας και επηρεάζονται από:
- τις περιοχές συνεργασίας 10Α και 12Α
 - την περιοχή κράτησης Η-3.
- 5.1.4.15 Τον εναέριο διάδρομο UM1 (ARLOS-SIT-KAVOS), ο οποίος έχει MFL το FL290, είναι CDR 2 επί 24ώρου βάσεως και επηρεάζεται από την περιοχή συνεργασίας 9Α.
- 5.1.4.16 Τους εναερίους διαδρόμους L/UL607 (PAXIS-PINDO) και L/UL617 (MAKED-TANSA), οι οποίοι επηρεάζονται από:
- τις περιοχές κράτησης ΑΣΕΠΕ G-4 και G-6
 - τα τμήματα Β και C του Π.Β.Κ.
- 5.1.4.17 Τον εναέριο διάδρομο L/UL612 (NOSTO-KUMBI), ο οποίος είναι S/B κυκλοφορίας. Επηρεάζεται από τις περιοχές κράτησης ΑΣΕΠΕ G-4 και G-6 και από τα τμήματα Β και C του Π.Β.Κ. Το τμήμα TRL-SIT χρησιμοποιείται ως:
- I. CDR 1
 - Από το FL245 και άνω καθημερινά επί 24ώρου βάσεως.
 - Από το FL245 και χαμηλότερα
 - κάθε νύχτα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 2100UTC μέχρι τις 0400UTC
 - κάθε Σαβ/κο από τις 1300UTC της Παρασκευής μέχρι τις 0400UTC της Δευτέρας
 - τις επίσημες αργίες από τις 2100UTC της προηγούμενης μέχρι τις 0400UTC της επομένης.
 - II. CDR 2
 - Κάθε μέρα από το FL205- FL245
 - από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 0400UTC μέχρι τις 2100UTC
 - την Παρασκευή από τις 0400UTC μέχρι τις 1300UTC.
 - III. CDR 3
 - Από το FL205 και χαμηλότερα
 - κάθε μέρα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από 0400UTC μέχρι τις 2100UTC και
 - την Παρασκευή από 0400UTC μέχρι τις από τις 1300UTC.
- 5.1.4.18 Τους εναερίους διαδρόμους G/UG80 (SIT-BANRO) και J/UJ65 (SIT-IRA-SUD-TRL), οι οποίοι είναι διπλής όδευσης και τον L/UL54 (KRC-PAXIS) ο οποίος είναι S/B κυκλοφορίας.
Επηρεάζονται από την περιοχή κράτησης G-6.



5.1.4.19 Τον εναέριο διάδρομο UP23 (SIT-LORNO), ο οποίος είναι μονής όδευσης με κατεύθυνση βορειοδυτική, με ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL285. Λειτουργεί μόνο κατά τη διάρκεια της νύκτας, από τις 2200-0400UTC.

5.1.5 **Οδεύσεις**

5.1.5.1 Το σημείο TANSΑ έχει ορισθεί ως σημείο εισόδου στο FIR Αθηνών, ενώ το PAXIS ως σημείο εξόδου.

5.1.6 **Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC1**

Πέραν των γενικών καθηκόντων, οι ελεγκτές του τομέα AC1 εκτελούν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:

5.1.6.1 Ο ΕΛΕΓΚΤΗΣ PANTAP:

5.1.6.1.1 Μεταβιβάζει προς τα α/φ με προορισμό το α/δ Ελ. Βενιζέλος, ανάλογα με το διάδρομο εν χρήσει, τις ακόλουθες STARS:

- BADEL 3C ή BADEL 3P* όταν RWY ο 03L/R
- SOREV 1C όταν RWY ο 03L/R
- SOREV 1B όταν RWY ο 21L/R

Σημείωση.- Η BADEL 3P εκχωρείται μετά από αίτημα του ΑΘΗΝΑΙ APP.*

5.1.6.1.2 Αναμένει την κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Ρόδου και παραδίδει αυτήν που αφικνείται, εάν δεν συμφωνηθεί διαφορετικά, στα ακόλουθα προσυμφωνηθέντα ύψη:

εναέριος διάδρομος	αναχωρήσεις	Αφίξεις
G80	FL120 (ανερχόμενο)	FL130(κατερχόμενο)
V57	FL120 (ανερχόμενο)	FL130(κατερχόμενο)

5.1.6.1.3 Εξουσιοδοτεί τα α/φ για άνοδο ή κάθοδο από/προς το α/δ της Σούδας, όταν οδεύουν μέσω SIT-OTREX.

5.1.6.1.4 Συνιστάται να μεταβιβάζει έγκαιρα, με manual handover, στους τομείς AC2/AC9, την κυκλοφορία μέσω των εναερίων διαδρόμων N/UN137 και N/UN133, όταν αυτή δεν εμπλέκεται με την κυκλοφορία του τομέα του.

5.1.6.1.5 Μεταβιβάζει την κυκλοφορία με προορισμό το Ελ. Βενιζέλος στα ύψη του AC5, όταν λειτουργεί ο AC15.

5.1.6.1.6 Εφαρμόζει, όταν χρειασθεί, RVSM Contingency FLAs με το ΚΑΪΡΟ ACC , ως εξής:

- μεταβιβάζει τις πτήσεις προς ΚΑΪΡΟ ACC στα: FL290, FL370, FL410*
- αναμένει τις πτήσεις από ΚΑΪΡΟ ACC στα : FL320, FL340.



**Σημείωση.-Στην εν λόγω περίπτωση, όταν αναφέρονται αναταράξεις στο SALUN, το ΚΕΠΑΘ θα ενημερώνει τα α/φ να οδεύουν μετά το SALUN DCT DBA.*

5.1.6.2 Ο PLANNER:

5.1.6.2.1 Συνεργάζεται με το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP:

- I. για τις υπερπήσεις μέχρι το FL155 στα τμήματα των εναερίων διαδρόμων που διασχίζουν την ΤΜΑ Ηρακλείου
- II. για τις πτήσεις που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ του Ηρακλείου μέσω SIT/VOR ή μέσω του εναερίου διαδρόμου V57
- III. για τις πτήσεις που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ της Σούδας μέσω SIT-OTREX-SUD, σε ύψη μέχρι και το FL150
- IV. για τις πτήσεις που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ της Σητείας από νότια και ανατολικά
- V. για τις πτήσεις ανεφοδιασμού στον αέρα (air to air refuelling) που τυχόν επηρεάζουν τον νότιο τομέα της ΤΜΑ Ηρακλείου, όταν είναι ενεργοποιημένος
- VI. για την ενεργοποίηση των περιοχών 9Α και Η-6.

Σημείωση.- Στη σχετική Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΟΥΔΑ APP (2.6.2014) προβλέπεται ότι οι συνεργασίες μεταξύ ΚΕΠΑΘ, ΣΟΥΔΑ APP και ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP ακολουθούν τη διαδικασία "step by step", δηλαδή για κυκλοφορία μέχρι και το FL155, οι συνεργασίες γίνονται μεταξύ ΣΟΥΔΑ APP και ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP, ενώ για κυκλοφορία πάνω από το FL155 οι συνεργασίες γίνονται μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΟΥΔΑ APP. Επειδή η σχετική Συμφωνία με το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP δεν έχει ακόμα υπογραφεί, ισχύει η Συμφωνία ΚΕΠΑΘ-ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP της 1.1.2005.

5.1.6.2.2 Συνεργάζεται με το ΣΟΥΔΑ APP στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- I. για τις πτήσεις που αφικνούνται ή αναχωρούν στο α/δ της Σούδας μέσω SIT-OTREX-SUD
- II. για την έκδοση άδειας διέλευσης των υπερπήσεων στο τμήμα SIT-OTREX-PLH, από το FL110 έως και το FL145, κατά τις εργάσιμες ημέρες και προβλεπόμενες ώρες.



- 5.1.6.2.3 Ενημερώνει για την κυκλοφορία που αφικνείται ή αναχωρεί από το α/δ της Σούδας μέσω OTREX-SIT, τον planner του τομέα AC7.
- 5.1.6.2.4 Συνεργάζεται με το ΡΟΔΟΣ APP για τις πτήσεις που αναχωρούν ή αφικνούνται από/προς το α/δ, μέσω των εναερίων διαδρόμων G80 και V57, λαμβάνοντας υπόψη τα προσυμφωνημένα ύψη.
- 5.1.6.2.5 Συνεργάζεται με το ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP για την κυκλοφορία που οδεύει από την περιοχή ευθύνης του τομέα του προς την ΤΜΑ Σαντορίνης. Για τις αφίξεις στο α/δ της Σαντορίνης μέσω SIT/VOR συνεργάζεται με τον planner του AC5.
- 5.1.6.2.6 Συντονίζει τις αφίξεις στο α/δ της Καρπάθου, εκδίδει τις εξουσιοδοτήσεις των α/φ που αναχωρούν σύμφωνα με τις διαδικασίες που ισχύουν για τα α/δ με εξυπηρέτηση AFIS και συνεργάζεται ή με το ΡΟΔΟΣ APP ή με τον planner του τομέα AC2 ή του τομέα AC13, ανάλογα με το ύψος και τη διαδρομή του α/φ.
- 5.1.6.2.7 Εκχωρεί ύψη στην περιοχή συνεργασίας 10Α και ενημερώνει το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP, το ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP, τον τομέα VFR και τους planners των τομέων AC2/AC9 και AC5/AC15.
- 5.1.6.2.8 Ενημερώνει το Π.Β.Κ., κατά τις ημέρες και ώρες που είναι ενεργοποιημένο, για τη Ν/Β κυκλοφορία που ίπταται στα τμήματα των εναερίων διαδρόμων και στα επίπεδα πτήσης που θα ζητήσει το Π.Β.Κ.
- 5.1.6.2.9 Εφαρμόζει τη διαδικασία DEP όταν αναχωρεί α/φ, μέσω του τομέα του, από τα α/δ του Ηρακλείου, της Σούδας ή της Ρόδου και ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ να κάνει assume το σχέδιο πτήσης για να μην εμφανισθεί στον τομέα AC5 ή AC2 αντίστοιχα.
- 5.1.6.3 Ο ΒΟΗΘΟΣ:
 - 5.1.6.3.1 Μεταβιβάζει στις Προσεγγίσεις Ηρακλείου, Σούδας και Ρόδου τις εξουσιοδοτήσεις που του χορηγεί ο planner εφαρμόζοντας τη διαδικασία DPL-MORE-ADD στα αντίστοιχα σχέδια πτήσης.
 - 5.1.6.3.2 Παρακολουθεί τα coordinated strips για να επιβεβαιώσει ότι ολοκληρώθηκε η μεταβίβαση των EST στο ΚΑΪΡΟ ACC μέσω της διαδικασίας OLDI.



5.2 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC2 - RDS/LOW (LGGGRDSL)

5.2.1 Περιγραφή του τομέα AC2

5.2.1.1 Ο τομέας AC2 είναι ο low του τομέα AC9 και καλύπτει τμήμα του νοτιοανατολικού FIR Αθηνών, από το MFA μέχρι και το FL325.

5.2.1.2 Σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε monoradar, η προεπιλογή ραντάρ που ενδείκνυται είναι αυτή της Ρόδου (Αττάβυρος).

5.2.1.3 Από τις διαθέσιμες συχνότητες του τομέα, προτεινόμενη VHF συχνότητα είναι η 133.325, που είναι climax, εγκαταστημένη σε Υμηττό/Γεράνεια και Ρόδο, και UHF η 233.575, που είναι εγκαταστημένη στη Ρόδο.

5.2.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου

5.2.2.1 Ο ελάχιστος διαχωρισμός ραντάρ που θα υφίσταται κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, μεταξύ των:

I. ΚΕΠΑΘ και MENDERES APP είναι:

- 30 NM
- 20 NM, κατόπιν συνεργασίας

II. ΚΕΠΑΘ και ΑΘΗΝΑΙ APP είναι 10 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία.

III. ΚΕΠΑΘ και ΡΟΔΟΣ APP είναι 10 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία.

5.2.2.2 Με το ΑΘΗΝΑΙ APP και ΡΟΔΟΣ APP εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

5.2.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC2

Οι ελεγκτές του τομέα AC2 συνεργάζονται:

- I. με τους τομείς ελέγχου AC1, AC5, AC9, AC13 και AC16
- II. με το MENDERES APP για κυκλοφορία στα σημεία SOTIV, PIROX, BANRO, REDRA και SITRU
- III. με το ΑΘΗΝΑΙ APP για κυκλοφορία μέχρι και το FL245, από/προς την ΤΜΑ, μέσω του σημείου VARIX
- IV. με το ΡΟΔΟΣ APP για την κυκλοφορία μέχρι και το FL155, από/προς την ΤΜΑ, μέσω των εναερίων διαδρόμων M601/B34 και L995/R19. Το ΚΕΠΑΘ έχει εκχωρήσει στο ΡΟΔΟΣ APP την αρμοδιότητα παροχής εξυπηρέτησης Ε.Κ. από το MFA μέχρι και το FL95, στον



- εναέριο διάδρομο R19 από το ΧΝΓ της ΤΜΑ Κω μέχρι το ΧΝΓ της ΤΜΑ Ρόδου
- V. με το ΜΥΚΟΝΟΣ APP μέχρι και το FL95, για κάθε πτήση από/προς την ΤΜΑ Μυκόνου, εκτός από αυτήν που αφικνείται, αναχωρεί ή υπερίπταται μέσω της ΤΜΑ Αθηνών
 - VI. με το ΚΩΣ APP για την κυκλοφορία από/προς την ΤΜΑ μέχρι και το FL95
 - VII. με το ΣΑΜΟΣ APP για την κυκλοφορία από/προς την ΤΜΑ μέχρι και το FL105
 - VIII. με την υπηρεσία AFIS του α/δ της Πάρου, στο οποίο έχουν καθιερωθεί ενόργανες διαδικασίες προσέγγισης/αναχώρησης
 - IX. με τις υπηρεσίες AFIS των α/δ Αστυπάλαιας, Ικαρίας, Λέρου, Νάξου και Καστελόριζου, στα οποία δεν έχουν καθιερωθεί ενόργανες διαδικασίες προσέγγισης/αναχώρησης.

Σημείωση 1. – Οι πτήσεις με προορισμό το α/δ της Νάξου που δεν μπορούν να βρεθούν σε συνθήκες VMC, προκειμένου να μπορέσουν να προσγειωθούν VFR στο α/δ, δύνανται, εφόσον λειτουργεί το α/δ της Μυκόνου, να προωθηθούν και να εκτελέσουν κανονικά στο ΜΚΝ VOR την ενόργανη διαδικασία προσέγγισης του αεροδρομίου της Μυκόνου μήπως, σε χαμηλότερα ύψη, μπορέσουν και βρεθούν σε συνθήκες VMC που θα τους επιτρέψουν την ακύρωση του IFR σχεδίου πτήσης.

Σε περίπτωση που η εκτέλεση της ανωτέρω διαδικασίας προσέγγισης δεν οδηγήσει σε συνθήκες VMC, τα α/φ δύνανται να συνεχίσουν την IFR πτήση τους και εκτελώντας τη διαδικασία missed approach να προωθηθούν εκ νέου στο ΜΚΝ VOR και από εκεί μέσω της κατάλληλης διαδρομής στο α/δ εναλλαγής.

Σημείωση 2.– Υπεύθυνο για τις συνεργασίες και το συντονισμό της κυκλοφορίας από προς το α/δ της Σύρου, στο οποίο έχουν καθιερωθεί ενόργανες διαδικασίες προσέγγισης/αναχώρησης και παρέχεται εξυπηρέτηση AFIS, είναι το ΑΘΗΝΑΙ APP.

Σημείωση 3.– Για τις πτήσεις από/προς Κάλυμνο, η συνεργασία μεταξύ του AC2, του ΚΩΣ APP και της υπηρεσίας AFIS του α/δ της Καλύμνου, γίνεται με τη διαδικασία "step by step"καθότι το α/δ της Καλύμνου βρίσκεται μέσα στην ΤΜΑ της Κω.

5.2.4 **Περιορισμοί εναερίου χώρου**

Ο τομέας AC2 περιλαμβάνει:

5.2.4.1 Την επικίνδυνη περιοχή:

- LGD68 (ΑΝΔΡΟΣ) (MSL-FL250)



- 5.2.4.2 Την περιοχή συνεργασίας:
- 4A (4A Low MSL-FL300/4A Upper FL300-FL400)
- 5.2.4.3 Την περιοχή κράτησης α/φ NE-3 A:
- H-3 (FL270-FL330)
- 5.2.4.4 Το Π.Β.Κ.
- Τμήμα C
- 5.2.4.5 Τους εναέριους διαδρόμους G/UG18 (DISOR –ALKIS), L/UL609 (MES–ALKIS), οι οποίοι στο τμήμα LARKI–RDS έχουν ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL250.
- 5.2.4.6 Τον εναέριο διάδρομο V/UV57 (IRA–RDS), ο οποίος, μέσα στα όρια του τομέα AC1, επηρεάζεται από:
- το τμήμα C του Π.Β.Κ.
 - την περιοχή κράτησης H-3
 - την περιοχή 10A.
- 5.2.4.7 Τον εναέριο διάδρομο N/UN133 (ANTAR–EVIVI), για τον οποίο ισχύουν τα εξής:
- είναι N/B κυκλοφορίας
 - έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL260 στο τμήμα AKINA–GIKAS
 - επηρεάζεται από:
 - το Πεδίο Βολής Άνδρου – Π.Β.Α
 - την περιοχή 4A.
- 5.2.4.8 Τον εναέριο διάδρομο N/UN137 (ANTAR–BITLA), ο οποίος:
- είναι N/B κυκλοφορίας στο τμήμα ANTAR-SKP
 - έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL260, στο τμήμα RIPLI–NEVRA
 - επηρεάζεται από:
 - το Πεδίο Βολής Άνδρου – Π.Β.Α
 - την περιοχή 4A.
- 5.2.4.9 Τον εναέριο διάδρομο N/UN139 (MES–KRC–KUMBI), ο οποίος:
- είναι S/B κυκλοφορίας
 - έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης, στα τμήματα:
 - MES–OKORO το FL140
 - OKORO–KRC το FL110
 - KRC–KUMBI το FL140
 -



- επηρεάζεται από:
 - την περιοχή 12Α
 - τις περιοχές κράτησης Η-5 και Η-3.

5.2.4.10 Τον εναέριο διάδρομο R/UR20 (SITRU–KEA–ATV), ο οποίος:

- δεν διατίθεται για αναχωρήσεις από το α/δ Ελ. Βενιζέλος
- επηρεάζεται από την περιοχή 4Α και την LGD68.

5.2.4.11 Τους εναερίους διαδρόμους Μ/UM601 (RUTOM–EVENO) και L/UL52 (KEA–MAGIS), οι οποίοι επηρεάζονται από την περιοχή κράτησης Η-3.

5.2.4.12 Τον εναέριο διάδρομο UP37 (ASTIS-KOR), ο οποίος είναι μονής όδευσης με κατεύθυνση βορειοδυτική, με ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL285. Λειτουργεί μόνο κατά τη διάρκεια της νύκτας από τις 2200-0400UTC.

5.2.5 **Οδεύσεις**

5.2.5.1 Για το α/δ της Ρόδου*

- όλες οι πτήσεις που αναχωρούν από το α/δ της Ρόδου οδεύουν μέσω VANES–ADESO, με εξαίρεση τις πτήσεις με προορισμό LGAV, LGKO, LGMK, LGSM και LGTS οι οποίες οδεύουν μέσω ASIMI–KOPAR.
- όλες οι πτήσεις με προορισμό το α/δ της Ρόδου οδεύουν μέσω LURUS–ASIMI ή ADESO–VANES αναλόγως του σημείου εισόδου τους στο FIR Αθηνών ή του α/δ αναχώρησης.

**Σημείωση.- Οι ανωτέρω περιορισμοί στις οδεύσεις μπορεί να διαφοροποιούνται (σύμφωνα με το RAD) κατά τη χειμερινή περίοδο (από Οκτώβριο-Απρίλιο), λόγω μειωμένης κίνησης.*

5.2.5.2 Για το α/δ της Κω

- οι πτήσεις από αναχωρούν από το α/δ της Κω προς τον τομέα AC14 και το σημείο REDRA οδεύουν μέσω Η59–LARKI, αυτές προς τον τομέα AC5 οδεύουν μέσω GILOS– ASTIS και αυτές προς RDS VOR οδεύουν μέσω USINI-R19.
- οι πτήσεις με προορισμό το α/δ της Κω οδεύουν ή μέσω LARKI ή μέσω LURUS–KOPAR ή μέσω ADESO–GILOS αναλόγως του σημείου εισόδου τους στο FIR Αθηνών ή του α/δ αναχώρησης.

5.2.5.3 Για το α/δ της Μυκόνου

- οι πτήσεις που αναχωρούν από το α/δ της Μυκόνου προς TNG/VOR, KOR/VOR ή με προορισμό LGAV, οδεύουν μέσω της ΤΜΑ Αθηνών σε απευθείας συνεργασία με το ΑΘΗΝΑΙ APP.



- οι πτήσεις με προορισμό το α/δ της Μυκόνου, οι οποίες προέρχονται από τον AC4, οδεύουν μέσω της TMA Αθηνών σε συνεργασία με το ΑΘΗΝΑΙ APP.

5.2.5.4 Όταν ενεργοποιείται η περιοχή συνεργασίας 10Α και η περιοχή Η-3 και τα ύψη που δεσμεύονται επηρεάζουν την κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου V/UV57, η κυκλοφορία αυτή δύναται να προωθηθεί μέσω του εναερίου διαδρόμου G/UG80 προς SIT/VOR.

5.2.6 Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC2

Πέραν των γενικών καθηκόντων, οι ελεγκτές του τομέα AC2 εκτελούν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:

5.2.6.1 Ο ΕΛΕΓΚΤΗΣ ΡΑΝΤΑΡ:

5.2.6.1.1 Συνεργάζεται με το ΑΘΗΝΑΙ APP ως εξής:

- μεταβιβάζει τον έλεγχο και την επικοινωνία των α/φ στο σημείο VARIX
- μεταβιβάζει στα α/φ που έχουν προορισμό το α/δ Ελ. Βενιζέλος, ανάλογα με το διάδρομο εν χρήσει, τις ακόλουθες STARS:
 - VARIX 2C όταν RWY ο 03L/R
 - VARIX 1B ή VARIX 1A όταν RWY ο 21L/R*Σημείωση.– Η VARIX 1A χρησιμοποιείται μετά από αίτημα του ΑΘΗΝΑΙ APP.*
- παραδίδει τις αφίξεις στο σημείο VARIX στο FL200 και αναμένει τις αναχωρήσεις στο FL190.

5.2.6.1.2 Παραλαμβάνει/παραδίδει την κυκλοφορία που αναχωρεί/αφικνείται από/προς το α/δ της Ρόδου, εάν δεν συμφωνηθεί διαφορετικά, στα ακόλουθα προσυμφωνηθέντα ύψη:

εναέριος διάδρομος	αναχωρήσεις	Αφίξεις
R19 (από/προς KOPAR)	FL120 (<i>ανερχόμενο</i>)	FL130 (<i>κατερχόμενο</i>)
B34 (από/προς ADESO)	FL120 (<i>ανερχόμενο</i>)	FL130 (<i>κατερχόμενο</i>)

5.2.6.1.3 Συνεργάζεται με τον ελεγκτή ραντάρ του τομέα AC16 για το επίπεδο πτήσης της εξερχόμενης κυκλοφορίας στο σημείο REDRA και SITRU (*διότι συγκλίνει στο IMR με την κυκλοφορία από VEXOL και RIKSO*).

5.2.6.1.4 Διαχωρίζει την Ε/Β κυκλοφορία η οποία συγκλίνει στα σημεία RAPOS ή/και RIPLI, κάτω από το FL245.



- 5.2.6.1.5 Συνεργάζεται με τον τομέα AC5 για την κυκλοφορία που αφικνείται, μέσω του τομέα AC5, στα α/δ της Μυκόνου, Πάρου ή Νάξου.
- 5.2.6.1.6 Αναμένει την κυκλοφορία που αφικνείται στο α/δ της Σάμου, από MES/VOR, στο FL150 και την παραδίδει αντίστοιχα στο FL140.
- 5.2.6.1.7 Διαχωρίζει, εντός του τομέα AC13, στο σημείο TIRMO την κυκλοφορία που συγκλίνει από τους εναερίους διαδρόμους L/UL52 (LINRO–MAGIS) και N/UN129 (RDS–KUMBI), καθώς και αυτήν που συγκλίνει στο σημείο τομής των εναερίων διαδρόμων L52 (LINRO–MAGIS) και W54 (RDS–ANTAR) (διότι ο UW54 είναι μόνο N/B)
- 5.2.6.1.8 Διαχωρίζει εντός του τομέα AC5, την κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UP37 με αυτήν του εναερίου διαδρόμου UR32.
- 5.2.6.1.9 Μεταβιβάζει την κυκλοφορία, στο MENDERES APP, ανάλογα με τον προορισμό και το σημείο εξόδου από το FIR Αθηνών, στα ακόλουθα προσυμφωνημένα* επίπεδα πτήσης:

σημείο εξόδου	α/δ προορισμού	επίπεδα πτήσης
REDRA	LTBJ	FL170
REDRA	LTFE	maintaining
BANRO/PIROX	LTFE	FL180
REDRA	LTBS	maintaining
SOTIV	LTBS	FL170
SOTIV	LTAI	FL310

Σημείωση.– Για την κυκλοφορία μέσω του σημείου SITRU θα γίνεται πάντοτε συνεργασία.

**Σημείωση.– Τα προσυμφωνηθέντα επίπεδα πτήσης θεωρούνται σταθερά 10NM πριν από τα COPS.*

- 5.2.6.1.10 Αναμένει την κυκλοφορία, από το MENDERES APP, ανάλογα με το α/δ αναχώρησης και το σημείο εισόδου στο FIR Αθηνών, στα ακόλουθα προσυμφωνημένα* επίπεδα πτήσης:

σημείο εισόδου	α/δ αναχώρησης	επίπεδα πτήσης
REDRA	LTBJ	FL160
REDRA	LTFE	FL300
BANRO/PIROX	LTFE	FL170
**REDRA	LTBS	maintaining*
SOTIV	LTBS	FL160
SOTIV	LTAI	FL300

Σημείωση.– Για την κυκλοφορία μέσω του σημείου SITRU θα γίνεται πάντοτε συνεργασία.

**Σημείωση.– Τα προσυμφωνηθέντα επίπεδα πτήσης θεωρούνται σταθερά 10NM πριν από τα COPS.*

***Σημείωση.– Σε περίπτωση απώλειας της τηλεφωνικής επικοινωνίας και της γραμμής OLDI θα αναμένεται η κυκλοφορία στο προσυμφωνηθέν FL320.*



- 5.2.6.1.11 Θα μεταβιβάζει και θα αναμένει την κυκλοφορία στα ίδια επίπεδα πτήσης που αναφέρονται στις ανωτέρω παραγράφους 5.2.6.1.10 και 5.2.6.1.11, σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών και της λειτουργίας OLDI με το MENDERES APP.
- 5.2.6.1.12 Μεριμνά έγκαιρα για την κυκλοφορία που συγκλίνει στο RDS/VOR από τα σημεία AN TAR, AGAPI, ALKIS και EVENO, καθότι αυτή εμπλέκεται με την WB κυκλοφορία που εισέρχεται στο SOTIV.
- 5.2.6.1.13 Μεριμνά για την κυκλοφορία η οποία εισέρχεται στα σημεία PIROX και BANRO σε μονά ύψη, σε σχέση με αυτήν που εξέρχεται στο SOTIV επίσης σε μονά ύψη.
- 5.2.6.2 Ο PLANNER:
- Συνεργάζεται με τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. των α/δ του τομέα του σχετικά με την κυκλοφορία που υπερπίπτει, αφικνείται ή αναχωρεί από/προς τα α/δ.
- Ειδικότερα:
- 5.2.6.2.1 Συνεργάζεται με το ΡΟΔΟΣ APP για την κυκλοφορία που αφικνείται ή αναχωρεί προς/από το α/δ, λαμβάνοντας υπόψη τα προσυμφωνημένα ύψη.
- Σημείωση.- Οι συνεργασίες για κυκλοφορία μέχρι το FL90, από/προς το α/δ της Κω και τανάπαλιν, γίνεται μεταξύ των δύο APPs. Το ΚΕΠΑΘ ενημερώνεται για να εκχωρήσει κώδικα SSR.*
- 5.2.6.2.2 Συντονίζει τις αφίξεις στο α/δ της Πάρου, εκδίδει τις εξουσιοδοτήσεις των α/φ που αναχωρούν σύμφωνα με τις διαδικασίες που ισχύουν για τα α/δ με εξυπηρέτηση AFIS.
- 5.2.6.2.3 Εφαρμόζει τη διαδικασία του approval request για τις αναχωρήσεις από τα α/δ της Πάρου ή της Νάξου και συνεργάζεται:
- I. με τον planner του τομέα AC5, όταν η κυκλοφορία οδεύει μέσω MIL
II. με το ΜΥΚΟΝΟΣ APP, όταν η κυκλοφορία οδεύει μέσω ΤΜΑ Μυκόνου
III. με το ΑΘΗΝΑΙ APP, όταν η κυκλοφορία οδεύει μέσω της ΤΜΑ Αθηνών, χωρίς να επηρεάζεται η ΤΜΑ Μυκόνου.
- 5.2.6.2.4 Συνεργάζεται με το ΜΥΚΟΝΟΣ APP για την κυκλοφορία που αφικνείται ή αναχωρεί από το α/δ, πλην αυτής που οδεύει μέσω της ΤΜΑ Αθηνών. Για άφιξη στη Σύρο μέσω RIPLI, το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται έγκαιρα με το ΜΥΚΟΝΟΣ APP και εν συνεχεία το ΜΥΚΟΝΟΣ APP με το ΑΘΗΝΑΙ APP.
- 5.2.6.2.5 Συνεργάζεται με τον planner του τομέα AC5 για την κυκλοφορία που αφικνείται στο α/δ της Σαντορίνης μέσω του τομέα του και εφαρμόζει τη



διαδικασία του approval request για αυτήν που αναχωρεί από τη Μύκονο με προορισμό το α/δ της Σαντορίνης.

Σημείωση.-Για την κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Σαντορίνης με προορισμό το α/δ της Μυκόνου, ο planner του AC5 συνεργάζεται με τον planner του AC2 για εκχώρηση εξουσιοδότησης με τη διαδικασία του approval request.

- 5.2.6.2.6 Συνεργάζεται με τον planner του τομέα AC1 και με το ΡΟΔΟΣ APP, εάν επηρεάζεται η τερματική της περιοχή, για τις αφίξεις στο α/δ της Καρπάθου.
- 5.2.6.2.7 Συνεργάζεται με τον planner του τομέα AC16 για την Ν/Β κυκλοφορία με προορισμό το α/δ της Χίου.
- 5.2.6.2.8 Ζητά, μέσω του τομέα AC16, approval request από το ΧΙΟΣ APP, για κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Σάμου με προορισμό το α/δ της Χίου.
- 5.2.6.2.9 Εκχωρεί εξουσιοδότηση με τη διαδικασία του approval request στον planner του AC16 για την S/B κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Χίου. Αν συνεννοηθούν το α/φ με την αναχώρηση να καλέσει κατευθείαν τον τομέα AC2, τότε εφαρμόζει τη διαδικασία DEP, και ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ να κάνει assume το σχέδιο πτήσης, προκειμένου να μην εμφανισθεί στον τομέα AC16.
- 5.2.6.2.10 Εκχωρεί στο ΚΩΣ APP εξουσιοδοτήσεις για όλες τις αναχωρήσεις από το α/δ της Κω, πλην αυτών που έχουν προορισμό το α/δ της Ρόδου, μέχρι το FL90.
- 5.2.6.2.11 Ενημερώνει το ΚΩΣ APP για την IFR κυκλοφορία προς το α/δ της Καλύμνου, καθώς επίσης και γι' αυτήν της Λέρου, όταν οδεύει μέσω ΚΟΡΑΡ.
- 5.2.6.2.12 Εκχωρεί ύψη στην περιοχή συνεργασίας 4Α και ενημερώνει τον planner του τομέα AC16, τον τομέα VFR και τις Προσεγγίσεις Αθηνών, Μυκόνου και Χίου.
- 5.2.6.2.13 Επισημαίνει στον ελεγκτή ραντάρ ότι αναμένεται να εισέλθει κυκλοφορία στα σημεία SITRU, REDRA, BANRO, PIROX και SOTIV, καθώς επίσης και για τα REV στα σημεία αυτά.
- 5.2.6.2.14 Εισάγει στο CFL ανάλογα με τον προορισμό και το σημείο εξόδου από το Αθήναι FIR τα προσυμφωνημένα με το MENDERES APP επίπεδα πτήσης.

Σημείωση.- Χρησιμοποιεί τα ίδια επίπεδα πτήσης και σε περίπτωση απώλειας της τηλεφωνικής επικοινωνίας και της λειτουργίας OLDI.



5.2.6.3 Ο ΒΟΗΘΟΣ:

5.2.6.3.1 Παρακολουθεί τα coordinated strips για να επιβεβαιώσει ότι ολοκληρώθηκε η μεταβίβαση των EST στο MENDERES APP μέσω της διαδικασίας OLDI.

5.2.6.3.2 Παρακολουθεί τα coordinated strips για να επισημάνει στον planner τη λήψη EST στα σημεία REDRA, BANRO, PIROX, SOTIV και SITRU μέσω της διαδικασίας OLDI. Τον ενημερώνει επίσης και όταν λάβει REV στα ίδια σημεία.



5.3 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC3 - KVL/UPPER (LGMDKVLU)

5.3.1 Περιγραφή του τομέα AC3

5.3.1.1 Ο τομέας AC3 είναι ο upper του τομέα AC14 και καλύπτει το βορειοανατολικό τμήμα του FIR Αθηνών, από το FL365 και άνω.

5.3.1.2 Σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε monop radar, η προεπιλογή ραντάρ που ενδείκνυται είναι αυτή του Πηλίου.

5.3.1.3 Από τις διαθέσιμες συχνότητες του τομέα, προτεινόμενη VHF συχνότητα είναι η 133.425, η οποία είναι εγκαταστημένη στη Θάσο και στο Πήλιο, και UHF η 378.375, η οποία είναι εγκαταστημένη στη Θάσο.

5.3.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου

5.3.2.1 Ο ελάχιστος διαχωρισμός ραντάρ που θα υφίσταται κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, μεταξύ των:

I. ΚΕΠΜΑ και ΣΚΟΠΙΑ ACC είναι:

- 15 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία
- 10 NM, κατόπιν συνεργασίας

II. ΚΕΠΜΑ και ΣΟΦΙΑ ACC είναι:

- 15 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία
- 10 NM, κατόπιν συνεργασίας

III. ΚΕΠΜΑ και ISTANBUL ACC είναι:

- 30 NM
- 20 NM, κατόπιν συνεργασίας.

5.3.2.2 Με το ΣΚΟΠΙΑ ACC και ΣΟΦΙΑ ACC εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

5.3.2.3 Σε περίπτωση μετάπτωσης σε monop radar με λήψη δεδομένων από το radar του Πηλίου, τότε τα ελάχιστα του διαμήκη διαχωρισμού θα αυξάνονται από 10NM σε 15NM. Επίσης δεν θα παρέχονται διαχωρισμοί radar με βάση την ταχύτητα, λόγω εσφαλμένης ένδειξης ground speed.

5.3.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC3

Οι ελεγκτές του τομέα AC3 συνεργάζονται:

- με τους τομείς AC8, AC10 και AC14
- με το ΣΚΟΠΙΑ ACC για το σημεία RUGAS και DISOR
- με το ΣΟΦΙΑ ACC
- με το ISTANBUL ACC για το σημεία GOLDO και BELGI.



5.3.4 **Περιορισμοί εναερίου χώρου**

Ο τομέας AC3 περιλαμβάνει:

5.3.4.1 Την τοπική περιοχή πτήσεων

- ΣΙΘΩΝΙΑ (GND/MSL-UNL)

5.3.4.2 Τον εναέριο διάδρομο UG18 (ALKIS-DISOR), του οποίου το τμήμα FSK-DIKNI-GIKAS διατίθεται από το FL310 και άνω και επηρεάζεται από την περιοχή ΣΙΘΩΝΙΑ.

5.3.4.3 Τους εναερίους διαδρόμους UN127 (ΝΙΚΤΙ-ΕΧΕΛΑ) και UY505 (ΝΙΚΤΙ-PEREN), οι οποίοι είναι S/B κυκλοφορίας.

5.3.5 **Οδεύσεις**

5.3.5.1 Το RODIP και το ΝΙΚΤΙ ορίζονται ως σημεία εισόδου στο FIR Αθηνών και το EVIVI ως σημείο εξόδου.

5.3.5.2 Ο εναέριος διάδρομος UN79 είναι μονής όδευσης και εξυπηρετεί μόνο την W/B κυκλοφορία προς ΡΙΝΔΟ.

5.3.6 **Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC3**

Πέραν των γενικών καθηκόντων, οι ελεγκτές του τομέα AC3 εκτελούν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:

5.3.6.1 Ο ΕΛΕΓΚΤΗΣ ΡΑΝΤΑΡ:

5.3.6.1.1 Μεταβιβάζει προς τα α/φ με προορισμό το α/δ Ελ. Βενιζέλος, ανάλογα με το διάδρομο εν χρήσει, τις ακόλουθες STARs:

- NEVRA 2C ή KEPİR 2C όταν RWY ο 03L/R
- NEVRA 1A ή KEPİR 1A όταν RWY ο 21L/R

5.3.6.1.2 Διαχωρίζει στο σημείο διασταύρωσης την Ε/Β κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UM603 (PINDO-TSL-GOLDO) με την S/B κυκλοφορία του UG18 (FSK-ALKIS). Εφιστάται ιδιαίτερα η προσοχή του ελεγκτή στο εν λόγω σημείο εμπλοκής επειδή ευρίσκεται πλησίον των ορίων του τομέα του με τον τομέα AC10. Προς τούτο παρακολουθεί την Ε/Β κυκλοφορία του UM603 και συνεργάζεται έγκαιρα με τον τομέα AC10.

5.3.6.1.3 Πέραν των σημείων PEREN και UN79XUN128 δεν θα τροποποιεί τα δεδομένα πτήσης της W/B κυκλοφορίας (ύψος, πορεία, ταχύτητα), χωρίς προηγούμενη συνεργασία με τον επόμενο τομέα AC10. Επίσης



- μεταβιβάζει τα αεροσκάφη στον AC10 με manual handover, όταν δεν τα χρειάζεται και όσο πιο έγκαιρα μπορεί.
- 5.3.6.1.4 Μετατρέπει έγκαιρα σε ζυγό το επίπεδο πτήσης της κυκλοφορίας που εισέρχεται στο ΝΙΚΤΙ και οδεύει μέσω PEREN-TSL, λαμβάνοντας υπόψη την κυκλοφορία των εναερίων διαδρόμων UN128, UN133, UM603 και UG18, διότι η κυκλοφορία αυτή εμπλέκεται στο σημείο PEREN με την κυκλοφορία από FSK-PEREN και από TSL-PEREN.
- 5.3.6.1.5 Μετατρέπει, μετά το σημείο ALX, σε μονό, το επίπεδο πτήσης της κυκλοφορίας που εισέρχεται στο GOLDO και οδεύει μέσω LMO, διότι η κυκλοφορία αυτή εμπλέκεται στη LMO με τη N/B κυκλοφορία του τομέα του.
- 5.3.6.1.6 Μεταβιβάζει έγκαιρα στα ύψη του AC14 την κυκλοφορία με προορισμό το α/δ της Μυτιλήνης, Σάμου, Χίου και LTBJ.
- 5.3.6.1.7 Συνεργάζεται με τον AC14 αν χρειασθεί να εφαρμοσθεί το RVSM Contingency FLAs με το ΣΚΟΠΙΑ ACC, σύμφωνα με το οποίο οι πτήσεις μεταβιβάζονται:
- από το ΚΕΠΜΑ στο ΣΚΟΠΙΑ ACC στο: FL320 ή FL340
 - από το ΣΚΟΠΙΑ ACC στο ΚΕΠΜΑ στο :FL290, FL370 ή FL410.
- 5.3.6.2 Ο PLANNER:
- 5.3.6.2.1 Επισημαίνει τις εμπλοκές της W/B κυκλοφορίας του εναερίου διαδρόμου UN79 με αυτές του UY505 στο σημείο VAMKO, καθώς επίσης και αυτές της E/B κυκλοφορίας του εναερίου διαδρόμου UM603 (PINDO-TSL-GOLDO) με την S/B κυκλοφορία του UG18 (FSK - ALKIS).
- 5.3.6.2.2 Ενημερώνει τον ελεγκτή RADAR όταν ληφθεί EST ή REV στο σημείο ΝΙΚΤΙ με διαδρομή UY505-PEREN και στο σημείο GOLDO με διαδρομή ALX-UG33-LMO.
- 5.3.6.2.3 Εισάγει στο CFL των πτήσεων που έχουν προορισμό τα α/δ Μυτιλήνης, Σάμου, Χίου και LTBJ το κατώτερο επίπεδο πτήσης που είναι υπεύθυνος ο τομέας του ή αυτό που θα συνεννοηθεί με τον AC14.
- 5.3.6.3 Ο ΒΟΗΘΟΣ:
- 5.3.6.3.1 Παρακολουθεί τα coordinated strips για να επιβεβαιώσει ότι ολοκληρώθηκε επιτυχώς η μεταβίβαση των EST, μέσω της διαδικασίας OLDI, στο ΣΚΟΠΙΑ ACC, ΣΟΦΙΑ ACC και ISTANBUL ACC.
- 5.3.6.3.2 Ενημερώνει τον planner όταν ληφθεί EST ή REV στο σημείο ΝΙΚΤΙ με διαδρομή UY505- PEREN και στο σημείο GOLDO με διαδρομή ALX-UG33-LMO.



5.4 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC4 – MAKEDONIA WEST/LOW (LGMDWL)

5.4.1 Περιγραφή του τομέα AC4

5.4.1.1 Ο τομέας AC4 είναι ο κοινός low των τομέων AC10 και AC12. Καλύπτει το βορειοκεντρικό τμήμα του FIR Αθηνών, από το MFA μέχρι και το FL345.

5.4.1.2 Σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε monoradar, η προεπιλογή ραντάρ που ενδείκνυται είναι αυτή του Πηλίου.

5.4.1.3 Από τις διαθέσιμες συχνότητες του τομέα, προτεινόμενη VHF συχνότητα είναι η 132.375, η οποία είναι climax, εγκαταστημένη σε Υμηττό/Γεράνεια-Πήλιο/Θάσο και UHF η 360.300, η οποία είναι εγκαταστημένη στη Θάσο.

5.4.1.4 Όταν η θέση VFR δεν λειτουργεί, ακροάται στη συχνότητα του FIC 130.700.

5.4.1.5 Για την καλύτερη εξυπηρέτηση της εναέριας κυκλοφορίας ορισμένες περιοχές έχουν εκχωρηθεί από το ΚΕΠΜΑ στο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP.

5.4.1.6 Οι περιοχές αυτές οι οποίες αφορούν στον τομέα AC4 ορίζονται ως ακολούθως:

Από το MFA του εναερίου διαδρόμου μέχρι και το FL245:

- I. από τα όρια της ΤΜΑ Μακεδονίας έως το σημείο:
 - BEKVA στον εναέριο διάδρομο N146
 - TALAS στον εναέριο διάδρομο M749
 - TALAS στον εναέριο διάδρομο N130
 - ERANA στον εναέριο διάδρομο T389
 - MAKED στον εναέριο διάδρομο P36
 - FSK στον εναέριο διάδρομο B5
 - FSK στον εναέριο διάδρομο G18
 - EVIVI στον εναέριο διάδρομο M987
 - το οποίον ορίζεται 30 NM νότια στον εναέριο διάδρομο L617
 - το οποίον ορίζεται 30 NM νότια στον εναέριο διάδρομο Z507.
- II. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου N79, το οποίον ορίζεται από τα σημεία N79 XNG Y505 μέχρι N79 XNG N146.
- III. από το DISOR έως το σημείο FSK των εναερίων διαδρόμων L608/G18
- IV. από το τμήμα το οποίον ορίζεται από το σημείο RUGAS έως και το σημείο PEREN του εναερίου διαδρόμου N128.



5.4.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου

5.4.2.1 Ο ελάχιστος διαχωρισμός ραντάρ που θα υφίσταται κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, μεταξύ των:

- I. ΚΕΠΜΑ και ΣΚΟΠΙΑ ACC είναι:
 - 15 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία
 - 10 NM, κατόπιν συνεργασίας
- II. ΚΕΠΜΑ και ΤΙΡΑΝΑ ACC είναι 10 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία
- III. ΚΕΠΜΑ και ΑΘΗΝΑΙ APP είναι 10 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία
- IV. ΚΕΠΜΑ και ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP είναι 10 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία.

5.4.2.2 Με όλες τις ανωτέρω μονάδες εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

5.4.2.3 Σε περίπτωση μετάπτωσης σε monop radar με λήψη δεδομένων από το radar του Πηλίου, τότε τα ελάχιστα του διαμήκη διαχωρισμού θα αυξάνονται από 10NM σε 15NM. Επίσης δεν θα παρέχονται διαχωρισμοί radar με βάση την ταχύτητα, λόγω εσφαλμένης ένδειξης ground speed.

5.4.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC4

Οι ελεγκτές του τομέα AC4 συνεργάζονται:

- I. με τους τομείς ελέγχου AC5, AC6, AC10, AC12, AC14, AC15 και AC16
- II. με το ΣΚΟΠΙΑ ACC για τα σημεία BITLA, TALAS, ERANA και MAKED
- III. με το ΤΙΡΑΝΑ ACC για το σημείο ΡΙΝΔΟ
- IV. με το ΑΘΗΝΑΙ APP για κυκλοφορία, μέχρι και το FL245, από/προς την ΤΜΑ, μέσω του σημείου ΑΒΛΟΝ και ΧΟΡΚΙ
- V. με το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP για κυκλοφορία, μέχρι και το FL245:
 - προς την ΤΜΑ μέσω του σημείου ΟΣΜΟΣ (Z507)
 - από/προς την ΤΜΑ μέσω του σημείου ΛΕΚΡΟ (L617)
 - από/προς την ΤΜΑ μέσω των σημείων ΛΟΠΟΣ (M600) και ΕΔΑΣΙ (M603)
- VI. με το ΣΚΙΑΘΟΣ APP για κυκλοφορία μέχρι και το FL115
- VII. με το ΤΑΝΑΓΡΑ APP:
 - για τη διακίνηση α/φ γενικής κυκλοφορίας στα τμήματα των εναερίων διαδρόμων Μ/UM749, Λ/UL607, Ρ/UP20, Ν/UN132, Ν/UN137 και Λ/UL617, που διασχίζουν τη ΜΤΜΑ Τανάγρας σε ύψη ευθύνης του
 - για την έγκριση διεξαγωγής υπερηχητικών πτήσεων
 - για πτήσεις από/προς την ΜΤΜΑ Τανάγρας, εκτός αυτών που αφικνούνται ή αναχωρούν από/προς δυσμάς ή οδεύουν approach to approach



VIII. με το ΣΚΥΡΟΣ APP:

- για πτήσεις από/προς την MTMA της Σκύρου μέσω του τομέα ευθύνης του
- για τη χρησιμοποίηση του εναερίου διαδρόμου W58 στο τμήμα SKP-KOROS

IX. με το ΑΛΜΥΡΟΣ APP:

- για υπερπτήσεις της TMA Σκιάθου μέχρι και το FL115, όταν το α/δ της Σκιάθου δεν λειτουργεί
- για πτήσεις γενικής κυκλοφορίας στον εναέριο διάδρομο W58 στο τμήμα SKP-AGH πάνω από το FL115
- για πτήσεις γενικής κυκλοφορίας από/προς την MTMA πάνω από το FL115.

Σημείωση.- Για πτήσεις από/προς τη MTMA της Αγχιάλου, πλην αυτών που αφικνούνται από δυσμάς ή αναχωρούν προς δυσμάς, μέσω της TMA Σκιάθου μέχρι και το FL115 η συνεργασία μεταξύ τους γίνεται step by step.

X. με το ΛΑΡΙΣΑ APP:

- για τις πτήσεις από/προς τον νότιο τομέα της MTMA Λάρισας, πλην αυτών που διακινούνται από/προς δυσμάς
- για τις πτήσεις στον εναέριο διάδρομο G12/M600, όταν είναι ενεργοποιημένος ο βόρειος τομέας
- την έγκριση διεξαγωγής υπερηχητικών πτήσεων
- με την υπηρεσία AFIS του α/δ της Καστοριάς.

5.4.4 Περιορισμοί εναερίου χώρου

Ο τομέας AC4 περιλαμβάνει:

5.4.4.1 Τις επικίνδυνες περιοχές:

- LGD63 (ΑΜΠΕΛΩΝ) GND-FL120
- LGD64 (ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ) GND/MSL-FL250
- LGD65 (ΨΑΘΟΥΡΑ) SL-FL250
- LGD71 (Ν. ΑΓΧΙΑΛΟΣ) GND/SL-FL90
- LGD77 (ΚΡΑΝΕΑ) GND/FL140-FL290
- LGD82 (ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ) GND/SL-FL250
- LGD97 (ΚΟΣΚΙΝΑ) SL-FL240

5.4.4.1.1 Η επικίνδυνη περιοχή LGD63 (ΑΜΠΕΛΩΝ) βρίσκεται εντός της CTR Λάρισας και ενεργοποιείται καθημερινά από GND-FL120, από την ανατολή του ηλίου μέχρι τις 2200 UTC, εκτός Παρασκευής, Σαββάτου, Κυριακής και αργιών.

Επηρεάζει το τμήμα LSA/NDB-KOZ/VOR/DME του εναερίου διαδρόμου W58.



- 5.4.4.1.2 Η διαχείριση της LGD77 (ΚΡΑΝΕΑ) ανήκει στο ΛΑΡΙΣΑ APP. Ενεργοποιείται τις ακόλουθες ημέρες και ώρες:
- GND-FL140 καθημερινά SR-1300 UTC και SS-2100 UTC, πλην Παρασκευής, Σαββάτου, Κυριακής και αργιών
 - GND -FL290 κάθε Τετάρτη και Πέμπτη (εκτός αργιών) από 0530-0730 UTC
- 5.4.4.2 Την τοπική περιοχή πτήσεων:
- ΣΙΘΩΝΙΑ (GND/SL-UNL).
- 5.4.4.3 Τις περιοχές Συνεργασίας:
- 1A
 - 3A
- 5.4.4.4 Τις περιορισμένες περιοχές:
- *LGR34 (ΣΤΕΦΑΝΟΒΙΚΙΟΝ) (GND-3000 FT)
- *Σημείωση.- Δυτικό τμήμα: GND-2000 FT, Ανατολικό τμήμα: GND-3000 FT. Ενεργοποιείται από Δευτέρα έως Παρασκευή, από την ανατολή μέχρι τη δύση του ήλιου.*
- 5.4.4.5 Τις περιοχές κράτησης α/φ NE-3 A:
- H-1 (FL290-FL330)
 - H-2 (FL290-FL330)
- 5.4.4.6 Τις περιοχές κράτησης ΑΣΕΠΕ (ORBIT AREAS):
- G-1 (FL250 – FL270)
 - G-2 (FL230 – FL270)
 - G-3 (FL250 – FL270)
- 5.4.4.7 ΠΕΔΙΟ ΒΟΛΗΣ ΔΕΝΔΡΟΧΩΡΙΟΝ (GND-7500FT)
- Το πεδίο βολής Δενδροχώριον Καστοριάς επηρεάζει τη CTR της Καστοριάς. Κατά τη διάρκεια της άσκησης η αρμόδια στρατιωτική μονάδα θα πρέπει να είναι σε συνεχή επαφή με την Υπηρεσία AFIS του α/δ, αλλιώς η άσκηση θα διακόπτεται.
- 5.4.4.8 Τις περιοχές υπερηχητικών πτήσεων:
- Τανάγρας, η οποία περιοχή επηρεάζει τον εναέριο διάδρομο L/UL607 N/UN132 και διεξάγεται κατόπιν έγκρισης του προϊσταμένου Φυλακής του ΚΕΠΜΑ κάθε Τρίτη (με εναλλακτική την Τετάρτη) και



για τρεις ώρες 0930-12.30 (τοπική ώρα). Επίσης οι υπερηχητικές Τανάγρας μπορούν να διεξάγονται και σε διαφορετικές ώρες και ημέρες από αυτές που αναφέρονται, μόνο εφόσον το επιτρέπει η κυκλοφορία (καθ' όλο το χρόνο της δοκιμής τα α/φ γενικής κυκλοφορίας εκτρέπονται της πορείας τους).

- Λάρισας η οποία επηρεάζει τους εναέριους διαδρόμους M/UM749, N/UN132, N/UN137, W58 και P/UP20 και εγκρίνεται από το ΚΕΠΜΑ από Δευτέρα έως Παρασκευή από 08.00-15.00 (τοπική ώρα). Η ενημέρωση του ΚΕΠΜΑ θα γίνεται την προηγούμενη ημέρα κατά τις εργάσιμες ώρες, όπως και η αποδοχή των ωρών και η δέσμευση των υψών έως το FL450. Η κατάθεση του σχεδίου πτήσης θα γίνεται μία ώρα πριν την απογείωση του α/φ, καθώς επίσης και η ενημέρωση του ΚΕΠΜΑ τηλεφωνικά.

5.4.4.9 Τις περιοχές Α και Β Τανάγρας, για τις οποίες ισχύουν τα ακόλουθα:

- Περιοχή Α Τανάγρας
Εκτείνεται δυτικά της ΜΤΜΑ από 1000FT – FL290. Επηρεάζονται οι εναέριοι διάδρομοι P/UP20 και L/UL607.
- Περιοχή Β Τανάγρας
Εκτείνεται ανατολικά της ΜΤΜΑ από 5000FT – FL290. Επηρεάζονται οι εναέριοι διάδρομοι N137/UN137, Z507/UZ507, η περιοχή Συνεργασίας H-2 και η ΜΤΜΑ Σκύρου. (Το ΚΕΠΜΑ ενημερώνεται από το ΤΑΝΑΓΡΑ APP για την ενεργοποίησή της).

5.4.4.10 Την ΜΤΜΑ Τανάγρας

Το ΤΑΝΑΓΡΑ APP παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. μέσα στην ΜΤΜΑ, η οποία εκτείνεται κατακόρυφα από 1000FT- UNL.

Για τη διακίνηση των α/φ γενικής κυκλοφορίας, στα τμήματα των εναερίων διαδρόμων που διασχίζουν την ΜΤΜΑ, υφίστανται ιδιαιτερότητες σε ότι αφορά την αρμοδιότητα παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ., όπως αναφέρεται κατωτέρω, στην περιγραφή των σχετικών εναερίων διαδρόμων.

5.4.4.11 Την ΜΤΜΑ Αγχιάλου

Το ΑΛΜΥΡΟΣ APP παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. μέσα στην ΜΤΜΑ η οποία εκτείνεται από 1000FT- UNL.

Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1, όταν το α/δ της Σκιάθου δεν λειτουργεί, εκχωρεί στο ΑΛΜΥΡΟΣ APP την αρμοδιότητα παροχής ελέγχου Ε.Κ. στον εναέριο χώρο της ΤΜΑ Σκιάθου, από τα 1000FT μέχρι και το FL115.

Σε περίπτωση έκτακτης ενεργοποίησης του αερολιμένα Σκιάθου, το ΣΚΙΑΘΟΣ APP θα ζητάει από το ΑΛΜΥΡΟΣ APP να αποδεσμεύσει άμεσα τον εν λόγω εναέριο χώρο, δηλαδή από τα 1000FT - FL115 και εν συνεχεία θα πληροφορεί το ΚΕΠΜΑ, ότι το ΑΛΜΥΡΟΣ APP έχει αποδεσμεύσει την περιοχή.



Για τη διακίνηση α/φ γενικής κυκλοφορίας, στα τμήματα των εναερίων διαδρόμων που διασχίζουν την ΜΤΜΑ, υφίστανται ιδιαιτερότητες σε ότι αφορά την αρμοδιότητα παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ., όπως αναφέρεται κατωτέρω, στην περιγραφή των σχετικών εναερίων διαδρόμων.

5.4.4.12 Την ΜΤΜΑ Λάρισας

5.4.4.12.1 Τον νότιο τομέα της ΜΤΜΑ Λάρισας (1000 FT - UNL), εντός του οποίου εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει το ΛΑΡΙΣΑ APP.

Για τη διακίνηση α/φ γενικής κυκλοφορίας, στα τμήματα των εναερίων διαδρόμων που διασχίζουν την ΜΤΜΑ, υφίστανται ιδιαιτερότητες σε ότι αφορά την αρμοδιότητα παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ., όπως αναφέρεται κατωτέρω, στην περιγραφή των σχετικών εναερίων διαδρόμων.

5.4.4.12.2 Το βόρειο τομέα της ΜΤΜΑ Λάρισας (1000 FT μέχρι και το FL245), εντός του οποίου παρέχεται έλεγχος Ε.Κ. από:

- το ΛΑΡΙΣΑ APP (1000 FT μέχρι το FL105)
- το ΚΕΠΜΑ (από το FL105 μέχρι και το FL245)

Συνεργασίες μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΛΑΡΙΣΑ APP

(βλ. παρ.Δ.3 του παραρτήματος Δ, ΛοΑ ΚΕΠΑΘ-ΜΑ-ΛΑΡΙΣΑ APP, 15 /1/2008)

I. Βόρειος τομέας Λάρισας

Το ΚΕΠΜΑ, για να εξυπηρετήσει τις επιχειρησιακές ανάγκες του ΛΑΡΙΣΑ APP εκχωρεί, όταν του ζητηθεί, τον εναέριο χώρο ευθύνης του στον βόρειο τομέα.

Κατά τη διάρκεια του χρόνου εκχώρησης, το ΛΑΡΙΣΑ APP:

- χρησιμοποιεί όλα τα ύψη ευθύνης του ΚΕΠΑΘ/ΜΑ από τα 10500FT μέχρι και το FL245, καθώς και τον εναέριο χώρο της CTR Κοζάνης στα πλευρικά και κατακόρυφα όρια αυτής, πλην της ATZ Κοζάνης
- ελευθερώνει έγκαιρα στον εναέριο διάδρομο G12/M600, για τη διέλευση των α/φ γενικής κυκλοφορίας, ένα από τα επίπεδα πτήσης 120, 130, 230 ή 240. Κατόπιν συνεργασίας, είναι δυνατόν να παραχωρηθούν και άλλα επίπεδη πτήσης
- παραχωρεί τα επίπεδα πτήσης 130, 140 αντί των 120, 130 όταν οι πιέσεις της περιοχής είναι 1009,9 hrc ή χαμηλότερες
- ελευθερώνει έγκαιρα, ύστερα από σχετική ειδοποίηση του ΚΕΠΜΑ, όλη τη CTR Κοζάνης, στα πλευρικά και κατακόρυφα όρια αυτής, όταν υπάρχουν πτήσεις από/προς τα α/δ Κοζάνης και Καστοριάς.

II. Πτήσεις προς/από τα α/δ Κοζάνης και Καστοριάς



Όταν διεξάγονται πτήσεις από/προς τα α/δ Κοζάνης και Καστοριάς, επειδή υπάρχει δυσκολία στις επικοινωνίες των α/φ με το ΚΕΠΜΑ, το ΛΑΡΙΣΑ APP μπορεί να κρατήσει τα α/φ στη συχνότητά του και να περιγράφει την σταθερή ενόργανη διαδικασία καθόδου για λογαριασμό του ΚΕΠΜΑ, αφού λάβει υπόψη του τις πτήσεις των στρατιωτικών α/φ της περιοχής του καθώς και αυτές του εναερίου διαδρόμου G12/M600 που πιθανόν να επηρεάζουν το α/φ.

III. CTR Κοζάνης

Η CTR Κοζάνης ενεργοποιείται από το ΚΕΠΜΑ ή από το Λάρισα APP, ως εξής:

– Από το ΚΕΠΜΑ

Όταν ζητηθεί IFR εξουσιοδότηση α/φ από/προς το α/δ Κοζάνης. Στην περίπτωση αυτή, η ενημέρωση του Λάρισα APP θα γίνεται τουλάχιστον 10' λεπτά πριν το ΕΤΟ των α/φ στα όρια της ΜΤΜΑ Λάρισας

– Από το Λάρισα APP

Όταν ενημερωθεί ότι μια IFR πτήση ίπταται από/προς το α/δ Κοζάνης χωρίς να έχει λάβει σχετική ειδοποίηση από το ΚΕΠΜΑ. Σε αυτή την περίπτωση το Λάρισα APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ.

5.4.4.13 Το τμήμα SKP-ABLON του εναερίου διαδρόμου B1/UB1, το ΤΑΝΑΓΡΑ APP:

- διατηρεί συνεχώς στην αρμοδιότητά του τα ύψη από το MFA μέχρι και το FL80. Για τη διέλευση α/φους μέχρι το FL80, απαιτείται ειδική έγκριση από αυτό.
- εκχωρεί στο ΚΕΠΜΑ τον εναέριο χώρο, από το FL90 συμπεριλαμβανομένου και άνω, όταν δεν υφίσταται τοπική δραστηριότητα στο α/δ της Τανάγρας. Η ευθύνη παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. στην υπόλοιπη ΜΤΜΑ παραμένει στο ΤΑΝΑΓΡΑ APP. Η ανάληψη εκ νέου του ελέγχου από αυτό, θα πραγματοποιείται κατόπιν συνεργασίας με το ΚΕΠΜΑ.
- Σε περίπτωση όμως τοπικής δραστηριότητας, το Τανάγρα APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ και το ΑΘΗΝΑΙ APP, ότι δεσμεύει τα ύψη στον B1/UB1, οπότε σε αυτή την περίπτωση το ΚΕΠΜΑ διακινεί τα α/φ στα ακόλουθα επίπεδα πτήσης:
 - α) Καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και σε 24ωρη βάση:
 - από το FL140 συμπεριλαμβανομένου μέχρι και το FL180
 - από το FL310 συμπεριλαμβανομένου και άνω,
 - β) Από 1ης Μαΐου μέχρι και 30ής Σεπτεμβρίου, καθημερινά από 0400UTC μέχρι 1700UTC:
 - από το FL140 συμπεριλαμβανομένου μέχρι και το FL200 και από το FL270 και άνω, και



- γ) Από το FL140 συμπεριλαμβανομένου και άνω κατά τα Σαβ/κα και τις αργίες, δηλαδή από 0001UTC του Σαββάτου ή της αργίας μέχρι 2359UTC της Κυριακής ή της αργίας.

5.4.4.14 Το τμήμα TSL-SKP του εναερίου διαδρόμου L617 στο οποίο ισχύουν τα ακόλουθα:

- Επίπεδα πτήσης FL80 και FL90
Το ΛΑΡΙΣΑ APP έχει δεσμεύσει το FL80 και FL90, στο τμήμα που ορίζεται 25 NM βόρεια του SKP/VOR και 30 NM νότια του TSL/VOR, σε 24ωρη βάση.
- Επίπεδα πτήσης FL100- FL130 και FL160
Το ΚΕΠΜΑ μπορεί να εκχωρήσει στο σημείο AGISA, από το FL100 μέχρι και το FL130 ή και το FL160, κατά περίπτωση, μετά από αίτηση του ΛΑΡΙΣΑ APP.

5.4.4.15 Τον εναέριο διάδρομο Z/UZ507 (NEVRA-TSL), ο οποίος είναι N/B κυκλοφορίας και διέρχεται από τις ΜΤΜΑς Τανάγρας και Σκύρου και από την ΤΜΑ Σκιάθου. Το τμήμα NEVRA -TUREN έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL100 και το τμήμα TUREN-TSL, έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL130.

5.4.4.16 Τον εναέριο διάδρομο L/UL607 (PINDO-PAXIS)

- Το τμήμα PINDO-ATV είναι S/B κυκλοφορίας με ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL170.
- Το τμήμα ΡΙΚΟΣ-ΧΟΡΚΙ επηρεάζεται από τις υπερηχητικές πτήσεις της Τανάγρας και από τις περιοχές G-2, H-1 και 3Α.
Χρησιμοποιείται καθημερινά, όλο το 24ωρο, από το FL310 και άνω.
Κάτω από το FL305 χρησιμοποιείται ως:
 - I. CDR 1: FL170-FL305
 - κάθε βράδυ, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 21⁰⁰UTC έως 04⁰⁰UTC
 - τα Παρ/Σαβ/κα, από 13⁰⁰UTC της Παρασκευής μέχρι 04⁰⁰ UTC της Δευτέρας και κατά τις επίσημες αργίες από 21⁰⁰ της παραμονής της αργίας μέχρι τις 04⁰⁰ της επομένης,
 - II. CDR 2: FL210-FL305
 - κάθε Δευτέρα και Τρίτη, από 04⁰⁰UTC έως 21⁰⁰UTC
 - κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 08⁰⁰UTC έως 21⁰⁰UTC
 - κάθε Παρασκευή από 04⁰⁰UTC έως 13⁰⁰UTC.
 - III. CDR 3:
 - FL205-FL305
κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 0400UTC έως 0800UTC
 - Κάτω από το FL205
 - κάθε Δευτέρα και Τρίτη, από 0400UTC έως 2100UTC
 - κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 0800UTC έως 2100UTC
 - κάθε Παρασκευή από 0400UTC έως 1300UTC.



5.4.4.17 Τον εναέριο διάδρομο W58/UW58 (KOROS–KAS), ο οποίος διασχίζει την MTMA Σκύρου, την TMA της Σκιάθου και εν συνεχεία τις MTΜAs Αγχιάλου και Λάρισας. Διακίνηση κυκλοφορίας, στα τμήματα των εναερίων διαδρόμων που διασχίζουν τις MTΜAs στα ύψη ευθύνης τους, προϋποθέτει έγκριση των αρμοδίων υπηρεσιών προσέγγισης.

Ο εναέριος διάδρομος W58/UW58, έχει τις ακόλουθες ιδιαιτερότητες:

- I. το τμήμα SKP–KOROS διασχίζει την MTMA Σκύρου και την TMA Σκιάθου. Έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL100.
- II. το τμήμα SKP–AGH–LSA έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL90 και ανώτατο το FL245
- III. το τμήμα LSA–KOZ–KAS έχει ανώτατο επίπεδο πτήσης το FL140 και ελάχιστο επίπεδο πτήσης στο τμήμα LSA–KOZ το FL110 στο δε KOZ–KAS, το FL90.

Επηρεάζεται από τις περιοχές H-1, G-2 και από την επικίνδυνη περιοχή LGD63 (ΑΜΠΕΛΩΝ), η οποία είναι ενεργοποιημένη καθημερινά από την ανατολή του ηλίου μέχρι τις 2200 UTC, εκτός από Παρασκευή, Σάββατο, Κυριακή και αργίες, από την LGD77 (ΚΡΑΝΕΑ) η οποία ενεργοποιείται καθημερινά SR-1300 UTC και SS-2100 UTC, εκτός από Παρασκευή, Σάββατο, Κυριακή και αργίες καθώς επίσης και από την επικίνδυνη περιοχή LGD82 (ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ), η οποία ενεργοποιείται με NOTAM.

5.4.4.18 Τον εναέριο διάδρομο N/UN137 (BITLA-ANTAR), του οποίου το τμήμα:

- NEVRA–SKP είναι N/B κυκλοφορίας με ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL310.
- BITLA-SKP είναι S/B κυκλοφορίας με ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL170 και το οποίο χρησιμοποιείται ως:

I. CDR 1:

- κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC έως 0400UTC
- τις Παρασκευές και τα Σαββατοκύριακα, από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400 UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες από 2100 της παραμονής της αργίας μέχρι τις 0400 της επομένης,

II. CDR 2:

- κάθε Δευτέρα και Τρίτη, από 0400UTC έως 2100UTC
- κάθε Παρασκευή από 0400UTC έως 1300UTC.



5.4.4.19 Τον εναέριο διάδρομο N/UN132, ο οποίος έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL170. Όλος ο εναέριος διάδρομος (BITLA-KUMBI) είναι S/B κυκλοφορίας, εκτός από το τμήμα ABLON-KEA, το οποίον είναι διπλής όδευσης.

Το τμήμα BITLA-ABLON χρησιμοποιείται ως:

- I. CDR 1:
 - κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC-0400UTC
 - τις Παρασκευές και τα Σαβ/κα από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400 UTC της Δευτέρας
 - τις επίσημες αργίες από 2100 της παραμονής της αργίας μέχρι τις 0400 της επομένης,
- II. CDR 2:
 - κάθε Δευτέρα και Τρίτη, από 0400UTC-2100UTC, FL170-FL460
 - κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 0400UTC-0800UTC, FL305-FL460 και από τις 0800UTC-2100UTC, FL170-FL460
 - κάθε Παρασκευή από 0400UTC έως 1300UTC, FL170-FL460
- III. CDR 3:

Κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 0400UTC-0800UTC, από το FL170-FL305.

5.4.4.20 Τον εναέριο διάδρομο P20/UP20 (MAKED-ABLON)

Επηρεάζεται από τις περιοχές H-1 και G-1.

Το τμήμα MAKED- ELPIS έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης FL250, το δε τμήμα ELPIS-ABLON το FL170.

Χρησιμοποιείται ως:

- I. CDR 1:
 - κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 21⁰⁰UTC-04⁰⁰UTC
 - τα Παρ/Σαβ/κα, από 13⁰⁰UTC της Παρασκευής μέχρι 04⁰⁰ UTC της Δευτέρας
 - τις επίσημες αργίες από 21⁰⁰ της παραμονής της αργίας μέχρι τις 04⁰⁰ της επομένης,
- II. CDR 2:
 - καθημερινά από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 04⁰⁰UTC-21⁰⁰UTC
 - την Παρασκευή από 04⁰⁰UTC έως 13⁰⁰UTC.

5.4.4.21 Τον εναέριο διάδρομο V651/UV651 (AGH-YNN), ο οποίος επηρεάζεται από την περιοχή H-1.

Χρησιμοποιείται ως:

- I. CDR 1:
 - κάθε νύχτα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 21⁰⁰UTC έως 04⁰⁰UTC
 - κάθε Παρ/Σαβ/κο, από 13⁰⁰UTC της Παρασκευής μέχρι 04⁰⁰ UTC της Δευτέρας και κατά τις επίσημες αργίες από 21⁰⁰ της παραμονής της αργίας μέχρι τις 04⁰⁰ της επομένης.
- II. CDR 2:



- κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 04⁰⁰UTC έως 21⁰⁰UTC και την Παρασκευή από 04⁰⁰UTC έως 13⁰⁰UTC.

- 5.4.4.22 Τον εναέριο διάδρομο M/UM749 του οποίου το τμήμα:
- TALAS-ELPIS-SKP είναι S/B κυκλοφορίας με ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL180
 - SKP-ATV είναι διπλής όδευσης με ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL250.
- 5.4.4.23 Τον εναέριο διάδρομο UL617 ο οποίος στο τμήμα SKP-KEA έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL310. Επηρεάζεται από τις περιοχές G-1 και G-3.
- 5.4.4.24 Τους εναερίους διαδρόμους G12/M/UM600 (KRK-GOLDO), που έχουν ελάχιστο επίπεδο πτήσης στο τμήμα YNN-TSL το FL120.
- Επηρεάζονται από την επικίνδυνη περιοχή LGD77(KPANEA) και τον βόρειο τομέα της Λάρισας.
- Σημείωση. – Όταν είναι ενεργοποιημένος ο βόρειος τομέας της Λάρισας, για την διέλευση α/φ γενικής κυκλοφορίας στον εναέριο διάδρομο G12/M/UM603, η το ΛΑΡΙΣΑ APP ελευθερώνει, κατόπιν αίτησης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 είτε κάποιο από τα προσυμφωνηθέντα επίπεδα διέλευσης FL120, FL130 (FL140), FL230, FL240, είτε όποιο άλλο είναι διαθέσιμο.*
- 5.4.4.25 Τον εναέριο διάδρομο V/UV652 (PEREN-SKP) ο οποίος είναι διπλής όδευσης, έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL100. Επηρεάζεται από την τοπική περιοχή πτήσεων ΣΙΘΩΝΙΑ, από τις περιοχές ΨΑΘΟΥΡΑ, 1Α, Η2 και χρησιμοποιείται ως CDR3 επί 24ώρου βάσεως. Για διέλευση κυκλοφορίας απαιτείται συνεργασία με το ΣΑΕ του Χορτιάτη.
- 5.4.4.26 Τον εναέριο διάδρομο N/UN130 του οποίου το τμήμα:
- TSL-MES είναι S/B κυκλοφορίας
 - TSL- ESOPO έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL310.
- 5.4.4.27 Τον εναέριο διάδρομο UP14 (RIKSO-PINDO) ο οποίος είναι διπλής όδευσης και λειτουργεί μόνο κατά τη διάρκεια της νύκτας (2200-0400 UTC) και έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL285.
- 5.4.4.28 Τον εναέριο διάδρομο UL737 (ERANA-TSL) ο οποίος είναι S/B κυκλοφορίας από το FL245 και άνω.
- 5.4.4.29 Τον εναέριο διάδρομο T/UT262 (ERANA-VEDIX-YNN) ο οποίος είναι W/B κυκλοφορίας με ελάχιστο επίπεδο πτήσης στο τμήμα:
- ERANA-VEDIX το FL245
 - VEDIX-YNN το FL120.



5.4.5 **Οδεύσεις**

5.4.5.1 Η κυκλοφορία στο TALAS, ERANA ή MAKED που έχει προορισμό το α/δ της Σκιάθου, εισέρχεται στο FL330 ή χαμηλότερα και ακολουθεί τη διαδρομή TALAS-TSL-SKP (επειδή το ελάχιστο επίπεδο πτήσης του εναερίου διαδρόμου M749 είναι το FL180).

5.4.5.2 Κατά τη διεξαγωγή των υπερηχητικών πτήσεων της Τανάγρας, η κυκλοφορία που εισέρχεται στο σημείο PINDO με σχέδιο πτήσης μέσω L/UL607- ATV ή BITLA-UN132-ABLON θα οδεύει μέσω TSL-SKP-ATV.

5.4.5.3 Κατά την διεξαγωγή υπερηχητικών πτήσεων της Λάρισας, η κυκλοφορία που εισέρχεται στο σημείο TALAS M/UM749, N/UN132, N/UN137,θα οδεύει μέσω TSL- SKP- ATV.

5.4.5.4 Η όδευση μέσω BITLA-KAS είναι διαθέσιμη για κυκλοφορία σε επίπεδα πτήσης FL320 ή χαμηλότερα, η δε όδευση μέσω KAS-BITLA στο FL310 ή χαμηλότερα, εκτός και αν συμφωνηθεί διαφορετικά μεταξύ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ACC και ΣΚΟΠΙΑ ACC.

5.4.5.5 Η κυκλοφορία που οδεύει μέσω TSL-M987-EVIVI, εξέρχεται στα επίπεδα πτήσης FL260 και FL320, λόγω εσωτερικού FLAs, διαφορετικά απαιτείται συνεργασία με τον τομέα AC14.

5.4.5.6 Ο εναέριος διάδρομος N79/UN79 (GOLDO-PINDO) καθιερώνεται ως W/B κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου η κυκλοφορία από PINDO για GOLDO θα οδεύει μέσω TSL.

5.4.5.7 ANAXΩΡΗΣΕΙΣ ΜΕΣΩ ABLON

Όλες οι αναχωρήσεις προς βορρά από το "Ελ. Βενιζέλος" οδεύουν μέσω Z507.

Μέσω ABLON επιτρέπονται:

- μέχρι το FL160:
 - οι αναχωρήσεις που έχουν προορισμό τα α/δ Σκιάθου, Αγχιάλου, Λαρίσης, Κοζάνης, Καστοριάς, Σκύρου και
 - η στρατιωτική κυκλοφορία

Σε περίπτωση επιπέδου πτήσης διαφορετικού από το FL160, το ΑΘΗΝΑΙ APP ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ.

- μέχρι το FL120:
 - όσα α/φ δεν είναι εξοπλισμένα με σύστημα πλοήγησης RNAV
 - δεν ανεβαίνουν πάνω από το FL120.

Σε κάθε περίπτωση το ΚΕΠΜΑ ενημερώνεται από το ΑΘΗΝΑΙ APP.

** Σημείωση.- Οι ανωτέρω περιορισμοί μπορεί να αναστέλλονται (σύμφωνα με το RAD) κατά τη χειμερινή περίοδο (από Οκτώβριο-Απρίλιο), λόγω μειωμένης κίνησης.*



5.4.6 Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC4

Πέραν των γενικών καθηκόντων, οι ελεγκτές του τομέα AC4 εκτελούν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:

5.4.6.1 Ο ΕΛΕΓΚΤΗΣ PANTAP:

5.4.6.1.1 Συνεργάζεται με το ΑΘΗΝΑΙ APP ως ακολούθως:

- I. μεταβιβάζει τον έλεγχο και την επικοινωνία των α/φ στα σημεία ABLON και ΧORKI
- II. μεταβιβάζει στα α/φ που έχουν προορισμό το α/δ Ελ. Βενιζέλος, ανάλογα με το διάδρομο εν χρήσει, τις ακόλουθες STARS:
 - ABLON 1C ή ΧORKI 1C όταν RWY ο 03L/R
 - ABLON 1P ή ΧORKI 1P όταν RWY ο 03L/R (κατόπιν συνεργασίας)
 - ABLON 1B ή ΧORKI 2B όταν RWY ο 21L/R
- III. θεωρεί τα σημεία ABLON και ΧORKI ως ένα σημείο για λόγους διαχωρισμού και παραδίδει τις αφίξεις, χωρίς συνεργασία, στο:
 - FL170 όταν έχουν προορισμό το Ελ. Βενιζέλος
 - FL210 όταν έχουν προορισμό τα α/δ Μυκόνου, Πάρου ή Νάξου
- IV. αναμένει τις αναχωρήσεις στο σημείο ABLON στο FL160.

5.4.6.1.2 Συνεργάζεται με το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP ως ακολούθως:

- I. Μεταβιβάζει στο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP την κυκλοφορία που έχει προορισμό το α/δ της Θεσσαλονίκης, στα προσυμφωνημένα επίπεδα πτήσης, ως εξής:
 - μέσω του εναερίου διαδρόμου L617 (*30NM south of TSL/DVOR/DME*) → στο FL140
 - μέσω του εναερίου διαδρόμου Z507 (*στα 30 NM R143 TSL/DVOR/DME*) → στο FL140
 - μέσω των εναερίων διαδρόμων G12/M600 ή M603 → στο FL150
- II. Αναμένει την κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Θεσσαλονίκης μέσω:
 - του εναερίου διαδρόμου L617 στο → στο FL130
 - των εναερίων διαδρόμων G12/M600 ή M603, → στο FL140

5.4.6.1.3 Διαχωρίζει στο ΚΕΑ/VOR τη συγκλίνουσα S/B κυκλοφορία του τομέα του που οδεύει μέσω ΡΙΝΔΟ-ΚΕΑ και SKP-ΚΕΑ και συνεργάζεται με τον AC16 για το διαχωρισμό της, με τη συγκλίνουσα S/B κυκλοφορία που οδεύει στο ΚΕΑ/VOR μέσω G/UG33.

5.4.6.1.4 Παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην ΤΜΑ Σκιάθου πάνω από το FL115-FL140.



- 5.4.6.1.5 Παραδίδει στον τομέα AC5 την κυκλοφορία με προορισμό το α/δ της Σαντορίνης στο FL290.
- 5.4.6.1.6 Εξουσιοδοτεί την κυκλοφορία, όταν είναι ενεργοποιημένη η ΚΡΑΝΕΑ:
- να ακολουθήσει τη διαδρομή TSL– KAS –YNN, εάν ίπταται μέχρι και το FL195
 - να παρεκκλίνει 20NM βόρεια του εναερίου διαδρόμου G12/M600, εάν ίπταται πάνω από το FL195.
- 5.4.6.1.7 Αναμένει από το ΣΚΟΠΙΑ ACC ότι:
- θα διαχωρίζει
 - την κυκλοφορία που συγκλίνει στο TSL VOR από τα σημεία MAKED, EPANA και TALAS
 - την κυκλοφορία που συγκλίνει στο σημείο ELPIS από τα σημεία MAKED και TALAS
 - θα μεταβιβάζει την S/B κυκλοφορία μέσω BITLA UN137 και BITLA UN132 στο FL310 (τα υπόλοιπα επίπεδα πτήσης 350, 410 και 450 ανήκουν στον AC10)
 - θα μεταβιβάζει την κυκλοφορία με προορισμό το α/δ της Σκιάθου και της Λήμνου στο FL330 ή χαμηλότερα.
- 5.4.6.1.8 Αναμένει από το TIPANA ACC την κυκλοφορία που εισέρχεται στο σημείο PINDO και οδεύει KAS-UM603-TSL στο FL270 και FL330 (τα επίπεδα πτήσης FL370 και FL390 ανήκουν στον AC10).
- 5.4.6.1.9 Μεριμνά να μεταβιβάζεται στο TIPANA ACC η κυκλοφορία που εξέρχεται στο σημείο PINDO και οδεύει μέσω UN79-RODON από το FL285 και άνω.
- 5.4.6.1.10 Μεταβιβάζει τα αεροσκάφη στον τομέα AC14 ή AC16 με manual handover, όταν δεν τα χρειάζεται και όσο πιο έγκαιρα μπορεί.
- 5.4.6.1.11 Συνεργάζεται με τον τομέα AC14 για να μεταβιβάσει την κυκλοφορία η οποία οδεύει από TSL-UM987-EVIVI σε επίπεδα πτήσης διαφορετικά των προσυμφωνημένων FL260 και FL320.
- 5.4.6.1.12 Διαχωρίζει στο ΡΙΚΟΣ την κυκλοφορία η οποία εμπλέκεται μέσω των εναερίων διαδρόμων G12/M600 και L/UL607.
- 5.4.6.1.13 Συνεργάζεται με τον AC10, αν χρειασθεί να εφαρμοσθεί το RVSM Contingency FLAs με το ΣΚΟΠΙΑ ACC, σύμφωνα με το οποίο οι πτήσεις μεταβιβάζονται:
- από το ΚΕΠΜΑ στο ΣΚΟΠΙΑ ACC στο: FL320 ή FL340
 - από το ΣΚΟΠΙΑ ACC στο ΚΕΠΜΑ: FL290, FL370* ή FL410.

* Σημείωση. -Το FL370 εξαιρείται από το σημείο BITLA.



- 5.4.6.1.14 Διαχωρίζει την NW/B κυκλοφορία του UP14 με τον εναέριο διάδρομο UZ507.
- 5.4.6.1.15 Διαχωρίζει στο σημείο διασταύρωσης την W/B κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UN79 (GOLDO-PINDO) με την N/B κυκλοφορία του UL617 (TSL-MAKED).
- 5.4.6.1.16 Διαχωρίζει στο TSL/VOR, την N/B κυκλοφορία των εναερίων διαδρόμων UL617 και UZ507 με την W/B του εναερίου διαδρόμου UM603.
- 5.4.6.1.17 Δεν τροποποιεί τα δεδομένα πτώσης της E/B κυκλοφορίας (ύψος, πορεία ταχύτητα), πέραν των σημείων EDASI και ELPIS χωρίς προηγούμενη συνεργασία με τον επόμενο τομέα AC14.
- 5.4.6.1.18 Διαχωρίζει μέσα στον τομέα AC16 την SE/B κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UP14 η οποία εμπλέκεται με αυτήν του εναερίου διαδρόμου UN130.
- 5.4.6.1.19 Αυξάνει τα ελάχιστα του διαμήκη διαχωρισμού από 10NM σε 15NM και δεν παρέχει διαχωρισμούς radar με βάση την ταχύτητα, σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε mono-radar, με λήψη δεδομένων από το radar του Πηλίου.
- 5.4.6.2 Ο PLANNER:
- 5.4.6.2.1 Ενημερώνει το ΑΘΗΝΑΙ APP για τα επίπεδα πτήσης που κατέχει το ΤΑΝΑΓΡΑ APP στον εναέριο διάδρομο M/UM749.
- 5.4.6.2.2 Συνεργάζεται με το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP για την κυκλοφορία από/προς την ΤΜΑ μέσω των εναερίων διαδρόμων L617 και Z507 καθώς επίσης και γι' αυτήν μέσω των σημείων EDASI και LOPOS των εναερίων διαδρόμων M603 και G12/M600 αντίστοιχα. Επίσης εκδίδει εξουσιοδοτήσεις για κυκλοφορία, η οποία αναχωρεί από το α/δ Θεσ/νίκης με προορισμό το α/δ Καστοριάς.
- 5.4.6.2.3 Ενημερώνει το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP για τα επίπεδα πτήσης (100 έως και 130) που εκχωρούνται κατά περίπτωση από το ΚΕΠΜΑ στο ΛΑΡΙΣΑ APP μετά από αίτημά του, στο σημείο AGISA (34 NM βόρεια του SKP/VOR και 47 NM νότια του TSL/VOR) του εναερίου διαδρόμου B1/L617 και στο παράπλευρο σημείο του εναερίου διαδρόμου Z507.
- 5.4.6.2.4 Συνεργάζεται με το ΑΛΜΥΡΟΣ APP για την κυκλοφορία που αφικνείται στο α/δ της Αγκιάλου μέσω SKP/VOR και για τις υπερπήσεις της ΤΜΑ Σκιάθου μέχρι και το FL115, όταν το α/δ της Σκιάθου δεν λειτουργεί.
- 5.4.6.2.5 Συνεργάζεται με το ΣΚΙΑΘΟΣ APP για κυκλοφορία από/προς το α/δ μέσω του εναερίου διαδρόμου L617/SKP/VOR. Υπενθυμίζει, κατά την έκδοση εξουσιοδότησης για αναχώρηση N/B κυκλοφορίας προς TSL/VOR, ότι το α/φ πρέπει να έχει στα 15 NM βορείως του SKP/VOR (δηλαδή εντός της ΤΜΑ Σκιάθου) FL100 ή παραπάνω.



- 5.4.6.2.6 Συνεργάζεται, όταν χρειάζεται, με την το ΤΑΝΑΓΡΑ APP για την S/B κυκλοφορία που οδεύει από SKP προς ABLON.
- 5.4.6.2.7 Εκδίδει εξουσιοδότηση για α/φ που αναχωρεί από το α/δ της Σκύρου προς SKP/VOR και παραπέμπει στον planner του AC14, όταν οδεύει προς KRO ή LMO μέσω του εναερίου διαδρόμου G33.
- 5.4.6.2.8 Συνεργάζεται με τον planner του AC16 για την κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου G/UG33 που εμπλέκεται στην ΚΕΑ με την κυκλοφορία του AC4.
- 5.4.6.2.9 Ενημερώνει για την ενεργοποίηση του βόρειου τομέα της Λάρισας, το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP, τον planner του τομέα AC6, τον τομέα VFR και το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP.
- 5.4.6.2.10 Συνεργάζεται με το ΛΑΡΙΣΑ APP:
- I. για κυκλοφορία από/προς τα α/δ Καστοριάς ή Κοζάνης
 - II. για την υπεριπτάμενη κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου G12 M600 που εμπλέκεται με την κυκλοφορία από/προς το α/δ Κοζάνης ή Καστοριάς.
- Όταν είναι ενεργοποιημένος ο βόρειος τομέας, συνεργάζεται επίσης:
- I. για την κυκλοφορία προς το α/δ Μακεδονία μέσω των σημείων LOPOS ή EDASI
 - II. για την E/B υπεριπτάμενη κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου G12/M600.
- 5.4.6.2.11 Εκχωρεί ύψη στην περιοχή συνεργασίας 3A και ενημερώνει τους τομείς AC6 και VFR, καθώς επίσης και το ΤΑΝΑΓΡΑ APP.
- 5.4.6.2.12 Ενημερώνει τον ελεγκτή radar να θέσει και στη συνέχεια θέτει και ο ίδιος σε κατάσταση RX, τη συχνότητα 130.700 του FIC/VFR, όταν ενημερωθεί από τον ελεγκτή της θέσης VFR, ότι η θέση VFR κλείνει. Η ακρόαση τερματίζεται το πρωί, όταν ενημερωθεί από τον αρμόδιο ελεγκτή, ότι άνοιξε η θέση VFR.
- 5.4.6.3 Ο ΒΟΗΘΟΣ:
- 5.4.6.3.1 Παραπέμπει το ΣΚΥΡΟΣ APP να συνεργασθεί με το βοηθό του AC16 για α/φ που αναχωρούν από το α/δ της Σκύρου προς KRO ή LMO μέσω του εναερίου διαδρόμου G33.
- 5.4.6.3.2 Παρακολουθεί τα coordinated strips για να επιβεβαιώσει ότι ολοκληρώθηκε επιτυχώς η μεταβίβαση του EST στο ΣΚΟΠΙΑ ACC και στο ΤΙΡΑΝΑ ACC μέσω της διαδικασίας OLDI.



5.5 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC5 - MIL/LOW (LGGGMILL)

5.5.1 Περιγραφή του τομέα AC5

5.5.1.1 Ο τομέας AC5 είναι ο low του τομέα AC15 και καλύπτει το κεντρικό τμήμα του FIR Αθηνών, από το MFA μέχρι και το FL325.

5.5.1.2 Σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε monop radar, η προεπιλογή ραντάρ που ενδείκνυται είναι αυτή του Υμηττού.

5.5.1.3 Από τις διαθέσιμες συχνότητες του τομέα, προτεινόμενη VHF συχνότητα είναι η 125.200, η οποία είναι climax, εγκαταστημένη σε Υμηττό/Γεράνεια και Σητεία, και UHF η 279.150, η οποία είναι εγκαταστημένη στη Σητεία.

5.5.1.4 Όταν η θέση VFR δεν λειτουργεί, ακροάται στη συχνότητα του FIC 119.750.

5.5.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου

5.5.2.1 Ο ελάχιστος διαχωρισμός ραντάρ που θα υφίσταται κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, μεταξύ:

- I. ΚΕΠΑΘ και ΑΘΗΝΑΙ APP είναι 10 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία
- II. ΚΕΠΑΘ και ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP είναι:
 - 20 NM, όταν τα α/φ είναι ισοταχή και
 - 30 NM, όταν το ακολουθούν είναι ταχύτερο κατά 20 knots, αλλά όχι περισσότερο των 40 knots IAS.

5.5.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC5

Οι ελεγκτές του τομέα AC5 συνεργάζονται:

- I. με τους τομείς AC1, AC2, AC4, AC6, AC7, AC11, AC16 και AC15
- II. με το ΑΘΗΝΑΙ APP για κυκλοφορία μέχρι και το FL245 από/προς την ΤΜΑ, μέσω των σημείων BADEL, SOREV και VELOP
- III. με το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP για:
 - τις αφίξεις στα α/δ της ΤΜΑ μέσω ALIKI, XAVIS και NAVUS
 - αναχωρήσεις από Ηράκλειο μέσω ALIKI, EPALO και BAVES
 - τις υπερπτήσεις της ΤΜΑ Ηρακλείου μέχρι και το FL155, των αεροδιαδρόμων L612 (TRL-SIT), L617/A10/A14 (MIL-SIT), L607 (KEA- SIT)
- IV. με το ΣΟΥΔΑ APP για:
 - τις αφίξεις και αναχωρήσεις προς/από Σούδα, μέσω των σημείων RUSOS, MANOK, SOKRI και BAVES
 - τις υπερπτήσεις της ΤΜΑ Σούδας μέσω του εναερίου διαδρόμου J65



- την έκδοση άδειας διέλευσης των υπερπτήσεων, στο τμήμα SOKRI-PLH του Β1, μέχρι το FL245, κατά τις εργάσιμες ημέρες.
- V. με το ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ APP για κυκλοφορία από/προς την ΤΜΑ μέχρι και το FL155
- VI. με το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP για κυκλοφορία μέσω του εναερίου διαδρόμου J65 (SOKRI-TRL) μέχρι και το FL245
- VII. με το Πεδίο Βολής Κρήτης (Π.Β.Κ.) για το συντονισμό της κυκλοφορίας όταν οι περιοχές του ΠΒΚ είναι ενεργοποιημένες.
- VIII. με την υπηρεσία AFIS του α/δ της Μήλου, στο οποίο έχουν καθιερωθεί ενόργανες διαδικασίες προσέγγισης/αναχώρησης.

5.5.4 **Περιορισμοί εναερίου χώρου**

Ο τομέας AC5 περιλαμβάνει:

5.5.4.1 Την ΤΜΑ Ηρακλείου, η οποία αποτελείται από:

- τον **βόρειο τομέα**, ο οποίος συμπεριλαμβάνει:
 - την περιοχή Ηρακλείου, η οποία εκτείνεται από 1000FT-FL245. Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει:
 - το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP μέχρι και το FL155,
 - το ΚΕΠΑΘ, από το FL155 μέχρι το FL245
 - την περιοχή της Σητείας, η οποία εκτείνεται από 2000FT-FL125. Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP μέχρι και το FL125.
- τον **νότιο τομέα**, ο οποίος εκτείνεται από 5500FT μέχρι και το FL155. Όταν ενεργοποιείται, εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP. Η ενεργοποίηση γίνεται σε συνεργασία με το ΚΕΠΑΘ.

5.5.4.2 Την ΜΤΜΑ Σούδας η οποία είναι UNL. Μέσα στα πλευρικά όρια της ΜΤΜΑ εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχεται:

- I. από το Σούδα APP, ως ακολούθως:
 - από 1000FT-UNL
κάθε μέρα, από Δευτέρα – Πέμπτη, από τις 0400UTC - 2100UTC και την Παρασκευή από τις 0400UTC - 1200 UTC
 - από 1000FT- FL155
 - α) κάθε βράδυ, από Δευτέρα – Πέμπτη, από τις 2100UTC- 0400UTC
 - β) τα Παρ/Σαβ/κα, από 1200UTC της Παρασκευής έως 0400UTC της Δευτέρας
 - γ) τις αργίες, από 1200 ή 2200UTC της προηγούμενης έως 0400UTC.
- II. από το ΚΕΠΑΘ, πάνω από το FL155, ως ακολούθως:



- α) κάθε βράδυ, από Δευτέρα – Πέμπτη, από τις 2100UTC-0400UTC
- β) τα Παρ/Σαβ/κα, από 1200 UTC της Παρασκευής έως 0400 UTC της Δευτέρας
- γ) τις αργίες από 1200 ή 2200 UTC της προηγούμενης έως 0400 UTC της επομένης. *(Το ΚΕΠΑΘ θα συνεργάζεται με το Σούδα APP για την ακριβή ώρα έναρξης της αργίας).*

5.5.4.3 Τις επικίνδυνες περιοχές:

- | | |
|------------------------|--------------|
| • LGD76 (ΚΑΡΑΒΙΑ) | MSL-FL150 |
| • LGD81 (ΜΑΛΕΜΕ) | GND/SL-FL160 |
| • LGD83 (ΜΥΡΤΩΟΝ) | SL-UNL |
| • LGD88 (ΑΚΡΑ ΣΠΑΘΑ) | SL-UNL |
| • LGD89 (ΑΚΡΑ ΧΟΝΔΡΟΣ) | SL-UNL |
| • LGD90 (ΑΚΡΩΤΗΡΙ) | GND/SL-UNL |

Σημείωση.– Όταν ενεργοποιούνται οι επικίνδυνες περιοχές και LGD90 (ΑΚΡΩΤΗΡΙ), το ΣΟΥΔΑ APP ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ.

5.5.4.4 Τις περιοχές συνεργασίας:

- 5A
- 10A (Low MSL-FL300/10A Upper FL300-FL400)

5.5.4.5 Το Π.Β.Κ. και τα τμήματα:

- A
- B (συμπεριλαμβάνει και το τμήμα A)

5.5.4.6 Την περιοχή κράτησης α/φ NE-3 A:

- H3 (FL270-FL330)

5.5.4.7 Τις περιοχές κράτησης ΑΣΕΠΕ (ORBIT AREAS):

- G-3 (250-270)
- G-4 (230-270)
- G-5 (230-270)

5.5.4.8 Τον εναέριο διάδρομο P/UP32 (NEVIK–MIL), ο οποίος στο τμήμα ΕΒΟΚΑ-MONUV έχει MFL το FL290 και επηρεάζεται από την επικίνδυνη περιοχή LGD83 (ΜΥΡΤΩΟΝ) και την περιοχή 5A.



- 5.5.4.9 Τον εναέριο διάδρομο J/UJ65 (TRL–SUD–SIT), ο οποίος στο τμήμα SUD–IRA επηρεάζεται από τις επικίνδυνες περιοχές LGD89 και LGD90 και τις περιοχές 5A και G-5.
- 5.5.4.10 Τον εναέριο διάδρομο B1/UB1 (ARLOS–SKP).
- Το ΚΕΠΑΘ παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στο τμήμα που διασχίζει την ΜΤΜΑ μεταξύ SOKRI–PLH, ως ακολούθως:
- από το FL250 συμπεριλαμβανομένου και άνω, κατά τις εργάσιμες ημέρες, δηλαδή από 0400 UTC της Δευτέρας έως 2100 UTC της Πέμπτης και την Παρασκευή από 0400 έως 1200 UTC.
 - από το FL100 και άνω,
 - τα Σαβ/κα, δηλαδή από 1200UTC της Παρασκευής μέχρι 0400UTC της Δευτέρας
 - τις επίσημες αργίες, από 1200 ή 2200 UTC της προηγούμενης έως 0400 UTC της επομένης. (Το ΚΕΠΑΘ θα συνεργάζεται με το ΣΟΥΔΑ APP για την ακριβή ώρα έναρξης της αργίας, 1200 ή 2200 UTC).
- 5.5.4.11 Τον εναέριο διάδρομο P/UP169 (ATV–SUD) ο οποίος επηρεάζεται από την επικίνδυνη περιοχή LGD83, το τμήμα Α του ΠΒΚ και την περιοχή 5Α. Χρησιμοποιείται, ως:
- I. CDR 1
- κάθε νύχτα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 2100UTC μέχρι τις 0400UTC
 - κάθε Σαβ/κο από τις 1300UTC της Παρασκευής μέχρι τις 0400UTC της Δευτέρας
 - τις επίσημες αργίες από τις 2100UTC της προηγούμενης μέχρι τις 0400UTC της επομένης.
- II. CDR 2
- Κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 0400UTC μέχρι τις 2100UTC και την Παρασκευή από τις 0400UTC μέχρι τις 1300UTC.
- 5.5.4.12 Τον εναέριο διάδρομο L/UL612 (TRL–SIT) ο οποίος επηρεάζεται από τις επικίνδυνες περιοχές LGD83 και LGD76, την τοπική περιοχή πτήσεων ΤΡΙΠΟΛΗ, την περιοχή 5Α και τις περιοχές G-4 και G-5 και το ΠΒΚ. Χρησιμοποιείται, ως:
- I. CDR 1
- Πάνω από το FL245, καθημερινά, επί 24ώρου βάσεως
 - Κάτω από το FL245
 - κάθε νύχτα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 2100UTC μέχρι τις 0400UTC
 - κάθε Σαβ/κο από τις 1300UTC της Παρασκευής μέχρι τις 0400UTC της Δευτέρας



- τις επίσημες αργίες από τις 2100UTC της προηγούμενης μέχρι τις 0400UTC της επομένης.

II. CDR 2

Κάθε μέρα από το FL205 μέχρι το FL245 από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 0400UTC μέχρι τις 2100UTC και τη Παρασκευή από τις 0400UTC μέχρι τις 1300UTC.

III. CDR 3

Κάτω από το FL205, κάθε μέρα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από 0400UTC μέχρι τις από τις 2100UTC και την Παρασκευή από 0400UTC μέχρι τις από τις 1300UTC.

5.5.4.13 Τον εναέριο διάδρομο UP37 (ASTIS-KOR), ο οποίος είναι μονής όδευσης με κατεύθυνση βορειοδυτική, με ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL285. Λειτουργεί μόνο κατά τη διάρκεια της νύκτας από τις 2200-0400UTC.

5.5.4.14 Τον εναέριο διάδρομο UP23 (SIT-LORNO), ο οποίος είναι μονής όδευσης με κατεύθυνση βορειοδυτική, με ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL285. Λειτουργεί μόνο κατά τη διάρκεια της νύκτας από τις 2200-0400UTC.

5.5.5 **Οδεύσεις**

5.5.5.1 Κυκλοφορία με προορισμό το LGIR που προέρχεται:

- από MIL, οδεύει μέσω ALIKI- XAVIS
- από KRO, οδεύει μέσω T514 - ERITI – XAVIS.

5.5.6 **Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC5**

Πέραν των γενικών καθηκόντων, οι ελεγκτές του τομέα AC5 εκτελούν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:

5.5.6.1 Ο ΕΛΕΓΚΤΗΣ PANTAP:

5.5.6.1.1 Συνεργάζεται με το ΑΘΗΝΑΙ APP ως ακολούθως:

- μεταβιβάζει τον έλεγχο και την επικοινωνία των α/φ στα σημεία BADEL, SOREV ή VELOP
- μεταβιβάζει προς τα α/φ με προορισμό το α/δ Ελ. Βενιζέλος, ανάλογα με το διάδρομο εν χρήσει, τις ακόλουθες STARS:

RWY 03L/R

- BADEL 3C
- BADEL 3P (μετά από αίτημα του ΑΘΗΝΑΙ APP)
- SOREV 1C
- VELOP 1C

RWY 21L/R

- SOREV 1B
- VELOP 1B



III. παραδίδει τις αφίξεις και αναμένει τις αναχωρήσεις στα ακόλουθα προσυμφωνημένα ύψη:

Σημεία	Αφίξεις	Αναχωρήσεις
BADEL	FL180	FL170
SOREV	FL180	FL170
VELOP	FL170	FL160

- 5.5.6.1.2 Διαχωρίζει, εντός του τομέα AC2, τη συγκλίνουσα E/B κυκλοφορία στα σημεία RAPOS και RIPLI, από το FL245 και άνω.
- 5.5.6.1.3 Συνιστάται να μεταβιβάζει την κυκλοφορία από MIL προς RAPOS, μέχρι το FL245, στον τομέα AC2, έγκαιρα, με manual handover, όταν αυτή δεν εμπλέκεται με κυκλοφορία του τομέα του, καθόσον ο τομέας AC2 ευθύνεται για το διαχωρισμό αυτής της κυκλοφορίας.
- 5.5.6.1.4 Παραδίδει στον τομέα AC2 την κυκλοφορία με προορισμό τα α/δ της Μυκόνου, Πάρου και Νάξου, στο FL150 ή χαμηλότερα.
- 5.5.6.1.5 Διαχωρίζει εντός του τομέα AC2, την E/B κυκλοφορία που συγκλίνει στο σημείο ASTIS από τους εναερίους διαδρόμους M/UM601 και L/UL52.
- 5.5.6.1.6 Διαχωρίζει, εντός του τομέα AC1, την S/B κυκλοφορία που συγκλίνει στο SIT/VOR μέσω των εναερίων διαδρόμων L/UL612, L/UL607 και L/UL617.
- 5.5.6.1.7 Διαχωρίζει εντός του τομέα AC6, την W/B κυκλοφορία που οδεύει μέσω του τομέα του στο KOR/NDB.
- 5.5.6.1.8 Διαχωρίζει την NW/B κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UP23 με αυτήν των εναερίων διαδρόμων UB1 και UP32.
- 5.5.6.2 Ο PLANNER:
- 5.5.6.2.1 Συνεργάζεται με το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP για την κυκλοφορία που οδεύει προς/από την ΤΜΑ Ηρακλείου μέσω του τομέα του.
- 5.5.6.2.2 Συνεργάζεται με το ΣΟΥΔΑ APP για την κυκλοφορία που οδεύει προς/από την ΜΤΜΑ Σούδας μέσω του τομέα του.
- 5.5.6.2.3 Ενημερώνει το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP, εφόσον επηρεάζεται, για τις υπερπτήσεις μέσω του εναερίου διαδρόμου J65 (SUD-TRL) και ζητά approval request από το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP για τις αναχωρήσεις από το α/δ της Σούδας μέσω του εναερίου διαδρόμου J65 (SUD-TRL).
- 5.5.6.2.4 Ενημερώνει τους εμπλεκόμενους τομείς, καθώς επίσης και τον τομέα VFR για την ενεργοποίησή του Π.Β.Κ.



5.5.6.2.5 Ενημερώνει το Π.Β.Κ., όταν είναι ενεργοποιημένο, για την κυκλοφορία του τομέα του που θα το επηρεάσει στα σημεία και στα ύψη που του έχει ζητηθεί.

Σημείωση.– Όταν πρόκειται να ενεργοποιηθεί το Π.Β.Κ. γνωστοποιείται στον planner του AC5:

- *το τμήμα του Π.Β.Κ. που ενεργοποιείται*
- *το χρονικό διάστημα*
- *οι εναέριοι διάδρομοι καθώς και τα επίπεδα πτήσης που επηρεάζονται, όταν και εφόσον χρειάζεται*
- *οι εναλλακτικές διαδρομές που προτείνεται να ακολουθεί η GAT κυκλοφορία*

Γενικά, καθόλη τη διάρκεια ενεργοποίησης των περιοχών του ΠΒΚ θα επιδιώκεται να μην επιβάλλεται κανένας περιορισμός στην εναέρια κυκλοφορία που διέρχεται από αυτές. Υπάρχει όμως περίπτωση, το ΠΒΚ, κατά την πραγματοποίηση ορισμένων βολών, να ζητήσει από το ΚΕΠΑΘ να εκτρέψει την κυκλοφορία μέσω εναλλακτικών διαδρομών, προκειμένου να αποφύγουν ορισμένες περιοχές (π.χ. υπάρχει περίπτωση να ζητηθεί η κυκλοφορία προς/από το α/δ της Σούδας να οδεύει μέσω του σημείου αναφοράς SOKRI).

5.5.6.2.6 Εκχωρεί ύψη στην περιοχή συνεργασίας 5A και ενημερώνει τον planner του τομέα AC11 και του AC7, τον τομέα VFR και τις Προσεγγίσεις Σούδας και Καλαμάτας.

5.5.6.2.7 Συνεργάζεται με το ΜΗΛΟΣ AFIS και συντονίζει τις αφίξεις στο α/δ της Μήλου, εκδίδει τις εξουσιοδοτήσεις των α/φ που αναχωρούν σύμφωνα με τις διαδικασίες που ισχύουν για τα α/δ με εξυπηρέτηση AFIS.

5.5.6.2.8 Ενημερώνει τον ελεγκτή radar να θέσει και στη συνέχεια θέτει και ο ίδιος σε κατάσταση RX, τη συχνότητα 119.750 του FIC/VFR, όταν ενημερωθεί από τον ελεγκτή της θέσης VFR, ότι η θέση VFR κλείνει. Η ακρόαση τερματίζεται το πρωί, όταν ενημερωθεί από τον αρμόδιο ελεγκτή, ότι άνοιξε η θέση VFR.

5.5.6.3 Ο ΒΟΗΘΟΣ:

5.5.6.3.1 Μεταβιβάζει στις Προσεγγίσεις Ηρακλείου, Σούδας και Σαντορίνης τις εξουσιοδοτήσεις που εκδίδει ο planner.

5.5.6.3.2 Μεταβιβάζει πρόσθετες πληροφορίες στο Π.Β.Κ. για τη θέση ή τη διαδρομή ενός α/φ, σε περίπτωση που ζητηθεί.



5.6 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC6 – KRK/LOW/UPPER (LGGGKRK)

5.6.1 Περιγραφή του τομέα AC6

5.6.1.1 Ο τομέας AC6 καλύπτει το βορειοδυτικό τμήμα του FIR Αθηνών, από το MFA μέχρι UNL.

5.6.1.2 Σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε monoradar, η προεπιλογή ραντάρ που ενδείκνυται είναι αυτή της Λευκάδας.

5.6.1.3 Από τις διαθέσιμες συχνότητες του τομέα, προτεινόμενη VHF συχνότητα είναι η 134.325, που είναι climax, εγκαταστημένη σε Υμηττό/Γεράνεια και Ακαρνανικά, και UHF η 370.525, που είναι εγκαταστημένη στα Μακαρονικά.

5.6.1.4 Όταν η θέση VFR δεν λειτουργεί, ακροάται στη συχνότητα του FIC 130.925.

5.6.1.5 Για την καλύτερη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας το ΚΕΠΑΘ έχει εκχωρήσει στο ΚΕΡΚΥΡΑ APP την ευθύνη παροχής εξυπηρέτησης Ε.Κ. σε συγκεκριμένα τμήματα εναερίων διαδρόμων, από το MFA του εναερίου διαδρόμου μέχρι και το FL245.

Όσον αφορά στον τομέα AC6 τα τμήματα αυτά ορίζονται ως ακολούθως:

Από τα όρια της ΤΜΑ Κέρκυρας έως το σημείο:

- OLGAT του εναερίου διαδρόμου L53
- PARNΑ του εναερίου διαδρόμου L53
- TIGRA του εναερίου διαδρόμου L995
- TIGRA του εναερίου διαδρόμου T75.

5.6.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου

5.6.2.1 Ο ελάχιστος διαχωρισμός ραντάρ που θα υφίσταται κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, μεταξύ των:

- I. ΚΕΠΑΘ και ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC, είναι:
 - 15 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία
 - 10 NM, κατόπιν συνεργασίας
- II. ΚΕΠΑΘ και ΤΙΡΑΝΑ ACC είναι 10 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία
- III. ΚΕΠΑΘ και ΑΘΗΝΑΙ APP είναι 10 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία.



5.6.2.2 Με όλες τις ανωτέρω μονάδες, εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

5.6.3 **Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC6**

Οι ελεγκτές του τομέα AC6 συνεργάζονται:

- I. με τους τομείς ελέγχου AC4, AC5, AC10, AC11, AC12 και AC15.
- II. με το ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC για τα σημεία TIGRA και OLGAT από το FL245 και άνω
- III. με το ΤΙΡΑΝΑ ACC για όλα τα σημεία εκτός από το PINDO
- IV. με το ΑΘΗΝΑΙ APP για τα σημεία ΡΙΚΑΔ, ΡΙΜΑΧ και ΡΙΛΙΝ
- V. με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP, μέχρι και το FL245, για κυκλοφορία από/προς την ΤΜΑ, μέσω ΥΝΝ/ΒΟΡ όταν δεν λειτουργεί το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP, και ΓΑΡΤΑ όταν δεν λειτουργεί ή δεν επηρεάζονται τα ύψη ευθύνης του ΑΚΤΙΟΝ APP, αλλιώς οι συνεργασίες γίνονται step by step
- VI. με το ΑΚΤΙΟΝ APP, μέχρι και το FL120, για κυκλοφορία, από/προς την ΜΤΜΑ μέσω ΓΑΡΤΑ και, όταν δεν λειτουργεί το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP, μέσω ΥΝΝ/ΒΟΡ, άλλως οι συνεργασίες γίνονται step by step
**Σημείωση.- Το ΚΕΠΑΘ εκχωρεί κώδικα SSR στις αναχωρήσεις από το α/δ Ακτίου μέσω ΤΜΑ Κέρκυρας προς ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC.*
- VII. με το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP για κυκλοφορία μέχρι το FL155, από/προς την ΤΜΑ, εκτός εάν οδεύει μέσω ΚΕΡΚΥΡΑ APP ή ΑΚΤΙΟΝ APP, όταν λειτουργεί, οπότε οι συνεργασίες θα γίνονται step by step.
- VIII. με το ΛΑΡΙΣΑ APP:
 - για κυκλοφορία μέσω ΥΝΝ/ΒΟΡ από/προς τα α/δ της Λάρισας, της Αγχιάλου, της Τανάγρας και του α/δ της Σκιάθου
 - όταν ενεργοποιείται ο β. τομέας της Λάρισας
- IX. με το ΑΛΜΥΡΟΣ APP για κυκλοφορία από/προς την ΜΤΜΑ
- X με το ΤΑΝΑΓΡΑ APP για κυκλοφορία από/προς την ΜΤΜΑ.

Σημείωση.- Για την κυκλοφορία η οποία οδεύει μέσω διαδοχικών ΤΜΑς ή ΜΤΜΑς ακολουθείται η διαδικασία step by step.

5.6.4 **Περιορισμοί του εναερίου χώρου**

Ο τομέας AC6 περιλαμβάνει:

5.6.4.1 Τις περιοχές συνεργασίας:

- 3Α
- 11Α

5.6.4.2 Την περιοχή κράτησης α/φ ΝΕ-3 Α:

- Η-1 (FL 290-FL330)



5.6.4.3 Την ΜΤΜΑ Πρεβέζης, εντός της οποίας το ΑΚΤΙΟΝ APP παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. από 1000FT μέχρι και το FL125, καθημερινά από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου*. Πάνω από το FL125-FL160 αρμόδιο είναι το ΚΕΠΑΘ.

Πέραν των ωρών αυτών και όταν το α/δ Ακτίου δεν λειτουργεί εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στην ΜΤΜΑ, από το ΜFA των εναερίων διαδρόμων και άνω, παρέχεται από το ΚΕΠΑΘ.

**Σημείωση: Μετά το πέρας λειτουργίας του α/δ έως την έναρξή του, καθότι υπάρχουν περιπτώσεις όπου η λειτουργία του α/δ παρατείνεται και μετά τη δύση του ηλίου, η δε έναρξή του να μην ταυτίζεται με την ανατολή.*

5.6.4.4 Την ΜΤΜΑ Αγκιάλου (1000FT-UNL), εντός της οποίας παρέχεται έλεγχος Ε.Κ. από το ΑΛΜΥΡΟΣ APP.

5.6.4.5 Την ΜΤΜΑ Λάρισας, η οποία χωρίζεται σε δύο τομείς:

- τον **βόρειο τομέα** (1000FT- FL245), εντός του οποίου παρέχεται έλεγχος Ε.Κ. από:
 - το ΛΑΡΙΣΑ APP από 1000FT μέχρι το FL105
 - το ΚΕΠΜΑ από το FL105 μέχρι το FL245
- τον **νότιο τομέα** (1000FT-UNL), εντός του οποίου παρέχεται έλεγχος Ε.Κ. από το ΛΑΡΙΣΑ APP.

5.6.4.6 Το τμήμα GERMI-KRK των εναερίων διαδρόμων R19/L995 (EVENO-KRK) και (AGAPI-TIGRA) αντίστοιχα, επηρεάζεται από τις περιοχές 3A και 11A.

5.6.4.7 Το τμήμα GARTA-KRK του εναερίου διαδρόμου L53 (ABILO-OLGAT), το οποίο επηρεάζεται από την περιοχή 11A.

5.6.4.8 Τον εναέριο διάδρομο G12 (KRK-GOLDO) και M/UM600 (DINO-B-TSL) του οποίου το τμήμα YNN-TSL έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL120 και επηρεάζεται από:

- τον βόρειο τομέα της Λάρισας, όταν είναι ενεργοποιημένος.
- την επικίνδυνη περιοχή LGD77 (KRANEA),
- από την περιοχή 11A.

5.6.4.9 Τον εναέριο διάδρομο V651/UV651 (AGH-YNN), ο οποίος επηρεάζεται από τις περιοχές 11A και περιοχή H-1. Χρησιμοποιείται δε ως:

I. CDR 1

- κάθε νύχτα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 21⁰⁰UTC έως 04⁰⁰UTC



- τα Παρ/Σαβ/κα, από 13⁰⁰UTC της Παρασκευής μέχρι 04⁰⁰ UTC της Δευτέρας και κατά τις επίσημες αργίες από 21⁰⁰ της παραμονής της αργίας μέχρι τις 04⁰⁰ της επομένης.

II. CDR 2

Κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 0400UTC μέχρι τις 2100UTC και τη Παρασκευή από τις 0400UTC μέχρι τις 1300UTC.

- 5.6.4.10 Τον εναέριο διάδρομο L/UL604 DIMIS-SALUN, ο οποίος έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL170 στο τμήμα YNN-TRL και επηρεάζεται από την περιοχή 11A.
- 5.6.4.11 Τον εναέριο διάδρομο UM619 (DDM-YNN) που χρησιμοποιείται κάθε μέρα, όλο το 24ωρο, από το FL310 και άνω.
- 5.6.4.12 Τον εναέριο διάδρομο L613/UL613 (TANSA-VJOSA) ο οποίος επηρεάζεται από τις περιοχές 11A, 3A και H-1.

Το τμήμα KOR-YNN, κάτω από το FL305, χρησιμοποιείται ως:

I. CDR 1

- κάθε νύχτα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη και από 21⁰⁰UTC έως 04⁰⁰UTC
- τα Παρ/Σαβ/κα, από 13⁰⁰UTC της Παρασκευής μέχρι 04⁰⁰ UTC της Δευτέρας και κατά τις επίσημες αργίες από 21⁰⁰ της παραμονής της αργίας μέχρι τις 04⁰⁰ της επομένης,

II. CDR 2

Κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 0400UTC μέχρι τις 2100UTC και τη Παρασκευή από τις 0400UTC μέχρι τις 1300UTC.

- 5.6.4.13 Τον εναέριο διάδρομο T/UT262 (ERANA-VEDIX-YNN) ο οποίος είναι W/B κυκλοφορίας με ελάχιστο επίπεδο πτήσης στο τμήμα VEDIX-YNN το FL120.

5.6.5 **Οδεύσεις**

- 5.6.5.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και TIRANA ACC έχει ορισθεί:

- το PITAS ως σημείο εισόδου στο FIR Αθηνών για κυκλοφορία με προορισμό:
 - τα α/δ Κεφαλονιάς, Ζακύνθου, Αράξου και Καλαμάτας, στο FL290 ή χαμηλότερα
 - τα α/δ Κέρκυρας και Ακτίου, στο FL245 ή χαμηλότερα.
- το DIMIS ως σημείο εισόδου/εξόδου
Σημείωση.- Οι πτήσεις με προορισμό τα α/δ Κεφαλονιάς, Ζακύνθου, Αράξου και Καλαμάτας εισέρχονται στο FL330 ή χαμηλότερα.
- το VJOSA και TUMBO ως σημεία εξόδου από το FIR Αθηνών



- το ΝΙΚΡΟ ως σημείο εξόδου στα ύψη FL260 και FL280 μόνο για αναχωρήσεις από τα α/δ Κερκύρας και Ακτίου.

5.6.5.2 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC έχει ορισθεί το ΤΙΓΡΑ ως σημείο εισόδου στο FIR Αθηνών μόνο για α/φ:

- που αναχωρούν από τα α/δ LIBD και LIBR
- που οδεύουν μέσω YNN/VOR
- που έχουν προορισμό τα α/δ Κέρκυρας και Πρέβεζας
- τύπου propeller

5.6.5.3 Η κυκλοφορία που οδεύει μέσω του εναερίου διαδρόμου G12/M/UM600 στο τμήμα TSL–YNN, επειδή επηρεάζεται από την επικίνδυνη περιοχή LGD77 (KRANEA), κατά τις ημέρες και ώρες που είναι ενεργοποιημένη, εξουσιοδοτείται στην ακόλουθη διαδρομή, ανάλογα με το επίπεδο πτήσης:

- πτήσεις μέχρι και το FL195, μέσω YNN–KAS–TSL
- πτήσεις πάνω από το FL195 παρεκκλίνουν 20NM βόρεια του εναερίου διαδρόμου G12/M600.

Η όδευση GARTA-KOR (L/UL53) είναι διαθέσιμη καθόλη τη διάρκεια του 24ώρου μόνο για κυκλοφορία που έχει αναχωρήσει από τα α/δ Ιωαννίνων, Ακτίου και Τιράνων.

** Σημείωση.- Ο ανωτέρω περιορισμός μπορεί να αναστέλλεται (σύμφωνα με το RAD) κατά τη χειμερινή περίοδο (από Οκτώβριο-Απρίλιο), λόγω μειωμένης κίνησης.*

5.6.6 Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC6

Πέραν των γενικών καθηκόντων, οι ελεγκτές του τομέα AC6 εκτελούν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:

5.6.6.1 Ο ΕΛΕΓΚΤΗΣ PANTAP:

5.6.6.1.1 Συνεργάζεται με το ΑΘΗΝΑΙ APP στα σημεία ΡΙΚΑΔ ή ΡΙΛΙΝ ή ΡΙΜΑΧ, ως ακολούθως:

- μεταβιβάζει τον έλεγχο και την επικοινωνία των α/φ στο σημείο ΡΙΚΑΔ ή ΡΙΛΙΝ. Το σημείο ΡΙΜΑΧ χρησιμοποιείται μόνο για πτήσεις από ΑΘΗΝΑΙ APP προς ΚΕΠΑΘ.
- μεταβιβάζει προς τα α/φ με προορισμό το α/δ Ελ. Βενιζέλος, ανάλογα με το διάδρομο εν χρήσει, τις ακόλουθες STARS:

<u>RWY 03L/R</u>	<u>RWY 21L/R</u>
ΡΙΚΑΔ 1C	ΡΙΚΑΔ 1B
ΡΙΛΙΝ 1C	ΡΙΛΙΝ 1B



Σημείωση.- Τα σημεία PIKAD και RILIN θεωρούνται ως ένα σημείο από απόψεως διαχωρισμού.

III. αναμένει τις αναχωρήσεις:

- στο PIKAD στο FL240
- στο RILIN στο FL160
- στο RIMAX στο FL240

IV. μεταβιβάζει τις αφίξεις στο PIKAD και στο RILIN σε ύψος που καθορίζεται μετά από συνεργασία.

- 5.6.6.1.2 Παραδίδει στον τομέα AC4, την κυκλοφορία με προορισμό το α/δ της Θεσσαλονίκης μέσω του εναέριου διαδρόμου G12-M/UM600, στο επίπεδο FL250 και αναμένει την κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Θεσσαλονίκης μέσω του εναέριου διαδρόμου G12-M/UM600, στο επίπεδο FL240.
- 5.6.6.1.3 Συνιστάται να μεταβιβάζει έγκαιρα με manual handover στον τομέα AC4 ή AC10 την κυκλοφορία που οδεύει μέσω του εναέριου διαδρόμου M/UM600, όταν δεν την χρειάζεται, επειδή αυτή εμπλέκεται με την κυκλοφορία από ΡΙΝΔΟ-ΡΙΚΟΣ. Επίσης τον ενημερώνει, για τον ίδιο λόγο, σε περίπτωση που αυτή παρεκκλίνει από τον εναέριο διάδρομο M/UM600.
- 5.6.6.1.4 Εξουσιοδοτεί την κυκλοφορία, όταν είναι ενεργοποιημένη η ΚΡΑΝΕΑ, ανάλογα με το ύψος που ίπταται:
- να ακολουθήσει τη διαδρομή YNN-KAS-TSL, εάν ίπταται μέχρι και το FL195
 - να παρεκκλίνει 20NM βόρεια του εναερίου διαδρόμου G12/M600, εάν ίπταται πάνω από το FL195.
- 5.6.6.1.5 Ακροάται στις συχνότητες του FIC, όταν η θέση VFR δεν λειτουργεί. Σε περίπτωση που καλέσει κάποιο α/φ, τότε ενημερώνει τον κυβερνήτη να καλέσει στη συχνότητα του τομέα που είναι αρμόδιος στη γεωγραφική περιοχή στην οποία ίπταται.
- 5.6.6.1.6 Μεταβιβάζει διαχωρισμένη στο ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC την συγκλίνουσα κυκλοφορία που οδεύει μέσω των εναερίων διαδρόμων UL995 και UL53.
- 5.6.6.1.7 Αναμένει διαχωρισμένη από το ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC την κυκλοφορία των εναερίων διαδρόμων UL995, UL869 και UM600 που συγκλίνει στο KRK/VOR.
- 5.6.6.1.8 Εφαρμόζει, όταν χρειασθεί το RVSM Contingency FLAs με το ΤΙΡΑΝΑ ACC, σύμφωνα με το οποίο οι πτήσεις μεταβιβάζονται:
- από το ΚΕΠΑΘ στο ΤΙΡΑΝΑ ACC στο: FL320 ή FL340
 - από το ΤΙΡΑΝΑ ACC στο ΚΕΠΑΘ: FL290, FL370 ή FL410.



5.6.6.2 Ο PLANNER:

5.6.6.2.1 Συνεργάζεται με το ΑΘΗΝΑΙ APP για τις αφίξεις μέσω PIKAD και RILIN.

5.6.6.2.2 Συνεργάζεται με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP για την κυκλοφορία που οδεύει από/προς την ΤΜΑ Κέρκυρας, μέσω GARTA ή YNN/VOR, όταν δεν λειτουργούν και δεν επηρεάζονται τα ύψη ευθύνης του ΑΚΤΙΟΝ APP ή ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP, αλλιώς οι συνεργασίες με τις Προσεγγίσεις Κέρκυρας, Πρέβεζας και Ιωαννίνων γίνονται step by step.

Ειδικότερα:

- εξουσιοδοτεί τα α/φ που αναχωρούν από το α/δ της Κέρκυρας μέσω YNN/VOR και συνεργάζεται, αν είναι ενεργοποιημένος ο βόρειος τομέας της Λάρισας, με το ΛΑΡΙΣΑ APP. Την ευθύνη ενημέρωσης και συνεργασίας με το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP φέρει το ΚΕΡΚΥΡΑ APP,
- εξουσιοδοτεί τα α/φη που αναχωρούν από το α/δ της Κέρκυρας μέσω GARTA στο προσυμφωνημένο FL130, προκειμένου να μην εμπλέκεται το ΑΚΤΙΟΝ APP. Αν χρειασθεί συνεργασία για χαμηλότερο ύψος, τότε την ευθύνη συντονισμού με το ΑΚΤΙΟΝ APP φέρει το ΚΕΡΚΥΡΑ APP,
- μεταβιβάζει έγκαιρα το EST των α/φ που αφικνούνται στο α/δ της Κέρκυρας μέσω YNN/VOR για τον καθορισμό του επιπέδου πτήσης στο οποίο θα γίνει η μεταβίβαση του ελέγχου, εκτός εάν λειτουργεί το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP, οπότε συνεργάζεται με τη μονάδα που παρεμβάλλεται,
- μεταβιβάζει έγκαιρα το EST και εξουσιοδοτεί τα α/φη που αφικνούνται στο α/δ της Κέρκυρας μέσω ΜΤΜΑ Πρεβέζης στο προσυμφωνημένο FL140, προκειμένου να μην επηρεάζεται το ΑΚΤΙΟΝ APP. Αν χρειασθεί συνεργασία για χαμηλότερο ύψος, τότε την ευθύνη συντονισμού με το ΑΚΤΙΟΝ APP φέρει το ΚΕΠΑΘ,
- ενημερώνει για την υπερριπτάμενη κυκλοφορία μέχρι το FL245, εκτός εάν παρεμβάλλεται άλλη μονάδα ελέγχου.

5.6.6.2.3 Συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP για την κυκλοφορία που οδεύει μέσω GARTA ή YNN/VOR, καθώς επίσης και γι' αυτήν που αναχωρεί από το α/δ Ακτίου προς ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC μέσω ΤΜΑ Κέρκυρας. (Βλ. παράρτημα Δ, παρ. Δ.3 του LoA μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΑΚΤΙΟΝ APP, 15/09/2014).

Ειδικότερα:

- εκχωρεί εξουσιοδότηση στα α/φ που αναχωρούν από το α/δ Ακτίου (πλην αυτών που οδεύουν μέσω ΤΜΑ Κέρκυρας ή προσγειώνονται σε α/δ της ΜΤΜΑ Ανδραβίδας ή σε αυτό των Ιωαννίνων), ανεξάρτητα εάν με την απογείωση εμπλέκεται άμεσα άλλη μονάδα ελέγχου, της οποίας την ευθύνη ενημέρωσης και συνεργασίας φέρει το ΑΚΤΙΟΝ APP.
- εκχωρεί κώδικα SSR στην κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ Ακτίου προς ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ FIR μέσω ΤΜΑ Κέρκυρας. ((Βλ. παράρτημα Δ, παρ. Δ.3.2.1.1 του LoA μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΑΚΤΙΟΝ APP, 15/09/2014).



- μεταβιβάζει έγκαιρα το EST των α/φ που αφικνούνται στο α/δ Ακτίου για τον καθορισμό του επιπέδου πτήσης που θα γίνεται η μεταβίβαση του ελέγχου, εκτός εάν παρεμβάλλεται άλλη μονάδα ελέγχου, οπότε η συνεργασία θα γίνεται με τη μονάδα που παρεμβάλλεται.
- ενημερώνει για την υπεριπτάμενη κυκλοφορία, εκτός εάν παρεμβάλλεται άλλη μονάδα ελέγχου.
- συνεργάζεται για τις αφίξεις στο α/δ Ιωαννίνων μέσω GARTA, και στην Κέρκυρα, αν και εφόσον χρειάζεται.

5.6.6.2.4 Συνεργάζεται με το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP για την κυκλοφορία, που οδεύει προς/από την ΤΜΑ, μέσω GARTA ή TSL/VOR. Όταν η κυκλοφορία αυτή επηρεάζει το ΑΚΤΙΟΝ APP, τότε οι συνεργασίες ακολουθούν την αρχή του step by step.

Ειδικότερα:

- εκχωρεί εξουσιοδότηση στα α/φ που αναχωρούν από το α/δ των Ιωαννίνων, ανεξάρτητα αν με την απογείωση επηρεάζεται άμεσα το ΑΚΤΙΟΝ APP, του οποίου την ευθύνη ενημέρωσης και συνεργασίας φέρει το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP.
- ενημερώνει για την υπεριπτάμενη κυκλοφορία προς την ΤΜΑ Ιωαννίνων, εκτός εάν επηρεάζονται τα ύψη του ΑΚΤΙΟΝ APP.

Σημείωση.- Για την κυκλοφορία η οποία αφικνείται στο α/δ Ιωαννίνων μέσω ΜΤΜΑ Πρεβέζης το ΚΕΠΑΘ συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP και εν συνεχεία το ΑΚΤΙΟΝ APP με το ΙΩΑΝΝΙΝΑ APP.

5.6.6.2.5 Συνεργάζεται με το ΛΑΡΙΣΑ APP:

- I. για τις αφίξεις στο α/δ της Λάρισας, της Αγκιάλου, της Τανάγρας ή της Σκιάθου μέσω YNN/VOR
- II. για την υπεριπτάμενη κυκλοφορία με πορεία από KRK/VOR προς TSL/VOR, όταν είναι ενεργοποιημένος και επηρεάζεται ο βόρειος τομέας
- III. για την κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Κέρκυρας ή των Ιωαννίνων προς TSL/VOR όταν είναι ενεργοποιημένος ο βόρειος τομέας, οπότε και ζητά IFR εκχώρηση ύψους με τη διαδικασία του approval request.

5.6.6.2.6 Συνεργάζεται με τον planner του τομέα AC11 για την κυκλοφορία που αφικνείται στα α/δ Αράξου, Κεφαλονιάς, Ζακύνθου και Ανδραβίδας μέσω KRK/VOR, YNN/VOR και GARTA.

5.6.6.2.7 Εκχωρεί ύψη στην περιοχή 11Α και ενημερώνει τους τομείς AC4, AC11, και VFR και τις Προσεγγίσεις της Αγκιάλου, Πρέβεζας Λάρισας και Ιωαννίνων.

5.6.6.2.8 Ενημερώνει τον ελεγκτή radar να θέσει και στη συνέχεια θέτει και ο ίδιος σε κατάσταση RX, τη συχνότητα 130.925 του FIC/VFR, όταν ενημερωθεί



από τον ελεγκτή της θέσης VFR, ότι η θέση VFR κλείνει. Η ακρόαση τερματίζεται το πρωί, όταν ενημερωθεί από τον αρμόδιο ελεγκτή, ότι άνοιξε η θέση VFR.

5.6.6.2.9 Ενημερώνει τον planner του AC4 αν η κυκλοφορία, λόγω ΚΡΑΝΕΑΣ, ακολουθεί τη διαδρομή ΥΝΝ–ΚΑΣ–ΤΣΛ ή αν παρεκκλίνει 20NM βόρεια του εναερίου διαδρόμου G12/M600.

5.6.6.3 Ο ΒΟΗΘΟΣ:

5.6.6.3.1 Παρακολουθεί τα coordinated strips για να επιβεβαιώσει ότι ολοκληρώθηκε επιτυχώς η μεταβίβαση του EST στο ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC και ΤΙΡΑΝΑ ACC μέσω της διαδικασίας OLDI.

5.6.6.3.2 Μεταβιβάζει στις Προσεγγίσεις Κέρκυρας, Ακτίου και Ιωαννίνων τις εξουσιοδοτήσεις που του χορηγεί ο planner.



5.7 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC7 - PLH UPPER/LOW (LGGGPLH)

5.7.1 Περιγραφή του τομέα AC7

5.7.1.1 Ο τομέας AC7 καλύπτει το νοτιοδυτικό τμήμα του FIR Αθηνών, από το MFA και άνω.

5.7.1.2 Σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε monop radar, η προεπιλογή ραντάρ που ενδείκνυται είναι αυτή των Κυθήρων.

5.7.1.3 Από τις διαθέσιμες συχνότητες του τομέα, προτεινόμενη VHF συχνότητα είναι η 124.625, η οποία είναι climax, εγκαταστημένη στα Ακαρνανικά και Κέρκυρα - Μουστάκο, και UHF η 281.375 η οποία είναι εγκαταστημένη στο Μουστάκο.

5.7.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου

5.7.2.1 Ο ελάχιστος διαχωρισμός ραντάρ που θα υφίσταται κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, μεταξύ:

I. ΚΕΠΑΘ και ACC ΡΩΜΗΣ είναι 15 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία

II. ΚΕΠΑΘ και ΜΑΛΤΑ ACC είναι:

- 15 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία
- 10 NM, κατόπιν συνεργασίας.

III. ΚΕΠΑΘ και ΚΑΪΡΟ ACC είναι:

- 20 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία
- 15 NM, κατόπιν συνεργασίας..

IV. ΚΕΠΑΘ και ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP είναι:

- 20 NM, όταν τα α/φ είναι ισοταχή
- 30 NM, όταν το ακολουθούν α/φ είναι ταχύτερο του προπορευόμενου κατά 20 Knots αλλά όχι περισσότερο από 40 Knots IAS.

5.7.2.2 Με όλες τις ανωτέρω μονάδες, πλην του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP, εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

5.7.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC7

Οι ελεγκτές του τομέα AC7 συνεργάζονται:

I. με τους τομείς AC1, AC5, AC11 και AC15.

II. με το ACC ΡΩΜΗΣ για κυκλοφορία στα σημεία BELIX και LORNO.

IV. με το ΚΑΪΡΟ ACC για κυκλοφορία στα σημεία METRU και SALUN



- V. με το ΜΑΛΤΑ ACC
- VI. με το ΣΟΥΔΑ APP για τις ακόλουθες περιπτώσεις:
- για την έκδοση άδειας διέλευσης των υπερπτήσεων στο τμήμα PLH-OTREX, από το FL110 έως και το FL145, κατά τις εργάσιμες ημέρες
 - για την έκδοση άδειας διέλευσης των υπερπτήσεων μέχρι και το FL245, στο τμήμα PLH-SOKRI, κατά τις εργάσιμες ημέρες
 - για τις πτήσεις που αναχωρούν ή αφικνούνται στο α/δ της Σούδας μέσω PLH/VOR
 - για τις πτήσεις που αναχωρούν ή αφικνούνται στο α/δ του Ηρακλείου μέσω PLH-OTREX για έγκριση διέλευσης μέχρι και το FL145
- VII. με το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP για τις ακόλουθες περιπτώσεις:
- για τις πτήσεις από/προς το α/δ Ηρακλείου μέσω PLH-OTREX
 - για τη διέλευση των υπερπτήσεων, μέχρι και το FL150, στο τμήμα OTREX-SIT
- VIII. με το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP και το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP.

5.7.4 **Περιορισμοί του εναερίου χώρου**

Ο τομέας AC7 περιλαμβάνει:

5.7.4.1 Τις επικίνδυνες περιοχές:

- | | |
|-----------------------|--------------------------------|
| • LGD61 (ΖΑΚΥΝΘΟΣ) | MSL-FL400 (στα όρια του τομέα) |
| • LGD72 (ΠΕΛΟΠΟΝΗΣΟΣ) | 8000FT- UNL |
| • LGD95 (ΣΧΙΖΑ) | GND-FL130 |
| • LGD69 (ΜΕΣΣΑΡΑ) | MSL-FL250 |
| • LGD90 (ΑΚΡΩΤΗΡΙ) | MSL- UNL |
| • LGD81 (ΜΑΛΕΜΕ) | MSL- FL160 |

Σημείωση.- Όταν ενεργοποιείται η επικίνδυνη περιοχή LGD69 (ΜΕΣΣΑΡΑ), το ΣΟΥΔΑ APP ενημερώνει το ΚΕΠΑΘ.

5.7.4.2 Την περιορισμένη περιοχή:

- LGR27 (ΛΙΘΙΝΟΝ) GND/SL-FL240

Για την περιοχή ΛΙΘΙΝΟΝ ισχύουν τα ακόλουθα:

- ενεργοποιείται καθημερινά από Δευτέρα έως και Πέμπτη από τις 0400 έως 2100 UTC και την Παρασκευή από 0400 έως 1200 UTC, εκτός από Σαβ/κα και επίσημες αργίες.
- επηρεάζει τον εναέριο διάδρομο R78/M978.
- Το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP και ΣΟΥΔΑ APP είναι αρμόδια για την έκδοση άδειας διέλευσης μέσα από την περιοχή.

5.7.4.3 Τις περιοχές συνεργασίας:

- 5A



- 6A (MSL-FL240)
- 7A
- 8A
- 9A (νησιδα ΧΡΥΣΗ) (MSL-FL400)
- 13A (MSL-6000 FT)

5.7.4.4 Τις περιοχές κράτησης α/φ NE-3 A:

- H-4 (FL270)
- H-6 (FL290)

5.7.4.5 Την περιοχή κράτησης ΑΣΕΠΕ (ORBIT AREA):

- G-5 (230-270)

5.7.4.6 Τις περιοχές ανεφοδιασμού στον αέρα (*air to air refuelling areas*):

- "CRETE" ή "ΓΑΥΔΟΣ"
- "ΚΑΡΠΑΘΟΣ" ή "ΚΑΣΟΣ"

Η εκάστοτε ονομασία προσδιορίζεται από την εθνικότητα των α/φ που επιχειρούν στην περιοχή (Γαλλικά, Ολλανδικά, Βρετανικά ή α/φ των ΗΠΑ).

Σημείωση. – Η περιοχή *air refuelling* "CRETE" ή "ΓΑΥΔΟΣ" επηρεάζεται, εντός των ορίων του τομέα AC7, από τις περιοχές συνεργασίας 6A και 13A, την περιοχή H-4 και την περιοχή κράτησης G-5.

Η περιοχή air refuelling "ΚΑΡΠΑΘΟΣ" ή "ΚΑΣΟΣ", επηρεάζεται, εντός των ορίων του τομέα AC7, από την περιοχή συνεργασίας 9A, και τις περιοχές κράτησης H-6 και G-6.

5.7.4.7 Τους εναερίους διαδρόμους R78 (PLH–TOSKA) και M/UM978(DEMAG-TOSKA), οι οποίοι στο τμήμα PLH–SIT έχουν ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL110.

Το τμήμα PLH–OTREX χρησιμοποιείται ως:

I. CDR 1

- Από το FL150 μέχρι και το FL195
 - κάθε μέρα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 0400UTC μέχρι τις 2100UTC και
 - την Παρασκευή από τις 0400UTC μέχρι τις 1300UTC.
- Από το FL110 μέχρι και το FL195
 - κάθε μέρα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 2100UTC μέχρι τις 0400UTC
 - την Παρασκευή από τις 1300UTC μέχρι τις 0400UTC της Δευτέρας



- τις επίσημες αργίες από τις 2100UTC της προηγούμενης μέχρι τις 0400UTC της επομένης

II. CDR 2

Κάθε μέρα, από το FL110 μέχρι και το FL145

- από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 0400UTC μέχρι τις 2100UTC και
- την Παρασκευή από τις 0400UTC μέχρι τις 1300UTC.

5.7.4.8 Τον εναέριο διάδρομο B1/UB1 (ARLOS-SKP).

Το ΚΕΠΑΘ παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. στο τμήμα που διασχίζει την ΜΤΜΑ μεταξύ ΡΛΗ-SOKRI, ως ακολούθως:

- από το FL250 συμπεριλαμβανομένου και άνω, κατά τις εργάσιμες ημέρες, δηλαδή από 0400 UTC της Δευτέρας έως 2100 UTC της Πέμπτης και την Παρασκευή από 0400 έως 1200 UTC.
- από το FL100 και άνω
 - τα Σαβ/κα, δηλαδή από 1200UTC της Παρασκευής μέχρι 0400UTC της Δευτέρας
 - τις επίσημες τις αργίες από 1200 ή 2200 UTC της προηγούμενης έως 0400 UTC της επομένης. (Το ΚΕΠΑΘ θα συνεργάζεται με το ΣΟΥΔΑ APP για την ακριβή ώρα έναρξης της αργίας, 1200 ή 2200 UTC).

5.7.4.9 Τον εναέριο διάδρομο M872/UM872 (LATAN-METRU), ο οποίος στο τμήμα ΚFN-ETILI χρησιμοποιείται ως ακολούθως:

I. CDR 1

Από το FL260 και άνω:

- κάθε νύχτα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC-0400UTC
- κάθε Παρ/Σαβ/κο, από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες, από 2100UTC της παραμονής της αργίας μέχρι 0400UTC της επομένης.

II. CDR 2

- Από το FL260 και άνω:

- κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 0400UTC-2100 UTC
- κάθε Παρασκευή, από 0400UTC-1300UTC.

- Κάτω από το FL260:

- κάθε νύχτα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC-0400UTC
- κάθε Παρ/Σαβ/κο, από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες, από 2100UTC της παραμονής της αργίας μέχρι 0400UTC της επομένης.



III. CDR3

Κάτω από το FL260:

- κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 0400UTC-2100UTC.

5.7.4.10 κάθε Παρασκευή, από 0400UTC-1300UTC. Τον εναέριο διάδρομο P32/UP32 (NEVIK-MIL), ο οποίος στο τμήμα ΕΒΟΚΑ-MONUV έχει MFL το FL290 και επηρεάζεται από την περιοχή 8Α.

5.7.4.11 Τον εναέριο διάδρομο Α/UA145 (LORNO-TRL), ο οποίος είναι CDR3 και επηρεάζεται από την LGD61 (ΖΑΚΥΝΘΟΣ).

5.7.4.12 Τον εναέριο διάδρομο L/UL604 (DIMIS-SALUN). Το ΚΕΠΑΘ διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας στο τμήμα TRL-PLH:

- από το FL250 και άνω χωρίς τη μεταβίβαση EST στο ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP.
- μέχρι το FL245 κατόπιν συνεργασίας και έγκρισης από το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP

5.7.4.13 Τον εναέριο διάδρομο Μ/UM1 (ARLOS-KAVOS) ο οποίος είναι διπλής όδευσης με ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL290. Επηρεάζεται από την περιοχή 9Α και χρησιμοποιείται, ως CDR 2, κάθε μέρα, επί 24ωρου βάσεως.

5.7.4.14 Τον εναέριο διάδρομο UP23 (SIT-LORNO), ο οποίος είναι μονής όδευσης με κατεύθυνση βορειοδυτική, με ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL285. Λειτουργεί μόνο κατά τη διάρκεια της νύκτας, από τις 2200-0400UTC.

5.7.5 **Οδεύσεις**

5.7.5.1 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ACC ΡΩΜΗΣ έχει ορισθεί:

- το BELIX ως σημείο εισόδου στο FIR Αθηνών
- το LORNO ως σημείο εξόδου.

Στο LORNO εισέρχονται, κατ' εξαίρεση, αντί του BELIX στρατιωτικές πτήσεις:

- μέχρι το FL245
- στα ύψη που ενεργοποιείται ο Delta corridor (μέχρι το FL280).

5.7.5.2 Μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΑΪΡΟ ACC έχει ορισθεί:

- το METRU ως σημείο εισόδου στο FIR Αθηνών
- το SALUN ως σημείο εξόδου μόνο στα FL310, FL350, FL390, εκτός και αν συμφωνηθεί διαφορετικά μετά από συνεργασία με το ΚΑΪΡΟ ACC.



5.7.5.3 Η γραμμή πτήσης PLH–DCT–SUD και αντίστροφα εξυπηρετεί την κυκλοφορία προς/από το α/δ της Σούδας από τον εναέριο διάδρομο A1 και δεν εκχωρείται επίπεδο πτήσης μικρότερο του FL120 από τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες ελέγχου (ΣΟΥΔΑ APP – ΚΕΠΑΘ).

5.7.5.4 Όταν το ραντάρ των Κυθήρων τεθεί ΕΚ/ΕΝ, τότε μέχρι να εφαρμοσθούν τα μέτρα ροής της κυκλοφορίας στο ΜΑΛΤΑ ACC, η κυκλοφορία από/προς Μάλτα θα διακινείται μέσω DEMAG, αντί ARLOS/NEVIK.

5.7.6 **Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC7**

Πέραν των γενικών καθηκόντων, οι ελεγκτές του τομέα AC7 εκτελούν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:

5.7.6.1 Ο ΕΛΕΓΚΤΗΣ ΡΑΝΤΑΡ:

5.7.6.1.1 Μεταβιβάζει προς τα α/φ με προορισμό το α/δ Ελ. Βενιζέλος, ανάλογα με το διάδρομο εν χρήσει, τις ακόλουθες STARS:

- VELOP 1C όταν RWY ο 03L/R
- VELOP 1B όταν RWY ο 21L/R

5.7.6.1.2 Εξουσιοδοτεί τα α/φ για κάθοδο στο α/δ Ηρακλείου, μέσω PLH–OTREX, στο FL150 και αναμένει τις αναχωρήσεις στο FL140.

5.7.6.1.3 Εφαρμόζει, αν χρειασθεί, το RVSM Contingency FLAs με το *ΚΑΪΡΟ ACC, σύμφωνα με το οποίο οι πτήσεις μεταβιβάζονται:

- από το ΚΕΠΑΘ στο ΚΑΪΡΟ ACC στο: FL290, FL370 ή FL410*
- από το ΚΑΪΡΟ ACC στο ΚΕΠΑΘ στο: FL320 ή FL340.

**Σημείωση.- Σε περίπτωση σοβαρών αναταράξεων στο SALUN το ΑΘΗΝΑΙ ACC θα δίδει εντολή στην επηρεαζόμενη κυκλοφορία να οδεύσει SALUN DCT DBA.*

5.7.6.1.4 Διαχωρίζει την κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UP23 με αυτήν των εναερίων διαδρόμων UL604 και UM872.

5.7.6.1.5 Εφαρμόζει, όταν το ραντάρ των Κυθήρων τεθεί ΕΚ/ΕΝ, τις έκτακτες διαδικασίες, οι οποίες αφορούν:

- στη διακίνηση της κυκλοφορίας από/προς Μάλτα μέσω DEMAG, αντί ARLOS/NEVIK
- στη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ με διαδικασιακό διαχωρισμό.

5.7.6.2 Ο PLANNER:

5.7.6.2.1 Συνεργάζεται με το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP:

- I. για τις πτήσεις που αφικνούνται ή αναχωρούν από το α/δ του Ηρακλείου μέσω PLH–OTREX, λαμβάνοντας υπόψη τα



προσυμφωνημένα ύψη FL140 για τις αναχωρήσεις και FL150 για τις αφίξεις

- II. για τις υπερπτήσεις μέχρι και το FL150, στο τμήμα OTREX-SIT
- III. για το air to air refueling που επηρεάζει τον νότιο τομέα του Ηρακλείου, όταν είναι ενεργοποιημένος.

Σημείωση.- Στη σχετική Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΣΟΥΔΑ APP (02.06.2014) προβλέπεται ότι οι συνεργασίες μεταξύ ΚΕΠΑΘ- ΣΟΥΔΑ APP και ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP ακολουθούν τη διαδικασία "step by step" , δηλαδή για κυκλοφορία μέχρι και το FL155 συνεργάζονται τα δύο APPs, ενώ για κυκλοφορία πάνω από το FL155 συνεργάζεται το ΚΕΠΑΘ με το ΣΟΥΔΑ APP. Όμως μέχρι να υπογραφεί η νέα Συμφωνία ΚΕΠΑΘ-ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ APP, μεταξύ των δύο μονάδων ισχύει η Συμφωνία του 2005.

5.7.6.2.2 Συνεργάζεται με το ΣΟΥΔΑ APP:

- I. για τις πτήσεις από/προς το α/δ Σούδας μέσω PLH/VOR
- II. για τις πτήσεις που αφικνούνται στο α/δ του Ηρακλείου μέσω PLH-OTREX, σε επίπεδο πτήσης μικρότερο του FL150
- III. για τις πτήσεις που αναχωρούν από το α/δ του Ηρακλείου μέσω OTREX-PLH, για άδεια διέλευσης μέχρι το FL150
- IV. για την έκδοση άδειας διέλευσης των υπερπτήσεων στο τμήμα PLH-OTREX του εναερίου διαδρόμου R78, από το FL110- FL145, κατά τις εργάσιμες ημέρες
- VI. για την άδεια υπέρπτησης μέχρι το FL245 στο τμήμα PLH-SOKRI του εναερίου διαδρόμου B1, κατά τις εργάσιμες ημέρες.
Εάν πάρει τη σχετική άδεια υπέρπτησης, τότε ενημερώνει και τον planner του AC5.

5.7.6.2.3 Ενημερώνει για την κυκλοφορία που αφικνείται ή αναχωρεί προς/από α/δ του Ηρακλείου μέσω OTREX, τον planner του τομέα AC1.

5.7.6.2.4 Συνεργάζεται με το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP για τις υπερπτήσεις μέχρι το FL245, στο τμήμα PLH-TRL.

5.7.6.2.5 Εφαρμόζει τη διαδικασία DEP, όταν αναχωρεί α/φ από το α/δ του Ηρακλείου μέσω OTREX και από της Σούδας μέσω PLH/VOR και ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ να κάνει assume το σχέδιο πτήσης για να μην εμφανισθεί στον τομέα AC5.

5.7.6.2.6 Εκχωρεί ύψη στις περιοχές 6A, 8A και ενημερώνει αντίστοιχα τους ενδιαφερόμενους τομείς AC11, AC1, VFR και το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP. Η περιοχή 9A και 13A ενεργοποιούνται με αγγελία διεθνούς διανομής ανά δίκτυο.



5.7.6.3 Ο ΒΟΗΘΟΣ:

5.7.6.3.1 Μεταβιβάζει στις Προσεγγίσεις Ηρακλείου και Σούδας τις εξουσιοδοτήσεις που του χορηγεί ο planner, εφαρμόζοντας τη διαδικασία DPL-MORE-ADD στα αντίστοιχα σχέδια πτήσης για τις αναχωρήσεις:

- από Σούδα μέσω PLH/VOR ή
- από Ηράκλειο μέσω PLH-OTREX.

5.7.6.3.2 Παρακολουθεί τα coordinated strips για να επιβεβαιώσει ότι ολοκληρώθηκε επιτυχώς η μεταβίβαση του EST στο ΡΩΜΗ ACC, ΜΑΛΤΑ ACC και ΚΑΪΡΟ ACC μέσω της διαδικασίας OLDI.



5.8 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC8 - LMO/UPPER (LGMDLMOU)

5.8.1 Περιγραφή του τομέα AC8

5.8.1.1 Ο τομέας AC8 είναι ο upper του τομέα AC16 και καλύπτει το βορειοανατολικό τμήμα του FIR Αθηνών, από το FL365 και άνω.

5.8.1.2 Σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε mono-radar, η προεπιλογή ραντάρ που ενδείκνυται είναι αυτή του Πηλίου.

5.8.1.3 Από τις διαθέσιμες συχνότητες του τομέα, προτεινόμενη VHF συχνότητα είναι η 135.950, εγκαταστημένη σε Πήλιο και Θάσο, και UHF η 378.375, η οποία είναι εγκαταστημένη στη Θάσο.

5.8.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου

5.8.2.1 Ο ελάχιστος διαχωρισμός ραντάρ που θα υφίσταται κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, μεταξύ των:

- I. ΚΕΠΜΑ και ISTANBUL ACC είναι:
 - 30 NM
 - 20 NM, κατόπιν συνεργασίας
- II. ΚΕΠΜΑ και MENDERES APP:
 - 30 NM
 - 20 NM, κατόπιν συνεργασίας

5.8.2.2 Σε περίπτωση μετάπτωσης σε mono-radar, με λήψη δεδομένων από το radar του Πηλίου, τότε τα ελάχιστα του διαμήκη διαχωρισμού θα αυξάνονται από 10NM σε 15NM. Επίσης δεν θα παρέχονται διαχωρισμοί radar με βάση την ταχύτητα, λόγω εσφαλμένης ένδειξης ground speed.

5.8.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC8

Οι ελεγκτές του τομέα AC8 συνεργάζονται:

- I. με τους τομείς AC3, AC9, AC10, AC12, AC15 και AC16.
- II. με το ISTANBUL ACC για το σημείο AMANI
- III. με το MENDERES APP για τα σημεία RIKSO και VEXOL
- IV. με το ΣΚΥΡΟΣ APP για υπερπήσεις της MTMA άνω του FL365.

5.8.4 Περιορισμοί του εναερίου χώρου

Ο τομέας AC8 περιλαμβάνει:

5.8.4.1 Την τοπική περιοχή πτήσεων:

- ΣΙΘΩΝΙΑ (GND/MSL-UNL).



- 5.8.4.2 Τις περιοχές συνεργασίας:
- 2Α
 - 4Α (Upper FL300-FL400)
- 5.8.4.3 Τον εναέριο διάδρομο UG18 (ALKIS-DISOR), του οποίου το τμήμα FSK-DIKNI-GIKAS διατίθεται από το FL310 και άνω κάθε μέρα επί 24ώρου βάσεως. Επηρεάζεται από τις περιοχές 2Α και ΣΙΘΩΝΙΑ.
- 5.8.4.4 Τον εναέριο διάδρομο UN130 (TALAS-MES) ο οποίος είναι S/B κυκλοφορίας. Στο τμήμα TSL-ESOPO έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL310. Επηρεάζεται από τις περιοχές 2Α και ΣΙΘΩΝΙΑ.
- 5.8.4.5 Τον εναέριο διάδρομο UN133 (ANTAR-EVIVI), ο οποίος είναι N/B κυκλοφορίας και στο τμήμα GIKAS-PEREN έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL310. Επηρεάζεται από τις περιοχές 2Α και ΣΙΘΩΝΙΑ.
- 5.8.4.6 Τον εναέριο διάδρομο UP14 (RIKSO-PINDO) ο οποίος είναι διπλής όδευσης, λειτουργεί κατά τη διάρκεια της νύκτας (2200-0400 UTC) και έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL285.
- 5.8.4.7 Τον εναέριο διάδρομο V/UV652 (PEREN-SKP), ο οποίος είναι διπλής όδευσης και χρησιμοποιείται, ως CDR3 επί 24ώρου βάσεως, κατόπιν αδείας από το ΣΑΕ του Χορτιάτη. Εντός των ορίων του τομέα επηρεάζεται από την ΣΙΘΩΝΙΑ.
- 5.8.5 **Οδεύσεις**
- 5.8.5.1 Το τμήμα KPL-LMO-RIKSO του εναερίου διαδρόμου UN127 (ΝΙΚΤΙ - ΕΧΕΛΑ) είναι διπλής όδευσης.
- 5.8.6 **Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC8**
- Πέραν των γενικών καθηκόντων, οι ελεγκτές του τομέα AC8 εκτελούν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:
- 5.8.6.1 Ο ΕΛΕΓΚΤΗΣ PANTAP:
- 5.8.6.1.1 Μεταβιβάζει προς τα α/φ με προορισμό το α/δ Ελ. Βενιζέλος, ανάλογα με το διάδρομο εν χρήσει, τις ακόλουθες STARS:
- NEVRA 2C ή KEPİR 2C όταν RWY ο 03L/R
 - NEVRA 1A ή KEPİR 1A όταν RWY ο 21L/R



- 5.8.6.1.2 Διαχωρίζει την κυκλοφορία που συγκλίνει στο IMR από τα σημεία RIKSO, VEXOL, REDRA και SITRU.
- 5.8.6.1.3 Διαχωρίζει τη S/B κυκλοφορία που συγκλίνει στα MES μέσω των εναερίων διαδρόμων UG18, UL618 και UN130 και τη N/B κυκλοφορία που συγκλίνει στο GIKAS μέσω των εναερίων διαδρόμων UN133 και UG18.
- 5.8.6.1.4 Διαχωρίζει την W/B κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UN604 που εισέρχεται στο σημείο AMANI, με την συγκλίνουσα N/B κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UN127 που εισέρχεται στο σημείο RIKSO.
- 5.8.6.1.5 Μεταβιβάζει έγκαιρα στα ύψη του AC16 την κυκλοφορία με προορισμό το α/δ της Σαντορίνης.
- 5.8.6.1.6 Διαχωρίζει την W/B κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UG802 με την με την συγκλίνουσα N/B κυκλοφορία των εναερίων διαδρόμων UG18 και UL618 και UN133.
- 5.8.6.1.7 Μεριμνά έγκαιρα για τη S/B κυκλοφορία που συγκλίνει στον τομέα του από τους εναερίους διαδρόμους UN130 (TSL-MES) ή UG18 (FSK-MES) και εμπλέκεται με την W/B κυκλοφορία του UG33 (LMO-KRO) που προέρχεται από ΝΙΚΤΙ.
- 5.8.6.1.8 Μεταβιβάζει στον AC15 την S/B κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UG33, που οδεύει μέσω KEA σε επίπεδο πτήσης το οποίο εκχωρεί κατόπιν συνεργασίας με τον AC12.
- 5.8.6.1.9 Δεν κάνει finished το σχέδιο πτήσης της κυκλοφορίας που εξέρχεται από το σημείο RIKSO και εισέρχεται μεταγενέστερα στον τομέα AC13.
- 5.8.6.2 Ο PLANNER:
- 5.8.6.2.1 Επισημαίνει στον ελεγκτή ραντάρ την κυκλοφορία που αναμένεται να εισέλθει στα σημεία RIKSO, AMANI και VEXOL, καθώς επίσης και τα σχετικά μηνύματα REV.
- 5.8.6.2.2 Επισημαίνει στον ελεγκτή ραντάρ όταν η κυκλοφορία η οποία αναμένεται στο σημείο RIKSO (UN127 ή UN128) από MENDERES APP εμπλέκεται με αυτήν που εισέρχεται στο AMANI (UG8) από ISTANBUL ACC.
- 5.8.6.2.3 Επισημαίνει τις εμπλοκές της κυκλοφορίας στη διασταύρωση του εναερίου διαδρόμου UG802 με τους UG18 και UL618 και UN130.
- 5.8.6.2.4 Συνεργάζεται με τον planner του AC12 για την κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UG33 που εμπλέκεται στην KEA με την κυκλοφορία του AC8.



5.8.6.3 Ο ΒΟΗΘΟΣ:

5.8.6.3.1 Παρακολουθεί τα coordinated στρίπς για να επιβεβαιώσει ότι ολοκληρώθηκε επιτυχώς η μεταβίβαση των EST, μέσω της διαδικασίας OLDI, στο ISTANBUL ACC και MENDERES APP.

5.8.6.3.2 Παρακολουθεί τα coordinated στρίπς για να επισημάνει στον planner τη λήψη EST στα σημεία AMANI, RIKSO ή VEXOL μέσω της διαδικασίας OLDI. Τον ενημερώνει επίσης όταν λάβει REV στα ίδια σημεία.



5.9 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC9 - RDS/ UPPER (LGGGRDSU)

5.9.1 Περιγραφή του τομέα AC9

5.9.1.1 Ο τομέας AC9 είναι ο upper του τομέα AC2 και καλύπτει τμήμα του νοτιοανατολικού FIR Αθηνών, πάνω από το FL325.

5.9.1.2 Σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε monoradar, η προεπιλογή ραντάρ που ενδείκνυται είναι αυτή της Ρόδου (Αττάβυρος).

5.9.1.3 Από τις διαθέσιμες συχνότητες του τομέα, προτεινόμενη VHF συχνότητα είναι η 126.125, που είναι climax, εγκαταστημένη σε Υμηττό/Γεράνεια και Ρόδο (Σπεργιόλι), και UHF η 233.575, που είναι εγκαταστημένη στη Ρόδο (Σπεργιόλι).

5.9.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου

Ο ελάχιστος διαχωρισμός ραντάρ που θα υφίσταται κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, μεταξύ:

ΚΕΠΑΘ και του MENDERES APP είναι:

- 30 NM
- 20 NM, κατόπιν συνεργασίας.

5.9.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC9

Οι ελεγκτές του τομέα AC9 συνεργάζονται:

- I. με τους τομείς ελέγχου AC1, AC2, AC8, AC13, AC15 και AC16.
- II. με το MENDERES APP για κυκλοφορία στα σημεία SOTIV, PIROX, BANRO, REDRA και SITRU.

5.9.4 Περιορισμοί του εναερίου χώρου

Ο τομέας AC9 περιλαμβάνει:

5.9.4.1 Την περιοχή συνεργασίας:

- 4A (4A Low MSL-FL300/4A Upper FL300-FL400)

5.9.4.2 Την περιοχή κράτησης α/φ NE-3 A:

- H-3 (FL 270-FL 330)

5.9.4.3 Το Π.Β.Κ.

- Τμήμα C



- 5.9.6.1.2 Συνεργάζεται με τον ελεγκτή ραντάρ των τομέων AC8 και AC16 για το επίπεδο πτήσης της εξερχόμενης κυκλοφορίας στο σημείο REDRA και SITRU (διότι συγκλίνει στο IMR με την κυκλοφορία από VEXOL και RIKSO).
- 5.9.6.1.3 Διαχωρίζει στο σημείο TIRMO, εντός του τομέα AC13, την κυκλοφορία που συγκλίνει από τους εναερίους διαδρόμους UL52 (LINRO–MAGIS) και UN129 (RDS–KUMBI).
- 5.9.6.1.4 Μεριμνά έγκαιρα για την κυκλοφορία που συγκλίνει στο RDS/VOR από τα σημεία AN TAR, AGAPI, ALKIS και EVENO, καθώς αυτή εμπλέκεται με την WB κυκλοφορία που εισέρχεται στο SOTIV ή στο PIROX.
- 5.9.6.1.5 Διαχωρίζει εντός του τομέα AC15, την κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UP37 με αυτήν του εναερίου διαδρόμου UR32.
- 5.9.6.1.6 Μεριμνά για την κυκλοφορία η οποία εισέρχεται στα σημεία PIROX και BANRO σε μονά ύψη, σε σχέση με αυτήν η οποία εξέρχεται στο SOTIV επίσης σε μονά ύψη.
- 5.9.6.2 Ο PLANNER:
 - 5.9.6.2.1 Επισημαίνει στον ελεγκτή ραντάρ ότι αναμένεται να εισέλθει κυκλοφορία στα σημεία SITRU, REDRA, BANRO, PIROX και SOTIV καθώς επίσης και για τα REV στα σημεία αυτά.
- 5.9.6.3 Ο ΒΟΗΘΟΣ:
 - 5.9.6.3.1 Παρακολουθεί τα coordinated strips για να επιβεβαιώσει ότι ολοκληρώθηκε η μεταβίβαση των EST στο MENDERES APP μέσω της διαδικασίας OLDI.
 - 5.9.6.3.2 Παρακολουθεί τα coordinated strips για να επισημάνει στον planner τη λήψη EST στα σημεία REDRA, BANRO, PIROX, SOTIV και SITRU μέσω της διαδικασίας OLDI. Τον ενημερώνει επίσης και όταν λάβει REV στα ίδια σημεία.



5.10 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC10 - TSL/UPPER (LGMDTSLU)

5.10.1 Περιγραφή του τομέα AC10

5.10.1.1 Ο τομέας AC10 είναι ένας από τους δυο upper του τομέα AC4. Καλύπτει το βόρειο τμήμα του FIR Αθηνών, πάνω από το FL345.

5.10.1.2 Σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε monop radar, η προεπιλογή ραντάρ που ενδείκνυται είναι αυτή του Πηλίου.

5.10.1.3 Από τις διαθέσιμες συχνότητες του τομέα, προτεινόμενη VHF συχνότητα είναι η 133.800, εγκαταστημένη σε Πήλιο/Θάσο και UHF η 360.300, που είναι εγκαταστημένη σε Υμηττό/Γεράνεια.

5.10.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου

5.10.2.1 Ο ελάχιστος διαχωρισμός ραντάρ που θα υφίσταται κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, μεταξύ των:

- I. ΚΕΠΜΑ και ΣΚΟΠΙΑ ACC είναι:
 - 15 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία
 - 10 NM, κατόπιν συνεργασίας.
- II. ΚΕΠΜΑ και ΤΙΡΑΝΑ ACC είναι 10 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία.

5.10.2.2 Με όλες τις ανωτέρω μονάδες εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

5.10.2.3 Σε περίπτωση μετάπτωσης σε monop radar, με λήψη δεδομένων από το radar του Πηλίου, τότε τα ελάχιστα του διαμήκη διαχωρισμού θα αυξάνονται από 10NM σε 15NM. Επίσης δεν θα παρέχονται διαχωρισμοί radar με βάση την ταχύτητα, λόγω εσφαλμένης ένδειξης ground speed.

5.10.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC10

Οι ελεγκτές του τομέα AC10 συνεργάζονται:

- I. με τους τομείς AC4, AC6, AC12, AC3 και AC8
- II. με το το ΣΚΟΠΙΑ ACC για τα σημεία BITLA, TALAS, MAKED και ERANA
- III. με το ΤΙΡΑΝΑ ACC για το σημείο PINDO.

5.10.4 Περιορισμοί του εναερίου χώρου

Ο τομέας AC10 περιλαμβάνει:



5.10.4.1 Την τοπική περιοχή πτήσεων:

- ΣΙΘΩΝΙΑ (GND/MSL- UNL).

5.10.4.2 Τις περιοχές υπερηχητικών πτήσεων:

- Τανάγρας, η οποία επηρεάζει τον εναέριο διάδρομο UL607 και εγκρίνεται από το ΚΕΠΜΑ κάθε Τρίτη (με εναλλακτική την Τετάρτη) και για δύο ώρες 10.00-12.00 (τοπική ώρα)
- Λάρισα η οποία επηρεάζει τους εναέριους διαδρόμους UM749, UN132, UN137 και UP20 και εγκρίνεται από το ΚΕΠΜΑ από Δευτέρα έως Παρασκευή από 08.00-15.00 (τοπική ώρα). Η ενημέρωση του ΚΕΠΜΑ θα γίνεται την προηγούμενη ημέρα κατά τις εργάσιμες ώρες, όπως και η αποδοχή των ωρών και η δέσμευση των υψών έως το FL450. Η κατάθεση του σχεδίου πτήσης θα γίνεται μια ώρα πριν την απογείωση του α/φ, καθώς επίσης και η ενημέρωση του ΚΕΠΜΑ τηλεφωνικά.

5.10.4.3 Τον νότιο τομέα της ΜΤΜΑ Λάρισα

Το ΛΑΡΙΣΑ APP παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. μέσα στην ΜΤΜΑ, η οποία εκτείνεται από 1000FT- UNL.

Για τη διακίνηση α/φ γενικής κυκλοφορίας, στα τμήματα των εναερίων διαδρόμων που διασχίζουν την ΜΤΜΑ, υφίστανται ιδιαιτερότητες σε ότι αφορά την αρμοδιότητα παροχής εξυπηρέτησης Ε.Κ., όπως αναφέρεται κατωτέρω, στην περιγραφή των σχετικών εναερίων διαδρόμων.

5.10.4.4 Τον εναέριο διάδρομο UL607 (PINDO-PAXIS)

Το τμήμα PINDO-ATV είναι S/B κυκλοφορίας.

Το τμήμα PİKOS-XORKI επηρεάζεται από τις υπερηχητικές πτήσεις της Τανάγρας και χρησιμοποιείται καθημερινά, όλο το 24ωρο, από το FL310 και άνω.

5.10.4.5 Τον εναέριο διάδρομο UP20 (MAKED-ABLON)

Χρησιμοποιείται ως:

I. CDR 1:

- κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 21⁰⁰UTC-04⁰⁰UTC
- τα Παρ/Σαβ/κα, από 13⁰⁰UTC της Παρασκευής μέχρι 04⁰⁰ UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες από 21⁰⁰ της παραμονής της αργίας μέχρι τις 04⁰⁰ της επομένης,

II. CDR 2:

- καθημερινά από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 04⁰⁰UTC-21⁰⁰UTC
- την Παρασκευή από 04⁰⁰UTC έως 13⁰⁰UTC.



- 5.10.4.6 Τον εναέριο διάδρομο UN137 (BITLA-ANTAR), του οποίου το τμήμα:
- NEVRA-SKP είναι N/B κυκλοφορίας με ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL310.
 - BITLA-SKP είναι S/B και το οποίο χρησιμοποιείται ως:
 - I. CDR 1:
 - κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC έως 0400UTC
 - τις Παρασκευές και τα Σαββατοκύριακα, από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400 UTC της Δευτέρας
 - τις επίσημες αργίες από 2100 της παραμονής της αργίας μέχρι τις 0400 της επομένης,
 - II. CDR 2:
 - κάθε Δευτέρα και Τρίτη, από 0400UTC έως 2100UTC
 - κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 0800UTC έως 2100UTC
 - κάθε Παρασκευή από 0400UTC έως 1300UTC.
- 5.10.4.7 Τον εναέριο διάδρομο UN132 (BITLA-KUMBI), ο οποίος είναι S/B κυκλοφορίας, εκτός από το τμήμα ABLON-KEA το οποίον είναι διπλής όδευσης και χρησιμοποιείται ως:
- I. CDR 1:
 - κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC-0400UTC
 - τις Παρασκευές και τα Σαβ/κα από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400 UTC της Δευτέρας
 - τις επίσημες αργίες από 2100 της παραμονής της αργίας μέχρι τις 0400 της επομένης,
 - II. CDR 2:
 - κάθε Δευτέρα και Τρίτη, από 0400UTC-2100UTC, FL 160-FL460
 - κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 0400UTC-0800UTC, FL305-FL4600 και από τις 0800UTC-2100UTC, FL170-FL460
 - κάθε Παρασκευή από 0400UTC έως 1300UTC, FL170-FL460
 - III. CDR 3:
 - Κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 0400UTC-0800UTC, από το FL170-FL305.
- 5.10.4.8 Τον εναέριο διάδρομο UN130 του οποίου το τμήμα:
- TSL-MES είναι S/B κυκλοφορίας
 - TSL- ESOPPO έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL310.
- 5.10.4.9 Τον εναέριο διάδρομο UP14 (RIKSO-PINDO) ο οποίος είναι διπλής όδευσης και λειτουργεί μόνο κατά τη διάρκεια της νύκτας (2200-0400 UTC) και έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL285.



- 5.10.4.10 Τον εναέριο διάδρομο UL737 (ERANA-TSL) ο οποίος είναι S/B κυκλοφορίας από το FL245 και άνω.
- 5.10.4.11 Τον εναέριο διάδρομο T/UT262 (ERANA-VEDIX-YNN) ο οποίος είναι W/B κυκλοφορίας με ελάχιστο επίπεδο πτήσης στο τμήμα:
- ERANA-VEDIX το FL245
 - VEDIX-YNN το FL120.
- 5.10.5 **Οδεύσεις**
- 5.10.5.1 Η κυκλοφορία στο TALAS, ERANA ή MAKED που έχει προορισμό το α/δ της Σκιάθου, εισέρχεται στο FL330 ή χαμηλότερα και ακολουθεί τη διαδρομή TALAS-TSL-SKP (επειδή το ελάχιστο επίπεδο πτήσης του εναερίου διαδρόμου M749 είναι το FL180).
- 5.10.5.2 Ο εναέριος διάδρομος UN79 (GOLDO-PINDO) καθιερώνεται ως W/B κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου η κυκλοφορία από PINDO για GOLDO θα οδεύει μέσω TSL.
- 5.10.5.3 Κατά τη διεξαγωγή των υπερηχητικών πτήσεων της Τανάγρας, η κυκλοφορία που εισέρχεται στο σημείο PINDO με σχέδιο πτήσης μέσω UL607- ATV ή BITLA-UN132-ABLON θα οδεύει μέσω TSL-SKP-ATV.
- 5.10.5.4 Κατά την διεξαγωγή υπερηχητικών πτήσεων της Λάρισας, η κυκλοφορία που εισέρχεται στο σημείο TALAS M/UM749, N/UN132, N/UN137, θα οδεύει μέσω TSL- SKP - ATV.
- 5.10.6 **Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC10**
- Πέραν των γενικών καθηκόντων, οι ελεγκτές του τομέα AC10 εκτελούν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:
- 5.10.6.1 Ο ΕΛΕΓΚΤΗΣ PANTAP:
- 5.10.6.1.1 Μεταβιβάζει στα α/φ που έχουν προορισμό το α/δ Ελ. Βενιζέλος, ανάλογα με το διάδρομο εν χρήσει, τις ακόλουθες STARS:
- ABLON 1C ή XORKI 1C όταν RWY ο 03L/R
 - ABLON 1P ή XORKI 1P όταν RWY ο 03L/R (κατόπιν συνεργασίας)
 - ABLON 1B ή XORKI 2B όταν RWY ο 21L/R.
- 5.10.6.1.2 Διαχωρίζει στο σημείο διασταύρωσης την W/B κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UN79 (GOLDO-PINDO) με την N/B κυκλοφορία του UL617 (TSL-MAKED).



- 5.10.6.1.3 Διαχωρίζει μέσα στον τομέα AC12 την SE/B κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UP14, η οποία εμπλέκεται με αυτήν των εναερίων διαδρόμων UM749 και UL617.
- 5.10.6.1.4 Διαχωρίζει μέσα στον τομέα AC8 την SE/B κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UP14 η οποία εμπλέκεται με αυτήν του εναερίου διαδρόμου UN130.
- 5.10.6.1.5 Διαχωρίζει στο σημείο ΡΙΚΟΣ την κυκλοφορία η οποία εμπλέκεται μέσω των εναερίων διαδρόμων UM600 και UL607.
- 5.10.6.1.6 Διαχωρίζει στο TSL/VOR, την N/B κυκλοφορία των εναερίων διαδρόμων UL617 και UZ507 με την W/B του εναερίου διαδρόμου UM603.
- 5.10.6.1.7 Δεν τροποποιεί τα δεδομένα πτήσης της E/B κυκλοφορίας (ύψος, πορεία ταχύτητα), πέραν των σημείων EDASI και ELPIS χωρίς προηγούμενη συνεργασία με τον επόμενο τομέα AC3.
- 5.10.6.1.8 Μεταβιβάζει τα αεροσκάφη στους τομείς AC3 και AC8 με manual handover, όταν δεν τα χρειάζεται και όσο πιο έγκαιρα μπορεί.
- 5.10.6.1.9 Αναμένει από το ΣΚΟΠΙΑ ACC ότι:
- θα διαχωρίζει
 - την κυκλοφορία που συγκλίνει στο TSL VOR από τα σημεία MAKED, EPANA και TALAS
 - την κυκλοφορία που συγκλίνει στο σημείο ELPIS από τα σημεία MAKED και TALAS
 - θα μεταβιβάζει την S/B κυκλοφορία μέσω BITLA UN137 και BITLA UN132 στα επίπεδα πτήσης 350, 410 και 450 (το FL310 ανήκει στον AC4)
 - θα μεταβιβάζει την κυκλοφορία με προορισμό το α/δ της Σκιάθου και της Λήμνου στο FL330 ή χαμηλότερα.
- 5.10.6.1.10 Αναμένει από το TIPANA ACC την κυκλοφορία που εισέρχεται στο σημείο PINDO και οδεύει KAS-UM603-TSL στα επίπεδα πτήσης FL370 και FL390 (τα FL270 και FL330 ανήκουν στον AC4).
- 5.10.6.1.11 Μεριμνά να μεταβιβάζεται στο TIPANA ACC η κυκλοφορία που εξέρχεται στο σημείο PINDO και οδεύει μέσω UN79-RODON από το FL285 και άνω.
- 5.10.6.1.12 Φροντίζει να μεταβιβάζεται στα ύψη του AC16 η κυκλοφορία με προορισμό Σάμο και LTBJ.
- 5.10.6.1.13 Συνεργάζεται με τον AC4 αν χρειασθεί να εφαρμοσθεί το RVSM Contingency FLAs με το ΣΚΟΠΙΑ ACC, σύμφωνα με το οποίο οι πτήσεις μεταβιβάζονται:
- από το ΚΕΠΜΑ στο ΣΚΟΠΙΑ ACC στο: FL320 ή FL340
 - από το ΣΚΟΠΙΑ ACC στο ΚΕΠΜΑ στο :FL290, FL370* ή FL410.
- * Σημείωση.-Το FL370 εξαιρείται από το σημείο BITLA.*



5.10.6.2 Ο PLANNER:

5.10.6.2.1 Συντρέχει τον ελεγκτή ραντάρ στο έργο του και συνεργάζεται με τους γειτονικούς τομείς ή ACCs για την επίλυση των εμπλοκών.

5.10.6.2.2 Συνεργάζεται με τον planner του AC4, προκειμένου να εισάγει στο CFL των πτήσεων που έχουν προορισμό τα α/δ Σάμου και LTBJ το FL330, όταν ο AC16 είναι υπεύθυνος μέχρι και το FL345.

5.10.6.3 Ο ΒΟΗΘΟΣ:

5.10.6.3.1 Παρακολουθεί τα coordinated στρίπς για να επιβεβαιώσει ότι ολοκληρώθηκε επιτυχώς η μεταβίβαση των EST στο ΣΚΟΠΙΑ ACC και ΤΙΡΑΝΑ ACC μέσω της διαδικασίας OLDI.



5.11 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC11 - KFN UPPER/LOW (LGGGKFN)

5.11.1 Περιγραφή του τομέα AC11

5.11.1.1 Ο τομέας AC11 καλύπτει το κεντρικό τμήμα του δυτικού FIR Αθηνών, από το MFA και άνω.

5.11.1.2 Σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε monoradar, η προεπιλογή ραντάρ που ενδείκνυται είναι αυτή της Λευκάδας.

5.11.1.3 Από τις διαθέσιμες συχνότητες του τομέα, προτεινόμενη VHF συχνότητα είναι η 133.725, που είναι climax, εγκαταστημένη σε Υμηττό/Γεράνεια και Ακαρνανικά (και Κέρκυρα), και UHF η 359.700, που είναι εγκαταστημένη στο Μοναστήρι.

5.11.1.4 Για την καλύτερη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας το ΚΕΠΑΘ έχει εκχωρήσει στο ΚΕΡΚΥΡΑ APP την ευθύνη παροχής εξυπηρέτησης Ε.Κ. σε συγκεκριμένα τμήματα εναερίων διαδρόμων, από το MFA του εναερίου διαδρόμου μέχρι και το FL245.

Όσον αφορά στον τομέα AC11 τα τμήματα αυτά ορίζονται ως ακολούθως::

Από τα όρια της TMA Κέρκυρας έως το σημείο:

- NOSTO του εναερίου διαδρόμου L612
- NOSTO του εναερίου διαδρόμου N7
- LATAN του εναερίου διαδρόμου L869,
- LATAN του εναερίου διαδρόμου M872
- LATAN του εναερίου διαδρόμου N1
- DINOΒ του εναερίου διαδρόμου M600.

5.11.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου

5.11.2.1 Ο ελάχιστος διαχωρισμός ραντάρ που θα υφίσταται κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, μεταξύ:

I. ΚΕΠΑΘ και ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC είναι:

- 15 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία
- 10 NM, κατόπιν συνεργασίας

II. ΚΕΠΜΑ και ΑΘΗΝΑΙ APP είναι 10 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία.

5.11.2.2 Με όλες τις ανωτέρω μονάδες εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.



5.11.3 **Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC11**

Οι ελεγκτές του τομέα AC11 συνεργάζονται:

- I. με τους τομείς ελέγχου AC5, AC6, AC7 και AC15
- II. με το ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC για τα σημεία RUTOM, NOSTO, LATAN και DINOΒ,
- III. με το ΑΘΗΝΑΙ APP, μέχρι και το FL245, για τα σημεία NEMES και ASTOV
- IV. με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP, μέχρι και το FL245, για κυκλοφορία από/προς την ΤΜΑ μέσω ΑΡΑ/ΥΟΡ και ΚΦΝ/ΥΟΡ, όταν δεν επηρεάζεται το ΑΚΤΙΟΝ APP
- VI. με το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP:
 - για κυκλοφορία από/προς τα α/δ Ζακύνθου, Κεφαλληνίας, Αράξου και Ανδραβίδας,
 - για άδεια υπέρπτωσης στα ύψη ευθύνης της
- VII. με το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP για κυκλοφορία από/προς την ΜΤΜΑ Καλαμάτας μέσω του εναερίου χώρου ευθύνης του τομέα AC11.

Σημείωση. - Εάν μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP παρεμβάλλεται άλλη μονάδα ελέγχου Ε.Κ., η συνεννόηση γίνεται απευθείας μεταξύ των δύο εμπλεκόμενων μονάδων.

5.11.4 **Περιορισμοί εναερίου χώρου**

Ο τομέας AC11 περιλαμβάνει:

5.11.4.1 Τις επικίνδυνες περιοχές:

- | | |
|---------------------------|---------------|
| • LGD61 (ΖΑΚΥΝΘΟΣ) | MSL-FL400 |
| • LGD72 (Δ. ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ) | 8000FT -UNL |
| • LGD73 (ΠΑΛΛΙΟΧΩΡΙΟΝ) | GND/MSL-FL250 |
| • LGD93 (ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ) | GND/MSL-FL150 |
| • LGD95 (ΣΧΙΖΑ) | GND-FL130 |
| • LGD100 (ΑΣΤΡΟΣ) | MSL-FL250 |

5.11.4.2 Τις περιορισμένες περιοχές:

- | | |
|----------------------------|----------------------|
| • LGR50 (Λακωνικός κόλπος) | GND-8000FT/GND-FL240 |
| • LGR52 (Καλαμάτα) | GND-8000FT/GND-FL240 |

5.11.4.3 Τις περιοχές συνεργασίας:

- 5A
- 7A
- 8A
- 14A (MSL-5000FT)

5.11.4.4 Την περιοχή κράτησης α/φ ΝΕ-3 Α:

- Η-4 (FL 270)



5.11.4.5 Την περιοχή κράτησης ΑΣΕΠΕ (ORBIT AREA)

- G-5 (230-270)

5.11.4.6 Την περιοχή τοπικών πτήσεων:

- ΤΡΙΠΟΛΗ FL120-FL170

Σημείωση.- Όταν ενεργοποιείται η περιοχή τοπικών πτήσεων ΤΡΙΠΟΛΗ, το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP ενημερώνει το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP.

5.11.4.7 Την ΜΤΜΑ Ανδραβίδας εκτείνεται από 1000FT μέχρι UNL, και χωρίζεται σε δύο τομείς τον βόρειο και το νότιο.

Εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχεται:

- στον **βόρειο τομέα**:
 - από 1000FT μέχρι και το FL155→ από το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP
 - πάνω από το FL155 μέχρι το FL460→ από το ΚΕΠΑΘ
- στο **νότιο τομέα**, από 1000FT μέχρι UNL → από το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP.

5.11.4.8 Την ΜΤΜΑ Καλαμάτας, που αποτελείται από τους ακόλουθους τομείς:

- τον **δυτικό τομέα**, όπου εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχεται:
 - από τα 1000FT-FL245 από το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP και
 - από το FL245 και άνω από το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP
- τον **ανατολικό τομέα**, τα κατακόρυφα όρια του οποίου εκτείνονται από 1000FT-8500FT και εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχει το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP.

5.11.4.9 Την ΜΤΜΑ Πρέβεζας, που εκτείνεται από 1000FT μέχρι και το FL160,

Εντός της ΜΤΜΑ εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. παρέχεται:

III. από το ΑΚΤΙΟΝ APP

- από 1000 FT έως και το FL125, από την ανατολή μέχρι την δύση του ηλίου*

IV. από το ΚΕΠΑΘ**

- πάνω από το FL125- FL160, από την ανατολή μέχρι την δύση του ηλίου*
- από 1000FT έως και το FL160 από την δύση* μέχρι την ανατολή του ηλίου,

**Σημείωση: Μετά το πέρας λειτουργίας του α/δ έως την έναρξή του, καθότι υπάρχουν περιπτώσεις όπου η λειτουργία του α/δ παρατείνεται και μετά τη δύση του ηλίου, η δε έναρξή του να μην ταυτίζεται με την ανατολή.*



***Σημείωση: Το ΚΕΠΑΘ παρέχει έλεγχο περιοχής από το MFA των εναερίων διαδρόμων και άνω*

5.11.4.10 Τον εναέριο διάδρομο M/UM601 (RUTOM–EVENO), του οποίου το τμήμα:

- KFN–TRL επηρεάζεται από την επικίνδυνη περιοχή LGD73. Το ΚΕΠΑΘ διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας:
 - τις καθημερινές: από το FL270 και άνω
 - τα Σαβ/κα και τις επίσημες αργίες : από το FL250 και άνω
- TRL–MIL επηρεάζεται από την επικίνδυνη περιοχή LGD100 και την τοπική περιοχή ΤΡΙΠΟΛΗ (FL120-FL170).

5.11.4.11 Τον εναέριο διάδρομο M/UM872 (LATAN–METRU), ο οποίος επηρεάζεται από τις περιοχές 8A, H-4, G-5 και LGR52 (Καλαμάτα). Το τμήμα KFN-ETILI χρησιμοποιείται ως:

I. CDR 1

Από το FL260 και άνω:

- κάθε νύχτα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC-0400UTC
- κάθε Παρ/Σαβ/κο, από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες, από 2100UTC της παραμονής της αργίας μέχρι 0400UTC της επομένης.

II. CDR 2

– Από το FL260 και άνω:

- κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 0400UTC-2100 UTC
- κάθε Παρασκευή, από 0400UTC-1300UTC.

– Κάτω από το FL260:

- κάθε νύχτα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC-0400UTC
- κάθε Παρ/Σαβ/κο, από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες, από 2100UTC της παραμονής της αργίας μέχρι 0400UTC της επομένης.

III. CDR3

Κάτω από το FL260:

- κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 0400UTC-2100UTC.
- κάθε Παρασκευή, από 0400UTC-1300UTC.

Τα τμήματα του εναερίου διαδρόμου που διασχίζουν την ΤΜΑ της Κέρκυρας και τις ΜΤΜΑς Πρέβεζας, Ανδραβίδας και Καλαμάτας επηρεάζονται από τα ύψη που ελέγχουν οι υπηρεσίες προσέγγισης των εν λόγω περιοχών.

5.11.4.12 Τον εναέριο διάδρομο L/UL612 (NOSTO-KUMBI)



- Το τμήμα ARAXOS-IXIMA επηρεάζεται από την τοπική περιοχή πτήσεων ΤΡΙΠΟΛΗΣ.
- Το τμήμα ORTOS-ARA έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL120 ενώ το τμήμα ARA-TRL έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL100.
- Το τμήμα TRL-SIT λειτουργεί ως:
 - I. CDR 1
 - Πάνω από το FL245, επί 24ώρου βάσεως.
 - Κάτω από το FL245
 - κάθε νύχτα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 2100UTC μέχρι τις 0400UTC
 - κάθε Σαβ/κο από τις 1300UTC της Παρασκευής μέχρι τις 0400UTC της Δευτέρας
 - τις επίσημες αργίες από τις 2100UTC της προηγούμενης μέχρι τις 0400UTC της επομένης
 - II. CDR 2
 - Κάθε μέρα από το FL205-FL245
 - από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 0400UTC μέχρι τις 2100UTC και
 - την Παρασκευή από τις 0400UTC μέχρι τις 1300UTC.
 - III. CDR 3
 - Κάτω από το FL205 και χαμηλότερα
 - κάθε μέρα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από 0400UTC μέχρι τις από τις 2100UTC και
 - την Παρασκευή από 0400UTC μέχρι τις 1300UTC.

5.11.4.13 Τον εναέριο διάδρομο L/UL604 (DIMIS-SALUN)

- Στο τμήμα YNN-TRL έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL170.
- Το τμήμα (TRL-DILMO) επηρεάζεται από την τοπική περιοχή πτήσεων ΤΡΙΠΟΛΗ και την LGR50. Από το FL95- FL245 είναι CDR3 επί 24ώρου βάσεως.
- Στο τμήμα TRL-PLH το ΚΕΠΑΘ διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας, χωρίς τη μεταβίβαση EST στο ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP, από το FL250 και άνω.

5.11.4.14 Τον εναέριο διάδρομο J/UJ65 (TRL-SIT)

Το τμήμα (TRL-SOKRI) επηρεάζεται από την περιοχή ΤΡΙΠΟΛΗΣ και την LGR50 Το ΚΕΠΑΘ, στο τμήμα TRL-SOKRI διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας, χωρίς τη μεταβίβαση EST στο ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP, από το FL250 και άνω.

5.11.4.15 Τον εναέριο διάδρομο A14 (KRK- KAVOS)

Στο τμήμα TRL-MIL επηρεάζεται από την τοπική περιοχή πτήσεων ΤΡΙΠΟΛΗ (FL120-FL170) και την επικίνδυνη περιοχή LGD100 (MSL-FL250).



- 5.11.4.16 Τον εναέριο διάδρομο J61 (DDM-KLM), που επηρεάζεται από την επικίνδυνη περιοχή LGD100 (ASTROS) από MSL-FL250 και από την τοπική περιοχή ΤΡΙΠΟΛΗ.
- 5.11.4.17 Τον εναέριο διάδρομο N/UN7 (NOSTO-NEMES), οποίος είναι S/B κυκλοφορίας και εξυπηρετεί τις αφίξεις στο α/δ Ελ. Βενιζέλος.
- 5.11.4.18 Τον εναέριο διάδρομο N/UN604 (RUTOM-AMANI) του οποίου το ελάχιστο επίπεδο πτήσης στο τμήμα ENESI-ARA είναι:
- το FL160 για την μη RNAV υπερειπτάμενη κυκλοφορία ή την RNAV που πρόκειται να προσγειωθεί στο α/δ του Αράξου και χρειάζεται να συντονισθεί με το ARA/VOR για την πλοήγησή της
 - το FL100 για την RNAV υπερειπτάμενη κυκλοφορία, επειδή αυτή δεν χρειάζεται να συντονισθεί με το ARA/VOR/DME για την πλοήγησή της καθότι ο εναέριος διάδρομος N/UN 604 είναι RNAV.
- 5.11.4.19 Τον εναέριο διάδρομο A/UA145 (LORNO-TRL), ο οποίος είναι CDR3 επί 24ώρου βάσεως και επηρεάζεται από την LGD61 και από την τοπική περιοχή πτήσεων ΤΡΙΠΟΛΗ. Το ΚΕΠΑΘ διακινεί α/φ γενικής κυκλοφορίας μετά από έγκριση του ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP και του ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP.
- 5.11.5 **Οδεύσεις**
- 5.11.5.1 Η όδευση ARA-KOR (N/UN604) είναι διαθέσιμη για κυκλοφορία που αναχωρεί από τον Άραξο.
- 5.11.5.2 Οι αφίξεις στα α/δ της Κεφαλονιάς και της Ζακύνθου θα οδεύουν μέσω ASTUS
- 5.11.6 **Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC11**
- Πέραν των γενικών καθηκόντων, οι ελεγκτές του τομέα AC11 εκτελούν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:
- 5.11.6.1 Ο ΕΛΕΓΚΤΗΣ PANTAP:
- 5.11.6.1.1 Συνεργάζεται με το ΑΘΗΝΑΙ APP ως ακολούθως:
- I. μεταβιβάζει τον έλεγχο και την επικοινωνία των α/φ στα σημεία NEMES και ASTOV
 - II. μεταβιβάζει στα α/φ με προορισμό το α/δ Ελ. Βενιζέλος, ανάλογα με το διάδρομο εν χρήσει, τις ακόλουθες STARS:

RWY 03L/R

– NEMES1C

RWY 21L/R

– NEMES1B



– ASTOV1C

– ASTOV1B

III. παραδίδει τις αφίξεις στα σημεία NEMES και ASTOV στο προσυμφωνημένο FL170.

Για τις αναχωρήσεις το προσυμφωνημένο επίπεδο πτήσης στα ανωτέρω σημεία είναι το FL160.

- 5.11.6.1.2 Παραδίδει στον τομέα AC5, στο σημείο SOKRI και στο FL250 την κυκλοφορία με προορισμό το α/δ της Σούδας ή του Ηρακλείου μέσω του εναερίου διαδρόμου J65 (TRL-SOKRI-SUD).
- 5.11.6.1.3 Παραδίδει στον τομέα AC5 και στο FL290 την κυκλοφορία με προορισμό την Σαντορίνη.
- 5.11.6.1.4 Αναμένει τις αφίξεις προς Κεφαλονιά και Άραξο μέσω RUTOM ή LATAN στο FL350.
- 5.11.6.1.5 Εξουσιοδοτεί για κάθοδο τα α/φ με προορισμό το α/δ του Αράξου αφού πρώτα συμφωνηθεί με την Προσέγγιση Ανδραβίδας το επίπεδο πτήσης και τα μεταβιβάζει στη συχνότητα της, περίπου στα 25NM από το ARA VOR/DME μόνο αφού αυτά αναφέρουν ότι λαμβάνουν σήμα από το ραδιοβοήθημα του ARA.
- 5.11.6.1.6 Μεταβιβάζει στο ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC την κυκλοφορία με προορισμό τα α/δ του Μπρίντιζι (LIBR) και Μπάρι (LIBD) στο FL280 ή χαμηλότερα.
- 5.11.6.1.7 Μεταβιβάζει διαχωρισμένη στο ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC τη συγκλίνουσα κυκλοφορία που οδεύει μέσω των εναερίων διαδρόμων M/UM600 (DINOB) και M/UM601 (RUTOM)
- 5.11.6.1.8 Αναμένει διαχωρισμένη από το ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC την συγκλίνουσα κυκλοφορία που οδεύει μέσω των εναερίων διαδρόμων:
- TIGRA/KRK (UL995) – LATAN/KRK (UL869)
 - LATAN/KRK (UL869) – NOSTO/ARA (UL612) - NOSTO/NEMES (UN7)
 - DINOB/KRK(UM600) – LATAN/KFN(UM872)
 - DINOB/KRK (UM600) – LATAN/KRK (UL869).
- 5.11.6.2 Ο PLANNER:
- 5.11.6.2.1 Συνεργάζεται με το ΚΕΡΚΥΡΑ APP για την IFR κυκλοφορία, η οποία αναχωρεί από το α/δ της Κέρκυρας και εν συνεχεία οδεύει μέσω ARA/VOR ή KFN/VOR. Η κυκλοφορία αυτή μπορεί να επηρεάσει τα ύψη αρμοδιότητας του ΑΚΤΙΟΝ APP και το β. τομέα της ΜΤΜΑ Ανδραβίδας. Οι συνεργασίες με τις Προσεγγίσεις αυτές ακολουθούν την αρχή του step by step.
- Ειδικότερα:
- εκχωρεί εξουσιοδότηση στο προσυμφωνηθέν FL130 και κώδικα SSR στα α/φ που αναχωρούν από το α/δ της Κέρκυρας μέσω του τομέα του. Σε περίπτωση κατά την οποία η άνοδος του α/φους επηρεάσει το ΑΚΤΙΟΝ APP, λόγω διαδικασιών, διαχωρισμών με άλλες πτήσεις



κ.λπ., τότε είναι ευθύνη του ΚΕΡΚΥΡΑ APP ο συντονισμός με το ΑΚΤΙΟΝ APP.

Με την απογείωση του α/φ, ο planner εφαρμόζει τη διαδικασία DEP και ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ να κάνει assume το σχέδιο πτήσης για να μην εμφανισθεί στον τομέα AC6.

- ενημερώνει το ΚΕΡΚΥΡΑ APP, αν η άνοδος των πτήσεων από τα α/δ Κεφαλονιάς, Ζακύνθου και Αράξου επηρεάσει τα ύψη ευθύνης της ΤΜΑ. Εάν οι πτήσεις έχουν προορισμό το α/δ της Κέρκυρας, τότε ο planner ζητάει εξουσιοδότηση με τη διαδικασία του approval request.
- μεταβιβάζει έγκαιρα το EST και εξουσιοδοτεί το α/φος που αφικνείται στο α/δ της Κέρκυρας στο προσυμφωνημένο FL140, προκειμένου να μην επηρεάζεται το ΑΚΤΙΟΝ APP, άλλως θα γίνεται ο ανάλογος συντονισμός με αυτό.
- ενημερώνει για την υπεριπτάμενη κυκλοφορία μέχρι το FL245, εκτός εάν παρεμβάλλεται άλλη μονάδα ελέγχου.

5.11.6.2.2 Συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP για την IFR κυκλοφορία που οδεύει μέσω ΑΡΑ/ΥΟΡ και ΚΦΝ/ΥΟΡ. Η κυκλοφορία αυτή επηρεάζει τον βόρειο τομέα της ΜΤΜΑ Ανδραβίδας. Οι συνεργασίες με τις Προσεγγίσεις αυτές ακολουθούν την αρχή του step by step (Βλ. παράρτημα Δ, παρ. Δ.3 της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘ και ΑΚΤΙΟΝ APP της 15/09/2014).

Ειδικότερα:

- εισάγει στο σχέδιο πτήσης των α/φ που αναχωρούν από το α/δ Ακτίου, μέσω ΑΡΑ/ΥΟΡ ή ΚΦΝ/ΥΟΡ, το ύψος και το ETD που του μεταβιβάζει το ΑΚΤΙΟΝ APP, προκειμένου να του εκχωρήσει κώδικα SSR, (το ΑΚΤΙΟΝ APP συνεργάζεται με το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP με τη διαδικασία του approval request για την εξουσιοδότηση). Στη συνέχεια ενημερώνει τον AC6 για αυτή την εξουσιοδότηση. Για την κυκλοφορία που αφικνείται στο α/δ του Ακτίου μέσω ΑΡΑ/ΥΟΡ ή ΚΦΝ/ΥΟΡ, ανάλογα με το ύψος, απαιτείται συντονισμός και συνεργασία με το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP και τον AC6.
- ενημερώνει για την υπεριπτάμενη κυκλοφορία, εκτός εάν παρεμβάλλεται άλλη μονάδα ελέγχου.
- συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP για την κυκλοφορία που αφικνείται στο α/δ των Ιωαννίνων και, αν χρειάζεται, και σε αυτό της Κέρκυρας.

5.11.6.2.3 Συνεργάζεται με το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP για την IFR κυκλοφορία που αναχωρεί ή αφικνείται προς/από α/δ που βρίσκονται εντός της ΜΤΜΑ Ανδραβίδας. Η κυκλοφορία αυτή μπορεί να επηρεάσει τις ΜΤΜΑς Πρέβεζας και Καλαμάτας, οπότε οι συνεργασίες ακολουθούν την αρχή του step by step, ανάλογα με τα ύψη ευθύνης της κάθε μονάδας.

Ειδικότερα:



- I. εκχωρεί εξουσιοδότηση και κώδικα SSR σε όλες τις αναχωρήσεις, ανεξάρτητα αν με την απογείωση εμπλέκεται άμεσα άλλη μονάδα ελέγχου, της οποίας την ευθύνη ενημέρωσης και συνεργασίας φέρει το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP. Ειδικότερα εάν το α/φος οδεύει μέσω ΜΤΜΑ Πρεβέζης, θα εξουσιοδοτεί το α/φος στο προσυμφωνημένο FL140, προκειμένου να μην επηρεάζεται το ΑΚΤΙΟΝ APP.

Σε περίπτωση κατά την οποία η άνοδος του α/φους επηρεάσει το ΑΚΤΙΟΝ APP, λόγω διαδικασιών, διαχωρισμών με άλλες πτήσεις κ.λπ., τότε είναι ευθύνη του ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP ο συντονισμός με το ΑΚΤΙΟΝ APP και, αν απαιτείται, η ενημέρωση του ΚΕΠΑΘ.

Όταν μία πτήση επιθυμεί να διακινηθεί μέσω της ΜΤΜΑ Πρεβέζης στα ύψη αρμοδιότητας του ΑΚΤΙΟΝ APP, τότε το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα συνεργάζεται με το ΑΚΤΙΟΝ APP με τη διαδικασία του approval request και εν συνεχεία θα μεταβιβάζει το χορηγηθέν επίπεδο πτήσης μαζί με το ETD στο ΚΕΠΑΘ για να του εκχωρήσει κώδικα SSR.

Με την απογείωση, το ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP θα ενημερώνει (ανάλογα με τη συνεργασία που έχει προηγηθεί) το ΑΚΤΙΟΝ APP και θα μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα που έχει συμφωνηθεί

- μεταβιβάζει έγκαιρα το EST των α/φ που αφικνούνται για τον καθορισμό του επιπέδου πτήσης που θα γίνεται η μεταβίβαση του ελέγχου, εκτός εάν επηρεάζεται το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP ή το ΑΚΤΙΟΝ APP, οπότε ο planner θα συνεργάζεται με τη μονάδα που παρεμβάλλεται.
- συνεργάζεται έγκαιρα για το ύψος μεταβίβασης του ελέγχου των α/φ που πρόκειται να προσγειωθούν στο α/δ του Αράξου λόγω της ιδιαιτερότητας του ΑΡΑ/ΒΟΡ/ΔΜΕ.
- ενημερώνει για την υπερπιτάμενη κυκλοφορία, εκτός εάν παρεμβάλλεται άλλη μονάδα ελέγχου.
- συνεργάζεται για άδεια διέλευσης της κυκλοφορίας στο τμήμα ΚΦΝ-ΕΤΙΛΙ του εναερίου διαδρόμου UM872 και ΤRL-SIT του εναερίου διαδρόμου L/UL612, όταν λειτουργούν ως CDR 2 και CDR 3.

- 5.11.6.2.4 Συνεργάζεται με το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP για την IFR κυκλοφορία που αναχωρεί ή αφικνείται προς/από α/δ που βρίσκονται εντός της ΜΤΜΑ Καλαμάτας. Εάν η κυκλοφορία αυτή επηρεάσει την ΜΤΜΑ Ανδραβίδας τότε οι συνεργασίες γίνονται step by step (βλ. παράρτημα Δ, παρ. Δ2 και Δ3 του ΛοΑ μεταξύ ΚΕΠΑΘ και Καλαμάτα APP, 15/2/2010).

Ειδικότερα:

- εκχωρεί εξουσιοδότηση και κώδικα SSR σε όλες τις αναχωρήσεις, ανεξάρτητα αν με την απογείωση εμπλέκεται άμεσα άλλη μονάδα ελέγχου, της οποίας την ευθύνη ενημέρωσης και συνεργασίας φέρει το ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP.
- μεταβιβάζει έγκαιρα το EST των α/φ που υπερπίπτουν ή αφικνούνται για τον καθορισμό του επιπέδου πτήσης που θα γίνεται η μεταβίβαση του ελέγχου, εκτός εάν παρεμβάλλεται άλλη μονάδα ελέγχου οπότε οι συνεργασίες θα γίνονται με την μονάδα που παρεμβάλλεται (βλ.



παράρτημα Δ, παρ. Δ2 και Δ3 του LoA μεταξύ ΚΕΠΑΘ και Καλαμάτα APP, 15/2/2010).

- ενημερώνει για την υπεριπτάμενη κυκλοφορία, εκτός εάν παρεμβάλλεται άλλη μονάδα ελέγχου.
- ενημερώνει έγκαιρα για την κυκλοφορία που ίπταται από το FL120-FL170 στο τμήμα TRL-MIL, όταν είναι ενεργοποιημένη η τοπική περιοχή πτήσεων ΤΡΙΠΟΛΗΣ.

5.11.6.2.5 Συνεργάζεται με τον planner του AC6, για εκχώρηση μεγαλύτερου επιπέδου πτήσης στην κυκλοφορία που αναχωρεί από τα α/δ Ζακύνθου, Κεφαλληνίας, Αράξου ή Αμαλιάδας και οδεύει μέσω YNN/VOR.

5.11.6.2.6 Εκχωρεί ύψη στις περιοχές συνεργασίας 7A και 14A και ενημερώνει τον τομέα VFR και, ανάλογα την περιοχή και τα ύψη, τον AC7, AC12 και τις Προσεγγίσεις Ανδραβίδας, Πρέβεζας, Κέρκυρας και Καλαμάτας.

5.11.6.3 Ο ΒΟΗΘΟΣ:

5.11.6.3.1 Μεταβιβάζει στο ΚΕΡΚΥΡΑ APP, ΑΚΤΙΟΝ APP, ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ APP και ΚΑΛΑΜΑΤΑ APP τις εξουσιοδοτήσεις που του χορηγεί ο planner.

5.11.6.3.2 Εφαρμόζει τη διαδικασία DPL-MORE-ADD στα αντίστοιχα σχέδια πτήσης για τις αναχωρήσεις από ΤΜΑ Κέρκυρας και ΜΤΜΑ Πρέβεζας, μέσω KFN/VOR και ARA/VOR.

5.11.6.3.3 Παρακολουθεί τα coordinated strips για να επιβεβαιώσει ότι ολοκληρώθηκε επιτυχώς η μεταβίβαση του EST στο ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ ACC μέσω της διαδικασίας OLDI.



5.12 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC12 - SKP/UPPER (LGSKPU)

5.12.1 Περιγραφή του τομέα AC12

5.12.1.1 Ο τομέας AC12 είναι ένας από τους δυο upper του τομέα AC4. Καλύπτει το βόρειο/κεντρικό τμήμα του FIR Αθηνών, πάνω από το FL345.

5.12.1.2 Σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε monoradar, η προεπιλογή ραντάρ που ενδείκνυται είναι αυτή του Πηλίου.

5.12.1.3 Από τις διαθέσιμες συχνότητες του τομέα, προτεινόμενη VHF συχνότητα είναι η 125.355, η οποία είναι εγκαταστημένη σε Υμηττό/Γεράνεια, και UHF η 360.300, η οποία είναι εγκαταστημένη σε Υμηττό/Γεράνεια.

5.12.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου

5.12.2.1 Δεν συνεργάζεται με γειτονικά ACCs.

5.12.2.2 Σε περίπτωση μετάπτωσης σε monoradar, με λήψη δεδομένων από το radar του Πηλίου, τότε τα ελάχιστα του διαμήκη διαχωρισμού θα αυξάνονται από 10NM σε 15NM. Επίσης δεν θα παρέχονται διαχωρισμοί radar με βάση την ταχύτητα, λόγω εσφαλμένης ένδειξης ground speed.

5.12.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC12

Οι ελεγκτές του τομέα AC12 συνεργάζονται:

- I. με τους τομείς ελέγχου AC4, AC6, AC8, AC10 και AC15.
- II. με ΣΚΥΡΟΣ APP
- III. με το ΤΑΝΑΓΡΑ APP
- IV. με το ΑΛΜΥΡΟΣ APP
- V. με το ΛΑΡΙΣΑ APP.

5.12.4 Περιορισμοί του εναερίου χώρου

Ο τομέας AC12 περιλαμβάνει:

5.12.4.1 Τις περιοχές υπερηχητικών πτήσεων:

- Τανάγρας, η οποία επηρεάζει τον εναέριο διάδρομο UL607 και UN132 και εγκρίνεται από το ΚΕΠΜΑ κάθε Τρίτη (με εναλλακτική την Τετάρτη) και για δύο ώρες 10.00-12.00 (τοπική ώρα). Επίσης οι υπερηχητικές Τανάγρας μπορούν να διεξάγονται και σε διαφορετικές ώρες και ημέρες από αυτές που αναφέρονται, μόνο εφόσον το επιτρέπει η κυκλοφορία (καθ' όλο το χρόνο της δοκιμής τα α/φ γενικής κυκλοφορίας εκτρέπονται της πορείας τους).



- Λάρισας η οποία επηρεάζει τους εναέριους διαδρόμους M/UM749, N/UN132, N/UN137 και UP20 και εγκρίνεται από το ΚΕΠΜΑ από Δευτέρα έως Παρασκευή από 08.00-15.00 (τοπική ώρα). Η ενημέρωση του ΚΕΠΜΑ θα γίνεται την προηγούμενη ημέρα κατά τις εργάσιμες ώρες, όπως και η αποδοχή των ωρών και η δέσμευση των υψών έως το FL450. Η κατάθεση του σχεδίου πτήσης θα γίνεται μία ώρα πριν την απογείωση του α/φ, καθώς επίσης και η ενημέρωση του ΚΕΠΜΑ τηλεφωνικά.

5.12.4.2 Την ΜΤΜΑ Τανάγρας

Το ΤΑΝΑΓΡΑ APP παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. μέσα στην ΜΤΜΑ η οποία εκτείνεται από 1000FT- UNL.

Για τη διακίνηση α/φ γενικής κυκλοφορίας, στα τμήματα των εναερίων διαδρόμων που διασχίζουν την ΜΤΜΑ, υφίστανται ιδιαιτερότητες σε ότι αφορά την αρμοδιότητα παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ., όπως αναφέρεται κατωτέρω, στην περιγραφή των σχετικών εναερίων διαδρόμων.

5.12.4.3 Τον νότιο τομέα της ΜΤΜΑ Λάρισας

Το ΛΑΡΙΣΑ APP παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. μέσα στην ΜΤΜΑ η οποία εκτείνεται από 1000FT- UNL.

Για τη διακίνηση α/φ γενικής κυκλοφορίας, στα τμήματα των εναερίων διαδρόμων που διασχίζουν την ΜΤΜΑ, υφίστανται ιδιαιτερότητες σε ότι αφορά την αρμοδιότητα παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ., όπως αναφέρεται κατωτέρω, στην περιγραφή των σχετικών εναερίων διαδρόμων.

5.12.4.4 Την ΜΤΜΑ Αγχιάλου

Το ΑΛΜΥΡΟΣ APP παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. μέσα στην ΜΤΜΑ η οποία εκτείνεται από 1000FT- UNL.

Για τη διακίνηση α/φ γενικής κυκλοφορίας, στα τμήματα των εναερίων διαδρόμων που διασχίζουν την ΜΤΜΑ, υφίστανται ιδιαιτερότητες σε ότι αφορά την αρμοδιότητα παροχής εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ., όπως αναφέρεται κατωτέρω, στην περιγραφή των σχετικών εναερίων διαδρόμων.

5.12.4.5 Τον εναέριο διάδρομο UL607 (PINDO-PAXIS)

- Το τμήμα PINDO-ATV είναι S/B κυκλοφορίας.
- Το τμήμα ΡΙΚΟΣ-ΧΟΡΚΙ επηρεάζεται από τις υπερηχητικές πτήσεις της Τανάγρας και χρησιμοποιείται καθημερινά, όλο το 24ωρο, από το FL310 και άνω.



5.12.4.6 Τον εναέριο διάδρομο UP20 (MAKED-ABLON)

Χρησιμοποιείται ως:

I. CDR 1:

- κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC-0400UTC
- τα Παρ/Σαβ/κα, από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400 UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες από 2100 της παραμονής της αργίας μέχρι τις 0400 της επομένης,

II. Σαν CDR 2:

- καθημερινά από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 0400UTC-2100UTC
- την Παρασκευή από 0400UTC έως 1300UTC.

5.12.4.7 Τον εναέριο διάδρομο UV651 (AGH-YNN)

Χρησιμοποιείται ως:

I. CDR 1:

- κάθε νύχτα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC έως 0400UTC
- κάθε Παρ/Σαβ/κο, από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400 UTC της Δευτέρας και κατά τις επίσημες αργίες από 2100 της παραμονής της αργίας μέχρι τις 0400 της επομένης.

II. CDR 2:

Κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 0400UTC έως 2100UTC και την Παρασκευή από 0400UTC έως 1300UTC.

5.12.4.8 Τον εναέριο διάδρομο UV652 (PEREN-SKP), ο οποίος είναι διπλής όδευσης και επηρεάζεται από την τοπική περιοχή πτήσεων ΣΙΘΩΝΙΑ. χρησιμοποιείται ως CDR3 επί 24ώρου βάσεως. Για διέλευση κυκλοφορίας απαιτείται συνεργασία με το ΣΑΕ του Χορτιάτη.

5.12.4.9 Τον εναέριο διάδρομο UW58 (SKP-KOROS), ο οποίος διασχίζει την ΜΤΜΑ Σκύρου και για τη διακίνηση κυκλοφορίας στο τμήμα αυτό απαιτείται άδεια από το ΣΚΥΡΟΣ APP.

5.12.4.10 Τον εναέριο διάδρομο UP14 (RIKSO-PINDO) ο οποίος είναι διπλής όδευσης και λειτουργεί μόνο κατά τη διάρκεια της νύκτας (2200-0400 UTC) και έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL285.

5.12.4.11 Τον εναέριο διάδρομο UN137 (BITLA-ANTAR), του οποίου το τμήμα:

- NEVRA-SKP είναι N/B κυκλοφορίας με ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL310.
- BITLA-SKP είναι S/B και το οποίο χρησιμοποιείται ως:

I. CDR 1:

- κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC έως 0400UTC



- τις Παρασκευές και τα Σαββατοκύριακα, από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400 UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες από 2100 της παραμονής της αργίας μέχρι τις 0400 της επομένης,

II. CDR 2:

- κάθε Δευτέρα και Τρίτη, από 0400UTC έως 2100UTC
- κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 0800UTC έως 2100UTC
- κάθε Παρασκευή από 0400UTC έως 1300UTC.

5.12.4.12 Τον εναέριο διάδρομο UN132 (BITLA-KUMBI), ο οποίος είναι S/B κυκλοφορίας, εκτός από το τμήμα ABLOK-KEA το οποίο είναι διπλής όδευσης και χρησιμοποιείται ως:

I. CDR 1:

- κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη, από 2100UTC-0400UTC
- τις Παρασκευές και τα Σαβ/κα από 1300UTC της Παρασκευής μέχρι 0400 UTC της Δευτέρας
- τις επίσημες αργίες από 2100 της παραμονής της αργίας μέχρι τις 0400 της επομένης,

II. CDR 2:

- κάθε Δευτέρα και Τρίτη, από 0400UTC-2100UTC, FL 160-FL460
- κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 0400UTC-0800UTC, FL305-FL460 και από τις 0800UTC-2100UTC, FL170-FL460
- κάθε Παρασκευή από 0400UTC έως 1300UTC, FL170-FL460

III. CDR 3:

Κάθε Τετάρτη και Πέμπτη, από 0400UTC-0800UTC, από το FL170-FL305.

5.12.4.13 Τον εναέριο διάδρομο UL617 ο οποίος στο τμήμα SKP-KEA έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL310.

5.12.5 Οδεύσεις

5.12.5.1 Κατά τη διεξαγωγή των υπερηχητικών πτήσεων της Τανάγρας, η κυκλοφορία που εισέρχεται στο σημείο PINDO με σχέδιο πτήσης μέσω UL607- ATV, UN132 θα οδεύει μέσω TSL- SKP - ATV.

5.12.5.2 Κατά την διεξαγωγή υπερηχητικών πτήσεων της Λάρισας, η κυκλοφορία που εισέρχεται στο σημείο TALAS UN132, UN137, θα οδεύει μέσω TSL- SKP - ATV.

5.12.6 Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC12

Πέραν των γενικών καθηκόντων, οι ελεγκτές του τομέα AC12 εκτελούν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:



5.12.6.1 Ο ΕΛΕΓΚΤΗΣ PANTAP:

5.12.6.1.1 Διαχωρίζει στο ΚΕΑ/VOR τη συγκλίνουσα S/B κυκλοφορία του τομέα του που οδεύει μέσω ΡΙΝΔΟ-ΚΕΑ και SKP-ΚΕΑ και συνεργάζεται με τον AC8 για το διαχωρισμό της, με τη συγκλίνουσα S/B κυκλοφορία που οδεύει στο ΚΕΑ/VOR μέσω UG33.

5.12.6.1.2 Διαχωρίζει την NW/B κυκλοφορία του UP14 με τον εναέριο διάδρομο UZ507.

5.12.6.1.3 Μεταβιβάζει έγκαιρα στα ύψη του AC4 την κυκλοφορία με προορισμό το α/δ της Σαντορίνης

5.12.6.2 Ο PLANNER:

5.12.6.2.1 Συνεργάζεται με τις Προσεγγίσεις της Λάρισας και της Αγχιάλου για κυκλοφορία προς τις ΜΤΜAs.

5.12.6.2.2 Συνεργάζεται έγκαιρα με τον planner του AC8 για την κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UG33 που εμπλέκεται στην ΚΕΑ με την κυκλοφορία του AC12.

5.12.6.3 Ο ΒΟΗΘΟΣ:

5.12.6.3.1 Βοηθάει τον planner στο έργο του.



5.13 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC13 - ΚΑΒΟΣ/UPPER-LOW (LGGGKAV)

5.13.1 Περιγραφή του τομέα AC13

5.13.1.1 Ο τομέας AC13 καλύπτει το νοτιοανατολικό τμήμα του FIR Αθηνών, από το MFA και άνω.

5.13.1.2 Σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε monoradar, η προεπιλογή ραντάρ που ενδείκνυται είναι αυτή της Ρόδου (Αττάβυρος).

5.13.1.3 Από τις διαθέσιμες συχνότητες του τομέα, προτεινόμενη VHF συχνότητα είναι η 123.725, που είναι εγκαταστημένη στη Ρόδο (Σπεργιόλι), και UHF η 279.150, που είναι εγκαταστημένη στη Σητεία.

5.13.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου

Ο ελάχιστος διαχωρισμός ραντάρ που θα υφίσταται κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, μεταξύ:

I. ΚΕΠΑΘ και ΛΕΥΚΩΣΙΑ ACC είναι:

- 15 NM, χωρίς συνεργασία
- 10 NM, κατόπιν συνεργασίας

II. ΚΕΠΑΘ και ΚΑΪΡΟ ACC είναι:

- 20 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία
- 15 NM, κατόπιν συνεργασίας.

III. ΚΕΠΑΘ και MENDERES APP είναι:

- 30 NM
- 20 NM, κατόπιν συνεργασίας

IV. ΚΕΠΑΘ και ΡΟΔΟΣ APP είναι 10 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία.

5.13.2.1 Με το ΛΕΥΚΩΣΙΑ ACC, ΚΑΪΡΟ ACC και ΡΟΔΟΣ APP εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

5.13.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC13

Οι ελεγκτές του τομέα AC13 συνεργάζονται:

I. με τους τομείς ελέγχου AC1, AC2 και AC9

II. με το ΚΑΪΡΟ ACC για κυκλοφορία στα σημεία KUMBI και ANTAR

III. με το ΛΕΥΚΩΣΙΑ ACC

IV. με το MENDERES APP για κυκλοφορία στο σημείο BENEM

V. με το ΡΟΔΟΣ APP για κυκλοφορία από/προς την ΤΜΑ, μέσω των εναερίων διαδρόμων:

- R19 (από/προς EVENO)
- G18 (από/προς ALKIS)
- L995 (από AGAPI)
- N129 (προς KUMBI)
- W54 (από/προς ANTAR).



Σημείωση.- Για τις πτήσεις από/προς Καστελόριζο, η υπηρεσία AFIS του α/δ συνεργάζεται με το ΡΟΔΟΣ APP.

5.13.4 **Περιορισμοί του εναερίου χώρου**

Ο τομέας AC13 περιλαμβάνει:

5.13.4.1 Την περιοχή συνεργασίας:

- 12A (MSL- FL150)

5.13.4.2 Την περιοχή κράτησης α/φ ΝΕ-3 Α

- Η-5 (FL 270)

5.13.4.3 Την περιοχή ανεφοδιασμού στον αέρα (air to air refuelling area):

- "ΚΑΡΠΑΘΟΣ" ή "ΚΑΣΟΣ"

Η εκάστοτε ονομασία προσδιορίζεται από την εθνικότητα των α/φ που επιχειρούν στην περιοχή (Γαλλικά, Ολλανδικά ή Βρετανικά α/φ).

Σημείωση.- Οι ανωτέρω περιοχή air to air refuelling επηρεάζεται, εντός του τομέα AC13, από την περιοχή κράτησης Η-5.

5.13.4.4 Τους εναερίους διαδρόμους Ν/UN129 (PIROX-KUMBI), Ν/UN139 (MES-KUMBI), Ν/UN132 (TALAS-KUMBI), L/UL53 (ABILO-OLGAT, R78 (TOSKA-PLH), M978/UM978 (TOSKA-DEMAG), W54 (RDS-ANTAR) και Ν/UN134 (KOR-MAGIS), οι οποίοι επηρεάζονται από:

- την περιοχή συνεργασίας 12Α
- την περιοχή Η-5

5.13.4.5 Τους εναερίους διαδρόμους Ν/UN133 (ANTAR-EVIVI) και Ν/UN137 (ANTAR-SKP), οι οποίοι είναι Ν/Β κυκλοφορίας και επηρεάζονται από την περιοχή 12Α.

5.13.4.6 Τους εναερίους διαδρόμους Μ1/UM1 (KAVOS-SIT-ARLOS), Α14 (KAVOS-KRK) και L/UL52 (KEA-MAGIS), οι οποίοι επηρεάζονται από την περιοχή Η-5.

5.13.5 **Οδεύσεις**

5.13.5.1 Στο FIR Αθηνών έχουν ορισθεί:

- τα σημεία AGAPI, ABILO και ANTAR ως σημεία εισόδου στο FIR Αθηνών



- τα σημεία MAGIS, KUMBI* και ANTAR (κάτω από το FL245), ως σημεία εξόδου από το FIR Αθηνών.

**Σημείωση.-Σύμφωνα με το RAD, στο σημείο KUMBI εξέρχονται οι πτήσεις με προορισμό HECA ή HESH.*

5.13.6 Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC13

Πέραν των γενικών καθηκόντων, οι ελεγκτές του τομέα AC13 εκτελούν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:

5.13.6.1 Ο ΕΛΕΓΚΤΗΣ PANTAR:

5.13.6.1.1 Μεταβιβάζει στα α/φ που έχουν προορισμό το α/δ Ελ. Βενιζέλος, ανάλογα με το διάδρομο εν χρήσει, τις ακόλουθες STARS:

- VARIX 2C όταν RWY ο 03L/R
- VARIX 1B ή (VARIX 1A)* όταν RWY ο 21L/R

Σημείωση.- Η VARIX 1A εκχωρείται μετά από αίτημα του ΑΘΗΝΑΙ APP.

5.13.6.1.2 Παραδίδει στο ΡΟΔΟΣ APP την κυκλοφορία που αφικνείται και αναμένει αυτήν που αναχωρεί, εάν δεν συμφωνηθεί διαφορετικά, στα ακόλουθα προσυμφωνηθέντα ύψη:

Εναέριος διάδρομος	Αναχωρήσεις	Αφίξεις
R19/EVENO	FL130 (ανερχόμενο)	FL140 (κατερχόμενο)
G18/ALKIS	FL130 (ανερχόμενο)	FL140 (κατερχόμενο)
W54/ANTAR	FL130 (ανερχόμενο)	FL140 (κατερχόμενο)
N129/KUMBI	FL130 (ανερχόμενο)	-----
L995/AGAPI	-----	FL140 (κατερχόμενο)

5.13.6.1.3 Παραδίδει στον AC2/ AC9 διαχωρισμένη τη Ν/Β κυκλοφορία, η οποία συγκλίνει στο RDS/VOR από τα σημεία ANTAR, AGAPI, ALKIS και EVENO.

5.13.6.1.4 Συνιστάται να μεταβιβάζει έγκαιρα, με manual handover, στους τομείς AC2/AC9, την κυκλοφορία που συγκλίνει στο RDS/VOR από τα σημεία ANTAR, AGAPI, ALKIS και EVENO, καθότι αυτή εμπλέκεται με την WB κυκλοφορία του AC2/ AC9 η οποία εισέρχεται στο SOTIV.

5.13.6.1.5 Διαχωρίζει την κυκλοφορία των εναερίων διαδρόμων R19/M/UM601 και N127/UN127 η οποία συγκλίνει στο σημείο EXELA και δεν καθυστερεί να



μεταβιβάσει το α/φ που εξέρχεται στο BENEM στη συχνότητα του MENDERES APP.

Σημείωση.- Το σχέδιο πτήσης εξακολουθεί να παραμένει σε φάση "controlled" μέσα στο FIR της Τουρκίας.

- 5.13.6.1.6 Μεταβιβάζει στο σημείο BENEM την κυκλοφορία με προορισμό LTBS στο προσυμφωνημένο* FL160 και αναμένει αυτήν που αναχωρεί στο FL150.

Σημείωση.- Θα χρησιμοποιεί τα ίδια επίπεδα πτήσης και σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών και της λειτουργίας OLDI με το Menderes APP.

**Σημείωση.- Τα προσυμφωνηθέντα επίπεδα πτήσης θεωρούνται σταθερά 10NM πριν από τα COPs.*

- 5.13.6.1.7 Διαχωρίζει στο σημείο MAROS, εντός του FIR της ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ, την κυκλοφορία που συγκλίνει από τα σημεία ALKIS και TOSKA.

- 5.13.6.1.8 Αναμένει διαχωρισμένη, από το ACC ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ, την κυκλοφορία που συγκλίνει:

- στο RDS/VOR, από τα σημεία ALKIS και AGAPI
- στο σημείο AMONO από τα σημεία TOSKA και AGAPI
- στο σημείο PERIM από τα σημεία TOSKA και ABILO.

- 5.13.6.1.9 Δεν κάνει finished το σχέδιο πτήσης της κυκλοφορίας που εξέρχεται από το σημείο BENEM και εισέρχεται μεταγενέστερα στο σημείο RIKSO.

- 5.13.6.2 Ο PLANNER:

- 5.13.6.2.1 Συνεργάζεται με το ΡΟΔΟΣ APP για την κυκλοφορία που αφικνείται ή αναχωρεί προς/από το α/δ, μέσω του τομέα του, λαμβάνοντας υπόψη τα προσυμφωνημένα ύψη.

- 5.13.6.2.2 Συνεργάζεται με τον planner του τομέα AC1 για τις αφίξεις στο α/δ της Καρπάθου μέσω του τομέα του.

- 5.13.6.2.3 Εκχωρεί ύψη στην περιοχή συνεργασίας 12Α και ενημερώνει γι' αυτά τους τομείς AC1, AC2 και VFR.

- 5.13.6.2.4 Ενημερώνει έγκαιρα στον ελεγκτή ραντάρ για την κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου N127/UN127 που εισέρχεται στο σημείο BENEM προς EXELA, καθώς επίσης και για το REV στο σημείο αυτό.

- 5.13.6.2.5 Εισάγει στο CFL το προσυμφωνημένο FL160, όταν το α/φ έχει προορισμό το LTBS.

Σημείωση.- Χρησιμοποιεί το ίδιο επίπεδο πτήσης και σε περίπτωση απώλειας τηλεφωνικής επικοινωνίας και της λειτουργίας OLDI.



- 5.13.6.2.6 Εφαρμόζει τη διαδικασία DEP, όταν αναχωρεί α/φ από το α/δ της Ρόδου προς τον τομέα του και ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ να κάνει assume το σχέδιο πτήσης για να μην επηρεάσει τον τομέα AC2.
- 5.13.6.3 Ο ΒΟΗΘΟΣ:
- 5.13.6.3.1 Μεταβιβάζει στο ΡΟΔΟΣ APP τις εξουσιοδοτήσεις που του χορηγεί ο planner, εφαρμόζοντας τη διαδικασία DPL-MORE-ADD στα αντίστοιχα σχέδια πτήσης.
- 5.13.6.3.2 Παρακολουθεί τα coordinated strips για να επιβεβαιώσει ότι ολοκληρώθηκε η μεταβίβαση των EST στο MENDERES APP, μέσω της διαδικασίας OLDI.
- 5.13.6.3.3 Παρακολουθεί τα coordinated strips για να επισημάνει στον planner τη λήψη EST στα σημείο EXELA, μέσω της διαδικασίας OLDI. Τον ενημερώνει επίσης και όταν λάβει REV στο ίδιο σημείο.



5.14 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC14 - KVL/LOW (LGMDKVL)

5.14.1 Περιγραφή του τομέα AC14

5.14.1.1 Ο τομέας AC14 είναι ο low του τομέα AC3 και καλύπτει το βορειοανατολικό τμήμα του FIR Αθηνών, από το MFA μέχρι και το FL345.

5.14.1.2 Σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε monoradar, η προεπιλογή ραντάρ που ενδείκνυται είναι αυτή του Πηλίου.

5.14.1.3 Από τις διαθέσιμες συχνότητες του τομέα, προτεινόμενη VHF συχνότητα είναι η 133.575, η οποία είναι climax, εγκαταστημένη σε Υμηττό/Γεράνεια- Πήλιο/Θάσο, και UHF η 378.375, η οποία είναι εγκαταστημένη στη Θάσο.

5.14.1.4 Για την καλύτερη εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας, ορισμένες περιοχές οι οποίες σχετίζονται με τις συνεργασίες μεταξύ ΚΕΠΜΑ -ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP-ΚΑΒΑΛΑ APP, έχουν εκχωρηθεί από το ΚΕΠΜΑ στο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP και στο ΚΑΒΑΛΑ APP.

5.14.1.4.1 Οι περιοχές αυτές που αφορούν στον τομέα AC14 και στις οποίες η ευθύνη εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. έχει εκχωρηθεί από το ΚΕΠΜΑ στο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP, ορίζονται ως ακολούθως:

- I. Από το MFA του εναέριου διαδρόμου μέχρι και το FL245:
 - i. από τα όρια της ΤΜΑ Μακεδονίας έως το σημείο:
 - FSK στον εναέριο διάδρομο B5
 - FSK στον εναέριο διάδρομο G18
 - EVIVI στον εναέριο διάδρομο M987
 - ΟΚΤΙΜ στον εναέριο διάδρομο P184
 - ASKOS στον εναέριο διάδρομο G12
 - ii. από το DISOR έως το σημείο FSK των εναερίων διαδρόμων L608/G18
 - iii. από το σημείο FSK έως το σημείο το οποίον ορίζεται από το XNG του εναερίου διαδρόμου G18 με τον εναέριο διάδρομο G12
 - iv. από το τμήμα το οποίον ορίζεται από το σημείο RUGAS έως και του σημείου PEREN, στον εναέριο διάδρομο N128
 - v. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου N133, το οποίον ορίζεται από το σημείο EVIVI έως το σημείο PEREN
 - vi. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Y505, το οποίον ορίζεται από το σημείο VAMKO μέχρι το σημείο PEREN
 - vii. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Y94, το οποίον ορίζεται από το σημείο ΟΚΤΙΜ μέχρι το σημείο EVIVI
 - viii. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου N79, το οποίον ορίζεται από τα σημεία N79 XNG Y505 μέχρι N79 XNG N146



- II. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Y505, το οποίον ορίζεται από το σημείο ΝΙΚΤΙ μέχρι το σημείο VAMKO, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245
- III. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου P184, το οποίον ορίζεται από το σημείο ΝΙΚΤΙ μέχρι το σημείο ΟΚΤΙΜ, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245
- IV. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου N127, το οποίον ορίζεται από το σημείο ΝΙΚΤΙ μέχρι το σημείο ΛΟΠΤΙ, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245.
- V. από το τμήμα του εναερίου διαδρόμου Y94, το οποίον ορίζεται από το σημείο ΧΕΡΙΣ μέχρι το σημείο ΟΚΤΙΜ, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245.

5.14.1.4.2 Οι περιοχές, όπου η ευθύνη εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. έχει εκχωρηθεί από το ΚΕΠΜΑ στο ΚΑΒΑΛΑ APP, από το MFA μέχρι και το FL165, ορίζονται ως ακολούθως:

I. από τα όρια της ΤΜΑ Καβάλας έως το σημείο:

- ΟΚΤΙΜ στον εναέριο διάδρομο Y94
- ΝΙΚΤΙ στον εναέριο διάδρομο Y505 (LASBU)
- ΝΙΚΤΙ στον εναέριο διάδρομο N127 (ΛΟΠΤΙ)

II. από το ΝΙΚΤΙ έως το σημείο ΟΚΤΙΜ του εναερίου διαδρόμου P184.

5.14.1.4.3 Όταν το ΚΑΒΑΛΑ APP δεν λειτουργεί, το ΚΕΠΜΑ παρέχει έλεγχο περιοχής, από το MFL των εναερίων διαδρόμων μέχρι και το FL165, στην περιοχή ευθύνης του ΚΑΒΑΛΑ APP. Σε αυτή την περίπτωση η κυκλοφορία η οποία εισέρχεται στο ΝΙΚΤΙ, από το MFL-FL165, θα οδεύει μέσω ΝΙΚΤΙ-N127-KPL.

5.14.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου

5.14.2.1 Ο ελάχιστος διαχωρισμός ραντάρ που θα υφίσταται κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, μεταξύ των:

I. ΚΕΠΜΑ και ΣΚΟΠΙΑ ACC είναι:

- 15 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία
- 10 NM, κατόπιν συνεργασίας

II. ΚΕΠΜΑ και ΣΟΦΙΑ ACC είναι:

- 15 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία
- 10 NM, κατόπιν συνεργασίας

III. ΚΕΠΜΑ και ΙΣΤΑΝΒΟΥΛ ACC είναι:

- 30 NM
- 20 NM, κατόπιν συνεργασίας.



IV. ΚΕΠΜΑ και ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP είναι 10 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία.

5.14.2.2 Με το ΣΚΟΠΙΑ ACC, ΣΟΦΙΑ ACC και ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER.

5.14.2.3 Σε περίπτωση μετάπτωσης σε mono-radar με λήψη δεδομένων από το radar του Πηλίου, τότε τα ελάχιστα του διαμήκη διαχωρισμού θα αυξάνονται από 10NM σε 15NM. Επίσης δεν θα παρέχονται διαχωρισμοί radar με βάση την ταχύτητα, λόγω εσφαλμένης ένδειξης ground speed.

5.14.3 **Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC14**

Οι ελεγκτές του τομέα AC14 συνεργάζονται:

- I. με τους τομείς AC3, AC4 και AC16.
- II. με το ΣΚΟΠΙΑ ACC για τα σημεία RUGAS και DISOR.
- III. με το ΣΟΦΙΑ ACC.
- IV. με το ISTANBUL ACC για τα σημεία GOLDO, BELGI και AMANI. .
- V. με το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP, μέχρι και το FL245, για τα σημεία ASKOS, PEREN (για κυκλοφορία από N128) και για το σημείο G18 X G12.
- VI. με τις υπηρεσίες Προσέγγισης:
 - Αλεξανδρούπολης*, μέχρι και το FL155
 - Καβάλας, μέχρι και το FL165, για τα σημεία AMALA, SOSUS (N79 XNG TMA ΚΑΒΑΛΑΣ) και NEVAL (G12 XNG TMA ΚΑΒΑΛΑΣ).

Σημείωση. - Για κυκλοφορία έως και το FL120, το σημείο μεταβίβασης της επικοινωνίας, μεταξύ ΚΕΠΜΑ και ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP οριοθετείται στα 32 NM νοτιοδυτικά του ALX/VOR, στον εναέριο διάδρομο G33, λόγω προβλήματος χωροκάλυψης της συχνότητας 133.575 στην εν λόγω περιοχή.

5.14.4 **Περιορισμοί εναερίου χώρου**

Ο τομέας AC14 περιλαμβάνει:

5.14.4.1 Την τοπική περιοχή πτήσεων:

- ΣΙΘΩΝΙΑ (GND/MSL-UNL)

5.14.4.2 Την περιοχή Συνεργασίας:

- 1A

5.14.4.3 Την περιοχή κράτησης ΑΣΕΠΕ (ORBIT AREAS):

- G-1 (FL250 – FL270)



- 5.14.4.4 Το Πεδίο Βολής Πετρωτών (GND – FL240)
- Το πεδίο βολής Πετρωτών επηρεάζει το α/δ της Αλεξανδρούπολης. Ενεργοποιείται μία φορά το εξάμηνο για τρεις ημέρες. Όταν είναι ανοικτό το α/δ το ΚΕΠΜΑ θα συνεργάζεται με το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ APP. Όταν το α/δ δεν λειτουργεί οι συνεργασίες θα γίνονται με το ΣΑΕ του Χορτιάτη.
- 5.14.4.5 Τον εναέριο διάδρομο G/UG18 (ALKIS-DISOR), ο οποίος, εντός των ορίων του τομέα, επηρεάζεται από τις περιοχές 1Α, ΣΙΘΩΝΙΑ και G-1.
- Το τμήμα FSK-DIKNI-GIKAS διατίθεται ως εξής:
- από το FL310 και άνω κάθε μέρα επί 24ώρου βάσεως
 - από το FL105-FL305:
 - από Δευτέρα έως Παρασκευή, από 1900UTC έως 0500UTC της επομένης
 - κάθε Σάββατο και Κυριακή, από 1400UTC έως 0500UTC της επομένης.
- 5.14.4.6 Τον εναέριο διάδρομο N/UN127 (ΝΙΚΤΙ-ΕΧΕΛΑ). Το τμήμα ΝΙΚΤΙ-KPL είναι S/B κυκλοφορίας και έχει MFA το FL110, ενώ το τμήμα KPL-RIKSO είναι διπλής όδευσης και έχει MFA το FL140.
- 5.14.4.7 Τον εναέριο διάδρομο N/UN133 (ANTAR-EVIVI), ο οποίος είναι N/B κυκλοφορίας. Στο τμήμα GIKAS-PEREN έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL310. Εντός των ορίων του τομέα επηρεάζεται από τις περιοχές ΣΙΘΩΝΙΑ και G-1.
- 5.14.4.8 Τον εναέριο διάδρομο V/UV652 (PEREN-SKP) ο οποίος είναι διπλής όδευσης, έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL100, και χρησιμοποιείται ως CDR3 επί 24ώρου βάσεως κατόπιν αδειας από το ΣΑΕ του Χορτιάτη. Εντός των ορίων του τομέα επηρεάζεται από τις περιοχές ΣΙΘΩΝΙΑ και 1Α.
- 5.14.4.9 Τον εναέριο διάδρομο Υ/UY505 (ΝΙΚΤΙ-PEREN) ο οποίος είναι S/B κυκλοφορίας και έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL130. Εντός των ορίων του τομέα επηρεάζεται από τις περιοχές 1Α και G-1.
- 5.14.4.10 Τον εναέριο διάδρομο P184 (ΝΙΚΤΙ-ARNAS) ο οποίος είναι S/B κυκλοφορίας και έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL100. Επηρεάζεται από την G-1.
- 5.14.4.11 Τον εναέριο διάδρομο UP14 (RIKSO-PINDO) ο οποίος είναι διπλής όδευσης και λειτουργεί μόνο κατά τη διάρκεια της νύκτας (2200-0400 UTC) και έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL285.



5.14.5 **Οδεύσεις**

5.14.5.1 Το RODIP και το ΝΙΚΤΙ ορίζονται ως σημεία εισόδου στο FIR Αθηνών και το EVIVI ως σημείο εξόδου.

5.14.5.2 Η εισερχόμενη κυκλοφορία μεταβιβάζεται από το ΣΟΦΙΑ ACC:

I. στο ΚΕΠΜΑ:

- στο σημείο ΝΙΚΤΙ, από το FL245 και άνω
- στο σημείο RODIP από το FL80 και άνω

II. στο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP, στο σημείο ΝΙΚΤΙ, πάνω από το FL165 μέχρι και το FL245

III. στο ΚΑΒΑΛΑ APP, στο σημείο ΝΙΚΤΙ, από MFA μέχρι και το FL165.

IV. Όταν το ΚΑΒΑΛΑ APP δεν λειτουργεί η κυκλοφορία στο ΝΙΚΤΙ, από το MFL-FL160, θα μεταβιβάζεται στο ΚΕΠΜΑ και θα οδεύει μέσω ΝΙΚΤΙ-N127-KPL.

Σημείωση.- Το ΚΕΠΜΑ ενημερώνει το ΣΟΦΙΑ ACC για τη συχνότητα μεταβίβασης της κυκλοφορίας, όταν αναλαμβάνει την παροχή ελέγχου περιοχής, από το MFL των εναερίων διαδρόμων μέχρι και το FL160, στην περιοχή ευθύνης του ΚΑΒΑΛΑ APP.

5.14.5.3 Εάν τα α/φ τα οποία οδεύουν προς EVIVI δεν δύνανται να είναι FL310 και άνω στο σημείο GIKAS, (με εξαίρεση τις ώρες που ο εναέριος διάδρομος G/UG18 είναι διαθέσιμος από το FL105 έως το FL305), τότε από το σημείο KOROS ακολουθούν τη διαδρομή μέσω LMO/VOR.

5.14.5.4 Ο εναέριος διάδρομος UN79 είναι μονής όδευσης και εξυπηρετεί μόνο την W/B κυκλοφορία προς ΡΙΝΔΟ.

5.14.6 **Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC14**

Πέραν των γενικών καθηκόντων, οι ελεγκτές του τομέα AC14 εκτελούν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:

5.14.6.1 Ο ΕΛΕΓΚΤΗΣ ΡΑΝΤΑΡ:

5.14.6.1.1 Συνεργάζεται με το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP ως εξής:

I. μεταβιβάζει την κυκλοφορία που έχει προορισμό το α/δ Θεσσαλονίκης

- μέσω *ASKOS, στο προσυμφωνημένο FL180 (σταθερό)
- μέσω *PEREN (από LMO/N128), στο προσυμφωνημένο FL180 (σταθερό)
- μέσω G18X G12, κατόπιν συνεργασίας



**Σημείωση.- Παραδίδει στο PEREN την κυκλοφορία από τους εναερίους διαδρόμους G12 και N128 διαχωρισμένη.*

- II. αναμένει τη κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ Θεσσαλονίκης:
- μέσω PEREN (ASKOS/G12), στο προσυμφωνημένο FL170 (σταθερό)
 - μέσω PEREN (LMO/N128), στο προσυμφωνημένο FL170 (σταθερό).
- 5.14.6.1.2 Αναμένει από το ΣΚΟΠΙΑ ACC την κυκλοφορία με προορισμό το α/δ της Λήμνου στο FL330 ή χαμηλότερα.
- 5.14.6.1.3 Διαχωρίζει στο σημείο διασταύρωσης την Ε/Β κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UM603 (PINDO-TSL-GOLDO) με την S/B κυκλοφορία του UG18 (DISOR-ALKIS). Επιστάται ιδιαίτερα η προσοχή του ελεγκτή στο εν λόγω σημείο εμπλοκής επειδή ευρίσκεται πλησίον των ορίων του τομέα του με τον τομέα AC4. Προς τούτο παρακολουθεί την Ε/Β κυκλοφορία του UM603 και συνεργάζεται έγκαιρα με τον τομέα AC4.
- 5.14.6.1.4 Εκχωρεί στα α/φ που οδεύουν μέσω EVIVI όλα τα διαθέσιμα επίπεδα πτήσης πλην των FL260 και FL320. Σε περίπτωση που θέλει να χρησιμοποιήσει τα προαναφερόμενα ύψη, συνεργάζεται με τον τομέα AC4.
- 5.14.6.1.5 Εκχωρεί στα α/φη που οδεύουν μέσω RUGAS ή DISOR, όλα τα επίπεδα πτήσης πλην των FL260 και FL320. Για τη χρήση αυτών των επιπέδων πτήσης απαιτείται συνεργασία με τον τομέα AC4.
- 5.14.6.1.6 Εκχωρεί στα α/φη που οδεύουν μέσω GOLDO-UN79-PINDO, όλα τα επίπεδα πτήσης πλην των FL260 και FL320. Για τη χρήση αυτών των επιπέδων πτήσης απαιτείται συνεργασία με τον τομέα AC4.
- 5.14.6.1.7 Πέραν των σημείων PEREN και UN79XUN128 δεν θα τροποποιεί τα δεδομένα πτήσης της W/B κυκλοφορίας (ύψος, πορεία ταχύτητα), χωρίς προηγούμενη συνεργασία με τον επόμενο τομέα AC4. Επίσης μεταβιβάζει τα αεροσκάφη στον AC4 με manual handover, όταν δεν τα χρειάζεται και όσο πιο έγκαιρα μπορεί.
- 5.14.6.1.8 Μετατρέπει έγκαιρα σε ζυγό το επίπεδο πτήσης της κυκλοφορίας που εισέρχεται στο ΝΙΚΤΙ και οδεύει μέσω PEREN-TSL, λαμβάνοντας υπόψη την κυκλοφορία των εναερίων διαδρόμων G12/M/UM603, N/UN128, N/UN133 και G/UG18 διότι η κυκλοφορία αυτή εμπλέκεται στο σημείο PEREN με την κυκλοφορία από FSK-PEREN και από TSL-PEREN.
- 5.14.6.1.9 Μετατρέπει, μετά το σημείο ALX, σε μονό το επίπεδο πτήσης της κυκλοφορίας που εισέρχεται στο GOLDO και οδεύει μέσω LMO, διότι η κυκλοφορία αυτή εμπλέκεται στη LMO με τη Ν/Β κυκλοφορία του τομέα του.
- 5.14.6.1.10 Γνωρίζει ότι για κυκλοφορία στον εναέριο διάδρομο G33, έως και το FL120, το σημείο μεταβίβασης της επικοινωνίας στο ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ



- APP δεν συμπίπτει με το σημείο μεταβίβασης ελέγχου, αλλά οριοθετείται 32 NM νοτιοδυτικά του ALX/VOR.
- 5.14.6.1.11 Εφαρμόζει, όταν χρειασθεί, RVSM Contingency FLAs με το ΣΚΟΠΙΑ ACC, σύμφωνα με το οποίο οι πτήσεις μεταβιβάζονται:
- από το ΚΕΠΜΑ στο ΣΚΟΠΙΑ ACC στο: FL320 ή FL340
 - από το ΣΚΟΠΙΑ ACC στο ΚΕΠΜΑ στο :FL290, FL370 ή FL410.
- 5.14.6.2 Ο PLANNER:
- 5.14.6.2.1 Συνεργάζεται με το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ APP:
- για την κυκλοφορία από/προς το α/δ Θεσσαλονίκης μέσω των σημείων ASKOS, PEREN (από LMO/N128) και G18 X G12
 - για την υπερειπτάμενη κυκλοφορία που την επηρεάζει μέσω των σημείων ASKOS, PEREN (από LMO/N128) και G18 X G12.
- 5.14.6.2.2 Εκχωρεί ύψη στην περιοχή 1Α, και ενημερώνει τον planner του τομέα AC4 και AC16, τον τομέα VFR και τις Προσεγγίσεις Αλεξανδρούπολης, Λήμνου, Καβάλας και Μακεδονίας.
- 5.14.6.2.3 Συνεργάζεται με το ΚΑΒΑΛΑ APP για την κυκλοφορία από/προς την ΤΜΑ μέσω των σημείων AMALA, SOSUS και NEVAL.
- 5.14.6.2.4 Ενημερώνει το ΣΟΦΙΑ ACC, όταν αναλαμβάνει τον έλεγχο των υψών ευθύνης του ΚΑΒΑΛΑ APP στο σημείο ΝΙΚΤΙ, μεταβιβάζοντας ταυτόχρονα και τη συχνότητα του ΚΕΠΜΑ. Το ίδιο πράττει και για το αντίθετο, όταν δηλαδή ενημερωθεί από το ΚΑΒΑΛΑ APP ότι αναλαμβάνεται εκ νέου ο έλεγχος στην περιοχή από το ΚΑΒΑΛΑ APP. Για όλα τα ανωτέρω, ενημερώνει επίσης τον ελεγκτή radar και τον τομέα VFR.
- 5.14.6.2.5 Ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ όταν ληφθεί EST ή REV στο σημείο ΝΙΚΤΙ με διαδρομή Υ505- PEREN και στο σημείο GOLDO με διαδρομή ALX-UG33-LMO.
- 5.14.6.2.6 Επισημαίνει τις εμπλοκές της W/B κυκλοφορίας του εναερίου διαδρόμου UN79 με αυτές του Υ505 στο σημείο VAMKO, καθώς επίσης και αυτές της E/B κυκλοφορίας του εναερίου διαδρόμου UM603 (PINDO-TSL-GOLDO) με την S/B κυκλοφορία του UG18 (DISOR-ALKIS).
- 5.14.6.2.7 Εφαρμόζει τη διαδικασία DEP για τα α/φ που αναχωρούν από το α/δ Θεσσαλονίκης μέσω της περιοχής ευθύνης του, και ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ να κάνει assume το σχέδιο πτήσης, προκειμένου να μην εμφανισθεί στον τομέα AC4.
- 5.14.6.2.8 Συνεργάζεται με τον planner του AC16 για την κυκλοφορία με προορισμό το α/δ της Λήμνου και της Μυτιλήνης και ενημερώνει ανάλογα τον ελεγκτή ραντάρ.



- 5.14.6.2.9 Συνεργάζεται και εκχωρεί ύψος στον τον planner του AC16 για την κυκλοφορία, η οποία πρόκειται να αναχωρήσει από το α/δ της Λήμνου.
- 5.14.6.3 Ο ΒΟΗΘΟΣ:
 - 5.14.6.3.1 Ενημερώνει τον planner όταν λάβει EST ή REV στο σημείο ΝΙΚΤΙ με διαδρομή Υ505- PEREN και στο σημείο GOLDO με διαδρομή ALX-UG33-LMO.
 - 5.14.6.3.2 Παρακολουθεί τα coordinated strips για να επιβεβαιώσει ότι ολοκληρώθηκε επιτυχώς η μεταβίβαση των EST, μέσω της διαδικασίας OLDI, στο ΣΚΟΠΙΑ ACC, ΣΟΦΙΑ ACC και ISTANBUL ACC.
 - 5.14.6.3.3 Μεταβιβάζει τις εξουσιοδοτήσεις που εκδίδει ο planner στις υπηρεσίες Προσέγγισης των α/δ του τομέα του, εφαρμόζοντας, όπου χρειάζεται, τη διαδικασία DPL-MORE-ADD στα αντίστοιχα σχέδια πτήσης.



5.15 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC15 - MIL/UPPER (LGGGMILU)

5.15.1 Περιγραφή του τομέα AC15

5.15.1.1 Ο τομέας AC15 είναι ο upper του τομέα AC5 και καλύπτει το κεντρικό τμήμα του FIR Αθηνών, πάνω από το FL325.

5.15.1.2 Σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε monoradar, η προεπιλογή ραντάρ που ενδείκνυται είναι αυτή του Υμηττού.

5.15.1.3 Από τις διαθέσιμες συχνότητες του τομέα, προτεινόμενη VHF συχνότητα είναι η 123.825, η οποία είναι εγκαταστημένη σε Υμηττό/Γεράνεια, και UHF η 279.150, η οποία είναι εγκαταστημένη στη Σητεία.

5.15.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου

Δεν συνεργάζεται με γειτονικά ACCs.

5.15.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC15

Οι ελεγκτές του τομέα AC15 συνεργάζονται:

- I. με τους τομείς ελέγχου AC1, AC4, AC5, AC6, AC7, AC8, AC9, AC12 και AC16.
- II. με το Π.Β.Κ.

5.15.4 Περιορισμοί εναερίου χώρου

Ο τομέας AC15 περιλαμβάνει:

5.15.4.1 Τις επικίνδυνες περιοχές:

- LGD83 (ΜΥΡΤΩΟΝ) MSL-UNL
- LGD88 (ΑΚΡΑ ΣΠΑΘΑ) MSL-UNL
- LGD89 (ΑΚΡΑ ΧΟΝΔΡΟΣ) MSL-UNL
- LGD90 (ΑΚΡΩΤΗΡΙ) MSL-UNL

5.15.4.2 Τις περιοχές συνεργασίας:

- 5A
- 10A (Low MSL-FL300/10A Upper FL300-FL400)

5.15.4.3 Την περιοχή κράτησης α/φ ΝΕ-3 Α:

- Η3 (FL270-FL330)

5.15.4.4 Το Π.Β.Κ. και τα τμήματα:

- Α
- Β (συμπεριλαμβάνει και το τμήμα Α)



- 5.15.4.5 Τον εναέριο διάδρομο UP32 (NEVIK–MIL), ο οποίος στο τμήμα EBOKA-MONUUV έχει MFL το FL290 και επηρεάζεται από την επικίνδυνη περιοχή LGD83 (ΜΥΡΤΩΩΝ) και την περιοχή 5Α.
- 5.15.4.6 Τον εναέριο διάδρομο UJ65 (TRL–SIT), ο οποίος στο τμήμα SUD–IRA επηρεάζεται από τις επικίνδυνες περιοχές LGD89 και LGD90 και την περιοχή 5Α.
- 5.15.4.7 Τον εναέριο διάδρομο UP169 (ATV-SUD) ο οποίος επηρεάζεται από την επικίνδυνη περιοχή LGD83 και την περιοχή 5Α. Χρησιμοποιείται, ως:
- I. CDR 1
 - κάθε νύχτα από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 2100UTC μέχρι τις 0400UTC
 - κάθε Σαβ/κο από τις 1300UTC της Παρασκευής μέχρι τις 0400UTC της Δευτέρας
 - τις επίσημες αργίες από τις 2100UTC της προηγούμενης μέχρι τις 0400UTC της επομένης
 - II. CDR 2
Κάθε μέρα, από Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 0400UTC μέχρι τις 2100UTC και την Παρασκευή από τις 0400UTC μέχρι τις 1300UTC.
- 5.15.4.8 Τον εναέριο διάδρομο UP37 (ASTIS-KOR), ο οποίος είναι μονής όδευσης με κατεύθυνση βορειοδυτική, με ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL285. Λειτουργεί μόνο κατά τη διάρκεια της νύκτας από τις 2200-0400UTC.
- 5.15.4.9 Τον εναέριο διάδρομο UP23 (SIT-LORNO), ο οποίος είναι μονής όδευσης με κατεύθυνση βορειοδυτική, με ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL285. Λειτουργεί μόνο κατά τη διάρκεια της νύκτας από τις 2200-0400UTC.
- 5.15.5 **Οδεύσεις**
- 5.15.5.1 Κυκλοφορία με προορισμό το LGIR που προέρχεται:
- από MIL, οδεύει μέσω ALIKI- XAVIS
 - από KRO, οδεύει μέσω T514 - ERITI – XAVIS.
- 5.15.6 **Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC15**
- Πέραν των γενικών καθηκόντων, οι ελεγκτές του τομέα AC15 εκτελούν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:
- 5.15.6.1 Ο ΕΛΕΓΚΤΗΣ PANTAP:
- 5.15.6.1.1 Διαχωρίζει, εντός του τομέα AC9, τη συγκλίνουσα Ε/Β κυκλοφορία στα σημεία RAPOS και RIPLI.



- 5.15.6.1.2 Διαχωρίζει εντός του τομέα AC9, την E/B κυκλοφορία που συγκλίνει στο σημείο ASTIS από τους εναερίους διαδρόμους UM601 και UL52.
- 5.15.6.1.3 Διαχωρίζει, εντός του τομέα AC1, την S/B κυκλοφορία που συγκλίνει στο SIT/VOR μέσω των εναερίων διαδρόμων UL612, UL607 και UL617.
- 5.15.6.1.4 Διαχωρίζει εντός του τομέα AC6, την W/B κυκλοφορία που οδεύει, μέσω του τομέα του, στο KOR/NDB.
- 5.15.6.1.5 Διαχωρίζει την NW/B κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UP23 με αυτήν των εναερίων διαδρόμων UB1 και UP32.
- 5.15.6.2 Ο PLANNER:
 - 5.15.6.2.1 Συνεργάζεται και ενημερώνει το Π.Β.Κ., όταν είναι ενεργοποιημένο, για την κυκλοφορία που θα το επηρεάσει στα σημεία και στα ύψη που τον έχει ενημερώσει ο planner του AC5.
- 5.15.6.3 Ο ΒΟΗΘΟΣ:
 - Βοηθάει τον planner στο έργο του.



5.16 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC16 - LMO/LOW (LGMDLMOL)

5.16.1 Περιγραφή του τομέα AC16

5.16.1.1 Ο τομέας AC16 είναι ο low του τομέα AC8 και καλύπτει το βόρειοανατολικό τμήμα του FIR Αθηνών, από το MFA μέχρι και το FL345.

5.16.1.2 Σε ενδεχόμενη μετάπτωση σε monoradar, η προεπιλογή ραντάρ που ενδείκνυται είναι αυτή του Πηλίου.

5.16.1.3 Από τις διαθέσιμες συχνότητες του τομέα, προτεινόμενη VHF συχνότητα είναι η 133.650, που είναι εγκαταστημένη σε Υμηττό/Γεράνεια και UHF η 360.300, που είναι εγκαταστημένη επίσης σε Υμηττό/Γεράνεια .

5.16.2 Διαχωρισμός ραντάρ με γειτονικές μονάδες ελέγχου

5.16.2.1 Ο ελάχιστος διαχωρισμός ραντάρ που θα υφίσταται κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου των α/φ, μεταξύ των:

I. ΚΕΠΜΑ και ISTANBUL ACC είναι:

- 30 NM
- 20 NM, κατόπιν συνεργασίας.

II. ΚΕΠΜΑ και MENDERES APP:

- 30 NM
- 20 NM, κατόπιν συνεργασίας

III. ΚΕΠΜΑ και ΑΘΗΝΑΙ APP είναι 10 NM, σταθερός ή αυξανόμενος, χωρίς συνεργασία

5.16.2.2 Σε περίπτωση μετάπτωσης σε monoradar με λήψη δεδομένων από το radar του Πηλίου, τότε τα ελάχιστα του διαμήκη διαχωρισμού θα αυξάνονται από 10NM σε 15NM. Επίσης δεν θα παρέχονται διαχωρισμοί radar με βάση την ταχύτητα, λόγω εσφαλμένης ένδειξης ground speed.

5.16.3 Συνεργασίες ελεγκτών του τομέα AC16

Οι ελεγκτές του τομέα AC16 συνεργάζονται:

- I. με τους τομείς ελέγχου AC2, AC4, AC5 και AC8, AC9, AC14 και AC15
- II. με το ISTANBUL ACC για το σημείο AMANI
- III. με το MENDERES APP για τα σημεία RIKSO και VEXOL
- IV. με το ΑΘΗΝΑΙ APP για κυκλοφορία, μέχρι το FL245, από/προς την ΤΜΑ μέσω των σημείων KEPIR και NEVRA
- V. με τις υπηρεσίες Προσέγγισης:
 - Λήμνου, μέχρι και το FL155



- Μυτιλήνης, μέχρι και το FL145
- Χίου, μέχρι και το FL95
- Σκύρου
 - για πτήσεις από/προς την ΜΤΜΑ της Σκύρου
 - για την ενεργοποίηση της περιοχής ΠΕΛΑΓΟΣ.

5.16.4 **Περιορισμοί του εναερίου χώρου**

Ο τομέας AC16 περιλαμβάνει:

5.16.4.1 Τις επικίνδυνες περιοχές:

- LGD68 (ΑΝΔΡΟΣ) MSL-FL250
- LGD65 (ΨΑΘΟΥΡΑ) MSL-FL250

5.16.4.2 Την τοπική περιοχή πτήσεων:

- ΣΙΘΩΝΙΑ (GND/MSL-UNL)

5.16.4.3 Την περιοχή ΠΕΛΑΓΟΣ (5000 FT- FL250)

Η περιοχή ΠΕΛΑΓΟΣ βρίσκεται εντός της ΜΤΜΑ Σκύρου και ενεργοποιείται από το ΣΚΥΡΟΣ APP, εφόσον προηγουμένως έχει ενημερώσει το ΚΕΠΜΑ. Σε περίπτωση ενεργοποίησης της περιοχής από άλλη μονάδα, το ΚΕΠΜΑ, πριν εκδώσει τη σχετική άδεια, θα ενημερώνει και θα ζητά την έγκριση του ΣΚΥΡΟΣ APP. Η περιοχή ΠΕΛΑΓΟΣ επηρεάζει τους εναερίους διαδρόμους W58 και G18, καθώς και τις περιοχές 2A και H2. Κατά τις ώρες που είναι ενεργοποιημένες οι περιοχές αυτές, δεν θα ενεργοποιείται και η περιοχή ΠΕΛΑΓΟΣ σε ύψη που συμπίπτουν με τα ύψη που είναι κατειλημμένα στις περιοχές αυτές. (βλ. παρ.Δ3, του παραρτήματος Δ, LoA ΚΕΠΜΑ- ΣΚΥΡΟΣ APP, 18/5/2010).

5.16.4.4 Τις περιοχές Συνεργασίας:

- 2A
- 4A (4A/Low MSL-FL300 και 4A/Upper FL300-FL400)
- 15A (MSL-FL250)

5.16.4.5 Την περιοχή κράτησης α/φ NE-3 A:

- H-2 (FL290-FL330)

5.16.4.6 Την περιοχή κράτησης ΑΣΕΠΕ (ORBIT AREAS):

- G-3 (FL250 – FL270)

5.16.4.7 Τον εναέριο διάδρομο Z/UZ507 (NEVRA-TSL), ο οποίος είναι N/B κυκλοφορίας και διέρχεται από την ΜΤΜΑ Σκύρου. Το τμήμα NEVRA –



TUREN έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL100, και το τμήμα TUREN-TSL, έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL130.

5.16.4.8 Τον εναέριο διάδρομο H59 (KPL-KOPAR), ο οποίος στο τμήμα SAM-MES-LSV-LMO έχει ανώτατο επίπεδο πτήσης το FL150. Εντός των ορίων του τομέα επηρεάζεται από την περιοχή 2A.

5.16.4.9 Τον εναέριο διάδρομο G/UG18 (ALKIS-DISOR), ο οποίος, εντός των ορίων του τομέα, επηρεάζεται από τις περιοχές 2A, 15A, H-2, ΠΕΛΑΓΟΣ, ΣΙΘΩΝΙΑ και LGD65 (ΨΑΘΟΥΡΑ).

Το τμήμα FSK-DIKNI-GIKAS διατίθεται ως εξής:

- από το FL310 και άνω κάθε μέρα επί 24ώρου βάσεως
- από το FL105-FL305:
 - από Δευτέρα έως Παρασκευή, από 1900UTC έως 0500UTC της επομένης
 - κάθε Σάββατο και Κυριακή, από 1400UTC έως 0500UTC της επομένης.

5.16.4.10 Τον εναέριο διάδρομο N/UN133 (ANTAR-EVIVI), ο οποίος είναι N/B κυκλοφορίας. Στο τμήμα GIKAS-PEREN έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL310 ενώ στο GIKAS-AKINA το FL260. Εντός των ορίων του τομέα επηρεάζεται από τις περιοχές ΠΕΛΑΓΟΣ, ΣΙΘΩΝΙΑ, 2A, 4A, 15A και H-2.

5.16.4.11 Τον εναέριο διάδρομο N/UN130 (TALAS-TSL-MES), ο οποίος στο τμήμα TSL-MES είναι S/B κυκλοφορίας. Στο τμήμα TSL-ESORO έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL310. Εντός των ορίων του τομέα επηρεάζεται από τις περιοχές ΠΕΛΑΓΟΣ, ΣΙΘΩΝΙΑ, 2A, 15A και H-2.

5.16.4.12 Τον εναέριο διάδρομο V/UV652 (PEREN-SKP) ο οποίος είναι διπλής όδευσης, έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL100, και χρησιμοποιείται ως CDR3 επί 24ώρου βάσεως κατόπιν αδείας από το ΣΑΕ του Χορτιάτη. Εντός των ορίων του τομέα επηρεάζεται από τις περιοχές ΣΙΘΩΝΙΑ, 15A, H-2 και G-3.

5.16.4.13 Τον εναέριο διάδρομο W/UW58 (KOROS- KAS) ο οποίος είναι διπλής όδευσης και στο τμήμα KOROS - SKP έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL100. Επηρεάζεται από τις περιοχές ΠΕΛΑΓΟΣ, 2A και H-2. Για τη διακίνηση κυκλοφορίας στο τμήμα αυτό απαιτείται άδεια από το ΣΚΥΡΟΣ APP.

5.16.4.14 Τον εναέριο διάδρομο UP14 (RIKSO-PINDO) ο οποίος είναι διπλής όδευσης και λειτουργεί μόνο κατά τη διάρκεια της νύκτας (2200-0400 UTC) και έχει ελάχιστο επίπεδο πτήσης το FL285.



5.16.5 **Οδεύσεις**

5.16.5.1 Εάν τα α/φ τα οποία οδεύουν προς EVIVI δεν δύνανται να είναι FL310 και άνω στο σημείο GIKAS, (με εξαίρεση τις ώρες που ο εναέριος διάδρομος G/UG18 είναι διαθέσιμος από το FL105 έως το FL305), τότε από το σημείο KOROS ακολουθούν τη διαδρομή μέσω LMO/VOR.

5.16.5.2 Το τμήμα KPL-LMO-RIKSO του εναερίου διαδρόμου UN127 (ΝΙΚΤΙ – EXELA) είναι διπλής όδευσης.

5.16.6 **Καθήκοντα ελεγκτών του τομέα AC16**

Πέραν των γενικών καθηκόντων, οι ελεγκτές του τομέα AC16 εκτελούν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα καθήκοντα:

5.16.6.1 Ο ΕΛΕΓΚΤΗΣ PANTAP:

5.16.6.1.1 Συνεργάζεται με το ΑΘΗΝΑΙ APP ως εξής:

I. μεταβιβάζει τον έλεγχο και την επικοινωνία των α/φ στα σημεία NEVRA και KEPIR

Σημείωση.- Τα σημεία NEVRA και KEPIR θεωρούνται σαν ένα σημείο από πλευράς διαχωρισμού των α/φ.

II. μεταβιβάζει στα α/φ που έχουν προορισμό το α/δ Ελ. Βενιζέλος, ανάλογα με το διάδρομο εν χρήσει, τις ακόλουθες STARS:

- NEVRA 2C ή KEPIR 2C όταν RWY ο 03L/R
- NEVRA 1A ή KEPIR 1A όταν RWY ο 21L/R

III. παραδίδει τις αφίξεις, χωρίς συνεργασία, στα σημεία NEVRA και KEPIR στο FL180 και αναμένει τις αναχωρήσεις στο FL170.

IV. μεταβιβάζει την κυκλοφορία με προορισμό τα α/δ Μυκόνου, Πάρου και Νάξου μέσω KEPIR και NEVRA στο FL180.

5.16.6.1.2 Μεταβιβάζει στον τομέα AC2 την κυκλοφορία με προορισμό το α/δ της Σάμου και οδεύει μέσω H59, στο FL150, άλλως την μεταβιβάζει στο FL210.

5.16.6.1.3 Παραδίδει στον τομέα AC5 την κυκλοφορία με προορισμό το α/δ της Σαντορίνης στο FL290.

5.16.6.1.4 Διαχωρίζει την NW/B κυκλοφορία του UP14 με τον εναέριο διάδρομο UZ507.



- 5.16.6.1.5 Μεταβιβάζει στον AC5/AC15 την S/B κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου G/UG33, που οδεύει μέσω KEA VOR σε επίπεδο πτήσης το οποίο εκχωρεί κατόπιν συνεργασίας με τον AC4.
- 5.16.6.1.6 Διαχωρίζει την W/B κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου G8/UN604 που εισέρχεται στο σημείο AMANI, σε σχέση με την συγκλίνουσα N/B κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου N/UN127 που εισέρχεται στο σημείο RIKSO.
- 5.16.6.1.7 Διαχωρίζει την W/B κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου G/UG802 με την με την συγκλίνουσα N/B κυκλοφορία των εναερίων διαδρόμων G/UG18 και L/UL618 και N/UN133.
- 5.16.6.1.8 Διαχωρίζει την κυκλοφορία που συγκλίνει στο IMR από τα σημεία RIKSO, VEXOL, REDRA και SITRU.
- 5.16.6.1.9 Διαχωρίζει τη S/B κυκλοφορία που συγκλίνει στα MES μέσω των εναερίων διαδρόμων G/UG18, L/UL618 και N/UN130 και τη N/B κυκλοφορία που συγκλίνει στο GIKAS μέσω των εναερίων διαδρόμων N/UN133 και G/UG18.
- 5.16.6.1.10 Μερικώς έγκαιρα για τη S/B κυκλοφορία που συγκλίνει στον τομέα του από τους εναερίους διαδρόμους UN130 (TSL–MES) ή UG18 (FSK–MES) και εμπλέκεται με την W/B κυκλοφορία του UG33 (LMO–KRO) που προέρχεται από ΝΙΚΤΙ.
- 5.16.6.1.11 Μεταβιβάζει την κυκλοφορία στο MENDERES APP, ανάλογα με τον προορισμό και το σημείο εξόδου από το FIR Αθηνών, στα ακόλουθα προσυμφωνημένα* επίπεδα πτήσης:

σημείο εξόδου	α/δ προορισμού	επίπεδα πτήσης
RIKSO	LTBJ	FL210*
VEXOL	LTBJ	FL190*
RIKSO	LTFE	maintaining
VEXOL	LTFE	maintaining
RIKSO	LTBS	maintaining
VEXOL	LTBS	maintaining

**Σημείωση.– Τα προσυμφωνηθέντα επίπεδα πτήσης θεωρούνται σταθερά 10NM πριν από τα COPS.*

- 5.16.6.1.12 Αναμένει την κυκλοφορία από το MENDERES APP, ανάλογα με το α/δ αναχώρησης και το σημείο εισόδου στο FIR Αθηνών, στα ακόλουθα προσυμφωνημένα* επίπεδα πτήσης:

σημείο εισόδου	α/δ αναχώρησης	επίπεδα πτήσης
RIKSO	LTBJ	FL200
VEXOL	LTBJ	FL180
RIKSO	LTFE	FL300
VEXOL	LTFE	FL300
RIKSO	LTBS	maintaining**
VEXOL	LTBS	maintaining**



**Σημείωση.- Τα προσυμφωνηθέντα ύψη θεωρούνται σταθερά 10NM πριν από τα COPS.*

***Σημείωση.- Σε περίπτωση απώλειας της τηλεφωνικής επικοινωνίας και της γραμμής OLDI θα αναμένεται η κυκλοφορία στο προσυμφωνηθέν FL320.*

5.16.6.1.13 Χρησιμοποιεί το σημείο RIKSO για κυκλοφορία προς/από LTBJ κατά τις εργάσιμες ημέρες από 1 Απριλίου μέχρι 1 Νοεμβρίου από 17.30 μέχρι 02.30 UTC ενώ από 2 Νοεμβρίου μέχρι 31 Μαρτίου από 17.00 μέχρι 04.30 UTC. Τις υπόλοιπες ώρες η κυκλοφορία θα οδεύει μέσω VEXOL.

Στο σημείο RIKSO δεν ισχύει κανένας περιορισμός

- τα Σαββατοκύριακα
- για τις υπερπτήσεις πάνω από το FL240.

5.16.6.1.14 Θα μεταβιβάζει και θα αναμένει την κυκλοφορία στα ίδια επίπεδα πτήσης που αναφέρονται στις ανωτέρω παραγράφους 5.16.6.1.11 και 5.16.6.1.12, σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών και της λειτουργίας OLDI με το MENDERES APP.

5.16.6.1.15 Δεν κάνει finished το σχέδιο πτήσης της κυκλοφορίας που εξέρχεται από το σημείο RIKSO και εισέρχεται μεταγενέστερα στα σημεία BANRO ή BENEM.

5.16.6.2 Ο PLANNER:

5.16.6.2.1 Εκχωρεί ύψη στην περιοχή 2A και 15A και ενημερώνει για την ενεργοποίηση των περιοχών:

- 2A και 15A τον τομέα VFR,
- 2A και H-2 την Προσέγγιση της Λήμνου και της Σκύρου

Για όλες τις ανωτέρω περιοχές ενημερώνει και τους εμπλεκόμενους τομείς.

5.16.6.2.2 Εξουσιοδοτεί μέχρι το FL140 τις N/B αναχωρήσεις από Μυτιλήνη, μέσω H59, και συνεργάζεται, όταν χρειάζεται, με το ΛΗΜΝΟΣ APP.

5.16.6.2.3 Για να εκχωρήσει εξουσιοδότηση στην N/B κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Λήμνου, συνεργάζεται με τον AC14 με τη διαδικασία του approval request. Αν συνεννοηθούν το α/φ με την αναχώρηση να καλέσει κατευθείαν τον τομέα AC14, τότε εφαρμόζει τη διαδικασία DEP, και ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ να κάνει assume το σχέδιο πτήσης, προκειμένου να μην εμφανισθεί στον τομέα AC16.

5.16.6.2.4 Συνεργάζεται με το ΛΗΜΝΟΣ APP για την κυκλοφορία από/προς το α/δ καθώς επίσης και με τον AC14 για τα α/φ τα οποία οδεύουν μέσω AC14.



- 5.16.6.2.5 Εισάγει στο CFL το FL150 για την κυκλοφορία που αφικνείται στη Σάμο, και οδεύει μέσω H59, άλλως εισάγει το FL210.
- 5.16.6.2.6 Επισημαίνει στον ελεγκτή ραντάρ ότι αναμένεται να εισέλθει κυκλοφορία στα σημεία AMANI, RIKSO και VEXOL, καθώς επίσης και σε περίπτωση REV.
- 5.16.6.2.7 Επισημαίνει στον ελεγκτή ραντάρ όταν η κυκλοφορία η οποία αναμένεται στο σημείο RIKSO (UN127 ή UN128) από MENDERES APP εμπλέκεται με αυτήν που εισέρχεται στο AMANI (UG8) από ISTANBUL ACC.
- 5.16.6.2.8 Εισάγει στο CFL για τις πτήσεις που έχουν προορισμό το α/δ LTBJ το προσυμφωνημένο FL210, αν το α/φ οδεύει μέσω RIKSO και το FL190, αν οδεύει μέσω VEXOL.
- Σημείωση.- Χρησιμοποιεί τα ίδια επίπεδα πτήσης και σε περίπτωση απώλειας της τηλεφωνικής επικοινωνίας και της λειτουργίας OLDI.*
- 5.16.6.2.9 Επισημαίνει τις εμπλοκές της κυκλοφορίας στη διασταύρωση του εναερίου διαδρόμου G/UG802 με τους G/UG18 και L/UL618 και N/UN130.
- 5.16.6.2.10 Εκδίδει εξουσιοδότηση στον planner του AC2 για την S/B κυκλοφορία που αναχωρεί από το α/δ της Χίου και ενημερώνει τον ελεγκτή radar.
- 5.16.6.2.11 Συνεργάζεται με το ΣΚΥΡΟΣ APP για τα κυκλοφορία που οδεύει μέσω του εναερίου διαδρόμου W/UW58.
- 5.16.6.2.12 Ενημερώνει τον planner του AC4, καθώς επίσης και τον τομέα VFR για την ενεργοποίηση της περιοχής ΠΕΛΑΓΟΣ.
- 5.16.6.2.13 Συνεργάζεται με τον planner του AC4 για την κυκλοφορία του εναερίου διαδρόμου UG33 που εμπλέκεται στην ΚΕΑ με την κυκλοφορία του AC16.
- 5.16.6.3 Ο ΒΟΗΘΟΣ:
- 5.16.6.3.1 Παρακολουθεί τα coordinated στρίπς για να επιβεβαιώσει ότι ολοκληρώθηκε επιτυχώς η μεταβίβαση των EST, μέσω της διαδικασίας OLDI, στο ISTANBUL ACC και MENDERES APP.
- 5.16.6.3.2 Παρακολουθεί τα coordinated strips για να επισημάνει στον planner τη λήψη EST στα σημεία AMANI, RIKSO ή VEXOL μέσω της διαδικασίας OLDI. Τον ενημερώνει επίσης και όταν λάβει REV στα ίδια σημεία.
- 5.16.6.3.3 Μεταβιβάζει τις εξουσιοδοτήσεις που εκδίδει ο planner στις υπηρεσίες Προσέγγισης των α/δ του τομέα του, εφαρμόζοντας, όπου χρειάζεται, τη διαδικασία DPL-MORE-ADD στα αντίστοιχα σχέδια πτήσης.



5.17 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC17 - MAKEDONIA EAST MEDIUM (LGMDKVLN)

5.17.1 Περιγραφή του τομέα AC17

5.17.1.1 Ο τομέας AC17 οριοθετείται γεωγραφικά όπως ακριβώς ο τομέας AC3, κατακόρυφα δε από το FL345-FL365.

5.17.1.2 Καθιερώνεται ως ενδιάμεσος τομέας, όπου, ανάλογα με το είδος της κυκλοφορίας, η οποία αναμένεται να εξυπηρετηθεί, θα ενώνεται άλλοτε με τον AC3 και άλλοτε με τον AC14. Ο τομέας AC17 δεν θα λειτουργεί ποτέ μόνος του, ως εκ τούτου, ως division level μεταξύ του AC14 και AC3 θα ορίζεται το FL345 ή το FL365, ανάλογα σε ποιόν τομέα έχει προσκολληθεί. Προς τούτο, στον παρόν κεφάλαιο ο τομέας AC17 δεν αναπτύσσεται ξεχωριστά αλλά, κάθε φορά, θα υιοθετεί τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες του τομέα που είναι προσκολλημένος, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι, ανάλογα με την τομεοποίηση, όπου αναφέρεται ο AC14 ή ο AC3 θα υπονοείται, χωρίς να γίνεται μνεία και ο AC17.



5.18 ΤΟΜΕΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ AC18 – ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ EAST MEDIUM (LGMDLMOM)

5.18.1 Περιγραφή του τομέα AC18

5.18.1.1 Ο τομέας AC18 οριοθετείται γεωγραφικά όπως ακριβώς ο τομέας AC8, κατακόρυφα δε από το FL345-FL365.

5.18.1.2 Καθιερώνεται ως ενδιάμεσος τομέας, όπου, ανάλογα με το είδος της κυκλοφορίας, η οποία αναμένεται να εξυπηρετηθεί, θα ενώνεται άλλοτε με τον AC8 και άλλοτε με τον AC16. Ο τομέας AC18 δεν θα λειτουργεί ποτέ μόνος του, ως εκ τούτου, ως division level μεταξύ του AC16 και AC8 θα ορίζεται το FL345 ή το FL365, ανάλογα σε ποιόν τομέα έχει προσκολληθεί. Προς τούτο, στον παρόν κεφάλαιο ο τομέας AC18 δεν αναπτύσσεται ξεχωριστά αλλά, κάθε φορά, θα υιοθετεί τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες του τομέα που είναι προσκολλημένος, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι, ανάλογα με την τομεοποίηση, όπου αναφέρεται ο AC16 ή ο AC8 θα υπονοείται, χωρίς να γίνεται μνεία, και ο AC18.



5.19 ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ UPPER/LOW SECTOR

5.19.1 Η μεταβίβαση της ευθύνης του ελέγχου των α/φ μεταξύ των τομέων upper και low γίνεται κατόπιν συνεργασίας μεταξύ των δύο ελεγκτών ραντάρ.

5.19.1.1 Handover

Επειδή η μεταβίβαση του ελέγχου προϋποθέτει συνεργασία μεταξύ των δύο ελεγκτών ραντάρ, το Handover μπορεί να γίνεται:

- αυτόματα, εφόσον το ύψος που συμφωνήθηκε να μεταβιβασθεί η κυκλοφορία μεταξύ των δύο ελεγκτών ραντάρ είναι υψηλότερο ή χαμηλότερο από τα ύψη ευθύνης του τομέα του μεταβιβάζοντα ελεγκτή
- manual, εφόσον το ύψος που συμφωνήθηκε μεταξύ των δύο ελεγκτών ραντάρ να μεταβιβασθεί το α/φ ανήκει στα ύψη ευθύνης του μεταβιβάζοντα τομέα.

5.19.1.1.1 Αυτόματο Handover

- Σημειώνεται ότι επειδή τα όρια μεταξύ των τομέων upper και low είναι κατακόρυφα, το αυτόματο Handover δεν προσδιορίζεται με βάση κάποιο ορισμένο γεωγραφικό σημείο, αλλά με βάση το DVL (FL325, FL345 ή FL365).
- Όταν εισάγεται το συμφωνηθέν επίπεδο πτήσης στο CFL, το σύστημα υπολογίζει τη χρονική στιγμή που το α/φ θα περάσει το DVL και το προτείνει στον επόμενο τομέα ένα λεπτό νωρίτερα.
- Κατά τη συνεργασία, πρέπει να γίνεται σαφές μεταξύ των δύο ελεγκτών ραντάρ, ποιος από τους δύο έχει την ευθύνη του διαχωρισμού του α/φ με την εμπλεκόμενη κυκλοφορία μέχρι να βρεθεί στα ύψη ευθύνης του αποδεχόμενου τομέα.

5.19.1.1.2 Manual Handover

Στην προκειμένη περίπτωση:

- ο μεταβιβάζων ελεγκτής πρέπει να γνωρίζει ότι είναι υπεύθυνος για το α/φ που μεταβιβάζει στον άλλο τομέα όσο τούτο βρίσκεται στα ύψη ευθύνης του, εκτός και αν συμφωνηθεί διαφορετικά μεταξύ των δύο ελεγκτών ραντάρ*
- ο αποδεχόμενος ελεγκτής φροντίζει να εξουσιοδοτήσει το α/φ άμεσα σε ύψος ευθύνης του τομέα του.

** Σημείωση.– Κατά τη συνεργασία πρέπει να γίνεται σαφές μεταξύ των ελεγκτών ραντάρ, ποιος από τους δύο έχει την ευθύνη του α/φ μέχρι τούτο να βρεθεί στα ύψη ευθύνης του αποδεχόμενου τομέα.*



(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΑΝΑ ΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

- 6.1 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΦΥΛΑΚΗΣ - 1 -
- 6.2 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΗ ΡΑΝΤΑΡ (EXECUTIVE) - 8 -
- 6.3 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΗ PLANNER - 15 -
- 6.4 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΗ ΒΟΗΘΟΥ (ASSISTANT) - 22 -
- 6.5 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΠΤΗΣΗΣ (FLIGHT DATA – FD) - 26 -
- 6.6 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ VFR - 43 -
- 6.6.1 Παρέχει εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσης Αθηνών: - 43 -
- 6.6.2 Ενεργεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιλαμβάνονται:..... - 43 -
- 6.6.3 Πριν την ανάληψη των καθηκόντων του: - 43 -
- 6.6.4 Μόλις αναλάβει τα καθήκοντά του:..... - 44 -
- 6.6.5 Κατά την άσκηση του έργου του: - 44 -
- 6.6.6 Κατά τις ώρες μη λειτουργίας της θέσης VFR, ο τομείς AC4, AC5 και AC6 ακροώνται συνεχώς στις συχνότητες του FIC/VFR 130.700, 119.750 και 130.925 αντίστοιχα..... - 47 -
- 6.6.7 Ο ελεγκτής της θέσης VFR ακροάται στις ακόλουθες συχνότητες:.. - 47 -
- 6.6.8 Ο ελεγκτής της θέσης VFR πλέον των αναφερομένων στην παρ. 3, της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΚΕΝΑ, ενημερώνει το ΚΕΝΑ: - 48 -



6.6.9	Ο ελεγκτής της θέσης VFR:.....	- 49 -
6.6.10	Για καταστάσεις ανάγκης α/φ ή για παραβάσεις κανόνων Ε.Κ., ο ελεγκτής της θέσης VFR, μπορεί να συμπληρώσει το:	- 49 -
6.6.11	Κατά την παράδοση των καθηκόντων του:	- 49 -
6.6.12	Διευκρινήσεις	- 49 -
6.7	Η ΘΕΣΗ ΤΟΥ FIC	- 50 -
6.8	ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΗ FLOW CONTROL	- 51 -
6.8.1	Ο ελεγκτής Flow Control:	- 51 -



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΑΝΑ ΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

6.1 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΦΥΛΑΚΗΣ

Ο προϊστάμενος Φυλακής:

6.1.1 Μεριμνά για την εύρυθμη και ομαλή λειτουργία των Κέντρων Ελέγχου Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας (ΚΕΠΑΘΜ/Α1) και του Κέντρου Πληροφοριών Πτήσης (FIC).

6.1.2 Ενεργεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιλαμβάνονται:

1. στα σχετικά Εγχειρίδια εξυπηρέτησης Ε.Ε.Κ. του ICAO, του EUROCONTROL και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) (Εγχειρίδιο Λειτουργίας ΚΕΠΑΘΜ/Α1, ΣΕΑ ΚΕΠΑΘΜ/Α1, SMS, QMS κ.α.)
2. στους κοινοτικούς και εθνικούς κανονισμούς, στις Συμφωνίες Συνεργασίας (Letters of Agreement – LoAs) μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και των άλλων Υπηρεσιών παροχής εξυπηρετήσεων Ε.Κ., εντός και εκτός του FIR Αθηνών (γειτονικά ACCs)
3. στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών Ελλάδος (ΕΑΠ) και στα Παραρτήματα αυτού (AIP Supplements – AIC)
4. στις σχετικές Αγγελίες ((Notice to Airmen – NOTAMs)
5. στις σχετικές αποφάσεις και οδηγίες της Διεύθυνσης ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

6.1.3 Πριν την ανάληψη των καθηκόντων του:

1. ενημερώνεται από τον προηγούμενο προϊστάμενο Φυλακής για:
 - I. τις επικρατούσες συνθήκες εναερίου κυκλοφορίας στο FIR Αθηνών
 - II. καταστάσεις ειδικού ενδιαφέροντος
 - III. περιστατικά ή ιδιαιτερότητες σε ορισμένες πτήσεις που απαιτούν διαφορετική αντιμετώπιση από τη συνήθη
 - IV. καιρικά φαινόμενα που πιθανόν να επηρεάσουν το FIR Αθηνών
 - V. την κατάσταση λειτουργίας των μέσων που χρησιμοποιούνται στον έλεγχο Ε.Κ., όπως είναι οι συχνότητες, τα ραντάρ, τα τηλέφωνα, τα ραδιοβοηθήματα, οι οθόνες κ.λπ.
 - VI. νέες οδηγίες ή εντολές της Διεύθυνσης με άμεση εφαρμογή.

Επίσης ενημερώνεται:

- I. για τις στρατιωτικές ασκήσεις, air to air refuelling και NOTAM από τον σχετικό ηλεκτρονικό φάκελο που βρίσκεται στην οθόνη, δίπλα στην έδρα εργασίας του



II. αν υπάρχουν νυκτερινές πτήσεις χαμηλής περιπολίας (CPM).

2. υπογράφει στο Δελτίο Παρουσίας Προσωπικού 24ώρου Φυλακής ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

6.1.4 Μόλις αναλάβει τα καθήκοντά του:

1. μεριμνά για τη στελέχωση των θέσεων εργασίας με το κατάλληλο προσωπικό και προγραμματίζει την αντικατάστασή του σε χρόνο που υπαγορεύεται από το φόρτο εργασίας
2. συμπύσσει ή αναπτύσσει τους τομείς κατόπιν εισηγήσεως του flow controller, ανάλογα με τις ανάγκες της κυκλοφορίας και στελεχώνει τις θέσεις εργασίας του βοηθού και της FD ανάλογα με την κρίση του
3. ελέγχει:
 - I. αν υπάρχουν στις έδρες τα σχετικά έντυπα που αφορούν στην ενημέρωση στη διεξαγωγή στρατιωτικών ασκήσεων, air to air refueling, πτήσεις CPM κ.λπ.
 - II. αν γνωρίζουν οι ελεγκτές των σχετικών εδρών για τη δυσλειτουργία ραδιοβοηθημάτων που αφορούν στον τομέα τους και αναφέρονται στο Δελτίο Δυσλειτουργίας Τηλεπικοινωνιακών Μέσων και Συσκευών Υπηρεσιών εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ.
 - III. την καλή λειτουργία των συσκευών που βρίσκονται στην έδρα του, όπως είναι το FAX, οι οθόνες των συστημάτων VAR, PALLAS UPGRADE, ο "ΠΗΓΑΣΟΣ", οι τηλεφωνικές γραμμές του ΚΡΥΠΤΟ, του ΕΚΣΕΔ κ.λπ.

6.1.5 Κατά τη διάρκεια της Φυλακής:

1. λαμβάνει γνώση ενυπόγραφα από το φάκελο των προϊσταμένων Φυλακής και από το φάκελο Υπηρεσιακών Σημειωμάτων, για νέες οδηγίες και διαταγές σχετικές με τη διεξαγωγή του έργου του και φροντίζει να λάβει γνώση, επίσης ενυπόγραφα, και το προσωπικό για ό,τι εκ των ανωτέρω το αφορά
2. αντλεί πληροφορίες μέσω των windows της θέσης PS (Physical configuration) της οθόνης του συστήματος PALLAS UPGRADE για την καλή λειτουργία του συστήματος
3. προσαρμόζει την τομεοποίηση, μέσω του window SECT για να εξυπηρετήσει την υπάρχουσα ή την αναμενόμενη κυκλοφορία και, μέσω του VAR, ενεργοποιεί ή απενεργοποιεί μια συγκεκριμένη θέση στις έδρες εργασίας
4. ενεργοποιεί ή απενεργοποιεί τις τηλεφωνικές επικοινωνίες των θέσεων εργασίας, ανάλογα με την τομεοποίηση, μέσω της οθόνης του συστήματος VAR



5. φροντίζει να είναι πάντα ενεργοποιημένες, σε κάθε τομέα, από τις λειτουργίες προειδοποίησης του συστήματος (warnings), οι λειτουργίες STCA και CLAM
6. συνεργάζεται με τον ηλεκτρονικό υπηρεσίας για βλάβες των συστημάτων και, αφού ενημερωθεί για τη φύση και τη διάρκεια της βλάβης, αποφασίζει για τις ανάλογες ενέργειες
7. ενημερώνει τον υπεύθυνο παρακολούθησης και ελέγχου των συστημάτων αεροναυτιλίας (System Monitoring and Control – SMC) για όποια δυσλειτουργία του αναφερθεί ή υποπέσει στην αντίληψή του
8. συνεργάζεται, όποτε χρειάζεται, με τον προϊστάμενο Φυλακής του ΑΘΗΝΑΙ APP ή άλλης μονάδας ελέγχου Ε.Κ. για οποιοδήποτε λόγο (π.χ. δυσμενείς καιρικές συνθήκες) ή περιστατικό εκτιμά ότι επηρεάζει την ομαλή ροή της κυκλοφορίας και απαιτεί τη λήψη πρόσκαιρων μέτρων
9. φροντίζει και προγραμματίζει την εκπαίδευση του προσωπικού στην πράξη (On the Job Training – OJT) και διευκολύνει το έργο των υπεύθυνων εκπαιδευτών, συμπληρώνοντας στο τέλος το Ημερήσιο Δελτίο Εκπαίδευσης
10. αξιολογεί και εκμεταλλεύεται τα σήματα (NOTAM κ.λπ.) από το σχετικό ηλεκτρονικό φάκελο που βρίσκεται στην οθόνη, δίπλα στην έδρα εργασίας του, καθώς και αυτά τα οποία του προσκομίζει ο ελεγκτής της θέσης FD. Εφόσον κρίνει αναγκαίο, ενημερώνει γι' αυτά τον ενδιαφερόμενο ελεγκτή της ανάλογης θέσης εργασίας, διαφορετικά τα καταχωρεί στο σχετικό φάκελο
11. συνεργάζεται με τον αρμόδιο της Πολεμικής Αεροπορίας σε περίπτωση ασκήσεων CPM
12. μεριμνά για την αποκατάσταση των βλαβών στα μέσα που χρησιμοποιούν οι ελεγκτές (συχνότητες, οθόνες, μικρόφωνα κ.λπ.)
13. παρακολουθεί αν το προσωπικό είναι ικανοποιητικά καταρτισμένο και μπορεί να ανταποκριθεί στα καθήκοντά του και προτείνει στη Διεύθυνση αδυναμίες που θα πρέπει να εστιάσει το Γραφείο εκπαίδευσης
14. όταν ένα α/φ βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης, διαφυλάττει την ηρεμία των ελεγκτών και την ησυχία της έδρας που εξελίσσεται το περιστατικό από τους πέριξ, δίδει οδηγίες και εντολές μόνο μέσα από τα μαγνητοφωνούμενα μέσα, σε περίπτωση δε που θέλει ή πρέπει να επέμβει στη διαχείριση της κατάστασης, ενημερώνει τους εμπλεκόμενους και ενεργεί όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο 7 του παρόντος Εγχειριδίου
15. σε περίπτωση απώλειας επικοινωνίας, ενεργεί σύμφωνα με το κεφάλαιο 7 παρ. 7.5 του παρόντος Εγχειριδίου
16. ενεργεί σε περίπτωση βλάβης του VAR ή υποβάθμισης του PALLAS UPGRADE ή του OLD PALLAS, σύμφωνα με το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1



17. στέλνει NOTAM με προτεραιότητα SS σε περίπτωση απώλειας των τηλεφωνικών επικοινωνιών
18. σε περίπτωση αεροπειρατείας, ενεργεί σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο κεφάλαιο 7 παρ. 3 του παρόντος Εγχειριδίου
19. ενημερώνει τους ελεγκτές της αρμόδιας έδρας εργασίας για την εξυπηρέτηση μιας πτήσης STATUS/HEAD, σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στην παράγραφο 2.11.2, του κεφαλαίου 2, του παρόντος Εγχειριδίου
20. σε περίπτωση έκτακτης ενεργοποίησης αερολιμένα, παραπέμπει τον αιτούντα στους αρμοδίους, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 2.7.10 του κεφαλαίου 2 του παρόντος Εγχειριδίου
21. ελέγχει, αν έχουν υπογραφεί, τα δελτία θέσης των ελεγκτών και το Δελτίο Παρουσίας Προσωπικού 24ώρου Φυλακής ΚΕΠΑΘΜ/Α1, σημειώνοντας στη σχετική στήλη, αν χρειάζεται, διάφορες παρατηρήσεις, όπως "ασθενής" κ.λπ.
22. επικοινωνεί και ενημερώνει το διευθυντή του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 άμεσα για έκτακτα σοβαρά περιστατικά ή ουσιώδεις αναφορές που έγιναν κατά τη διάρκεια της Φυλακής του και επηρέασαν την ομαλή εξέλιξη των πτήσεων ή την εύρυθμη λειτουργία του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

6.1.6 Ο προϊστάμενος Φυλακής επίσης:

εποπτεύει το έργο του ελεγκτή Flow Control, λαμβάνει υπόψη του τις εισηγήσεις του και, συνεκτιμώντας τους παράγοντες που μπορεί να επηρεάσουν την ομαλή ροή της κυκλοφορίας στους τομείς ελέγχου (υφιστάμενα ή αναμενόμενα τεχνικά προβλήματα, καιρικές συνθήκες, ασκήσεις Πολεμικής Αεροπορίας, δεσμεύσεις εναερίου χώρου κ.λπ.), καθώς και τη διαθεσιμότητα και τις δυνατότητες του προσωπικού, αποφασίζει για:

- I. τη σύμπτυξη των τομέων, όταν κρίνει ότι το επιτρέπει ο φόρτος της κυκλοφορίας
- II. την ανάπτυξη περισσότερων τομέων, αν απαιτείται και υπάρχει δυνατότητα
- III. την αλλαγή της διάταξης ενεργοποίησης των τομέων (configuration) του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, όταν επιβάλλεται από τη ροή της κυκλοφορίας
- IV. την προσαρμογή της χωρητικότητας (capacity) των τομέων στην πραγματική δυνατότητα του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, λαμβανομένων υπόψη των τεχνικών προβλημάτων, καιρικών συνθηκών, ασκήσεων, δεσμεύσεων εναερίου χώρου κ.λπ.
- V. την αποδοχή περισσότερων α/φ στους τομείς ελέγχου για περιορισμένο χρονικό διάστημα ή κάθε άλλη πρόσφορη ενέργεια, αξιολογώντας το είδος και την πολυπλοκότητα της κυκλοφορίας, έτσι ώστε, είτε να αποτραπεί η ανάγκη επιβολής περιορισμών, είτε να περιορισθεί, κατά το δυνατόν, το αναγκαίο χρονικό διάστημα επιβολής των
- VI. την επιβολή ATFCM περιορισμών στην κυκλοφορία των τομέων, αν δεν υπάρχει άλλη επιλογή



VII. την εφαρμογή του σχεδίου έκτακτης ανάγκης, όταν οι συνθήκες το απαιτούν.

6.1.7 Ο προϊστάμενος Φυλακής συμπληρώνει:

- το Δελτίο Συμβάντων και
- το Δελτίο Δυσλειτουργίας Τηλεπικοινωνιακών Μέσων και Συσκευών Υπηρεσιών εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ.

και μεριμνά για την ενημέρωση των αρμοδίων με σκοπό την αποκατάσταση της βλάβης.

6.1.7.1 Η ενημέρωση του Δελτίου Συμβάντων περιλαμβάνει πληροφορίες που αφορούν

1. συμβάντα Ε.Κ. (AIRMISSE). Στην περίπτωση αυτή, πέραν της συμπλήρωσης του Δελτίου Συμβάντων, φροντίζει για τη συλλογή των πρωτοτύπων λωρίδων προόδου πτήσης, του σχεδίου πτήσης και όποιων άλλων στοιχείων αφορούν στο συμβάν
2. προβλήματα των τηλεπικοινωνιακών ή ραδιοναυτιλιακών μέσων, η απόδοση των οποίων μπορεί να επηρεάσει την ομαλή λειτουργία των τομέων ελέγχου
3. τυχόν αλλαγές προορισμού (DIVERT) α/φ (π.χ. λόγω καιρού) ή προβλήματα που αφορούν στην πτητική ικανότητα του α/φ
4. παρεκκλίσεις από το ίχνος πτήσης χωρίς εξουσιοδότηση, παραβιάσεις του ελληνικού FIR και παραβάσεις των κανόνων Ε.Κ., παρενόχληση α/φ από άγνωστη κυκλοφορία κ.λπ.
5. καταστάσεις ανάγκης α/φ, αεροπειρατείες, τεχνικές ανωμαλίες α/φ, δολιοφθορές και άλλα περιστατικά έκτακτης ανάγκης ή οποιαδήποτε αναφορά α/φ αφορά σε πυρκαγιές ή ρυπάνσεις θαλασσιών περιοχών.

Τα ανωτέρω περιγράφονται με λεπτομέρειες, σαφήνεια, αντικειμενικότητα, χρονολογική σειρά και χωρίς περιττά σχόλια ή κρίσεις. Περιλαμβάνουν δε, απαραίτητα, τη φύση του συμβάντος, τους εμπλεκόμενους που ειδοποιήθηκαν και το χρόνο που μεταβιβάστηκαν οι διάφορες πληροφορίες.

Σε περίπτωση έκτακτου συμβάντος, συντάσσει το Συμπληρωματικό Έντυπο Έκτακτου Συμβάντος που, εν συνεχεία, τοποθετεί στον σχετικό φάκελο, προκειμένου να παραδοθεί στο διευθυντή του ΚΕΠΑΘΜ/Α1

Αντίγραφα αυτών των strips παραδίδονται επίσης, εφόσον το αφορά, στο Τμήμα Διερεύνησης και Εξειδίκευσης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

6.1.7.2 Η ενημέρωση του Δελτίου Δυσλειτουργίας Τηλεπικοινωνιακών Μέσων και Συσκευών Υπηρεσιών ελέγχου Ε.Κ. περιλαμβάνει πληροφορίες που αφορούν στη λειτουργική κατάσταση των τηλεπικοινωνιακών και ραδιοναυτιλιακών μέσων, όπως την ύπαρξη παρεμβολών, την έλλειψη διαμόρφωσης, πρόβλημα ή διακοπή λειτουργίας των ανωτέρω μέσων



(unserviceable – U/S) και όποια δυσλειτουργία αφορά στο σύστημα PALLAS UPGRADE.

Ο προϊστάμενος Φυλακής, όταν ενημερωθεί ότι αποκαταστάθηκε η βλάβη σε κάποιο τηλεπικοινωνιακό ή ραδιοναυτιλιακό μέσο, το επιβεβαιώνει ο ίδιος ή μέσω του σχετικού ελεγκτή, όταν αυτό είναι δυνατόν, και το σημειώνει μαζί με το χρόνο αποκατάστασης στο εν λόγω Δελτίο.

6.1.8 Ενημερώνεται και φροντίζει για την καλή κατάσταση των ακόλουθων φακέλων και Εγχειριδίων τα οποία υπάρχουν στην έδρα του ή στη μικρή βιβλιοθήκη δίπλα στην έδρα του:

- I. ΦΑΚΕΛΟΥ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΦΥΛΑΚΗΣ
- II. ΦΑΚΕΛΟΥ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΩΝ
- III. ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΚΕΠΑΘΜ/Α1
- IV. EMERGENCIES
- V. ΦΑΚΕΛΟΥ PALLAS/VAR
- VI. DAILY WARNINGS ΤΟΜΕΩΝ
- VII. ΕΙΔΙΚΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ
- VIII. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ
- IX. OCC - VCS
- X. CRM ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
- XI. LOW VISIBILITY PROCEDURES

Απαγορεύεται να απομακρύνονται τα ανωτέρω Εγχειρίδια και φάκελοι χωρίς την άδεια του και θα μεριμνά να επανατοποθετούνται στη προκαθορισμένη τους θέση.

Επίσης δεν επιτρέπεται να αφαιρούνται, να προστίθενται ή να τροποποιούνται σελίδες χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της Γραμματείας της Διεύθυνσης ή του ΚΕΠΜΑΘΜ/Α1/Γ.

6.1.9 Κατά τη νυκτερινή Φυλακή, ο προϊστάμενος Φυλακής μεριμνά:

- I. για τον εφοδιασμό των εδρών με τα απαιτούμενα έντυπα, που αφορούν ιδιαιτερότητες του εναερίου χώρου κατά την επόμενη ημέρα, όπως χάρτες ασκήσεων, air to air refuelling κ.λπ.
- II. για τη συγκέντρωση και αντικατάσταση:
 - των Δελτίων θέσης εργασίας του προσωπικού
 - του Δελτίου παρουσίας προσωπικού 24ώρου Φυλακής ΚΕΠΑΘΜ/Α1
 - του Δελτίου Δυσλειτουργίας Τηλεπικοινωνιακών Μέσων και Συσκευών Υπηρεσιών εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ.
 - του Δελτίου Συμβάντων
- III. για τη συγκέντρωση
 - των strips των IFR πτήσεων
 - των strips και του Δελτίου των VFR πτήσεων.



Σημείωση.– Τα ανωτέρω γραπτά δεδομένα θα πρέπει να φυλάσσονται για 90 μέρες τουλάχιστον και εν συνεχεία να καταστρέφονται, εάν εν τω μεταξύ δεν έχει γίνει γνωστή η ανάγκη για περαιτέρω φύλαξή τους (π.χ. ότι ένα συμβάν χρειάζεται διερεύνηση).

Τα strips για τα οποία έχει γίνει γνωστή η ανάγκη για περαιτέρω φύλαξη καταστρέφονται κατόπιν ειδικής αδείας της αρμόδιας Αρχής.

6.1.10 Ο προϊστάμενος Φυλακής αναλαμβάνει κάθε πρόσθετη αρμοδιότητα που δύναται να του εκχωρήσει ο διευθυντής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

Το διευθυντή του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, απόντα ή κωλυόμενο, αντικαθιστά ο εκάστοτε προϊστάμενος Φυλακής, κατά τις ώρες μη λειτουργίας των γραφείων.

Τον προϊστάμενο Φυλακής απόντα αναπληρώνει ο πρώτος κατά σειρά, από τους ορισμένους αναπληρωτές προϊσταμένους, ή, ελλείψει του πρώτου, ο δεύτερος κ.ο.κ., ο οποίος αναλαμβάνει ακριβώς τις ίδιες υποχρεώσεις και έχει τις ίδιες αρμοδιότητες με τον προϊστάμενο Φυλακής.

6.1.11 Ο προϊστάμενος Φυλακής, κατά τη διάρκεια της βάρδιας, κρατάει ενημέρους τους αναπληρωτές προϊσταμένους, προκειμένου, αν χρειαστεί, να μπορούν να τον αντικαταστήσουν ανά πάσα στιγμή.

Επίσης, όταν κρίνει ότι χρειάζεται βοήθεια στο έργο του, λόγω υπερβολικού φόρτου εργασίας ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, αναθέτει συγκεκριμένα καθήκοντα και επιμερίζει τις αρμοδιότητες για τα προαναφερθέντα θέματα, ανάλογα με την περίπτωση, σε έναν ή και περισσότερους από τους ορισμένους αναπληρωτές προϊσταμένους με τις ανάλογες ευθύνες και υποχρεώσεις.

6.1.12 Με το πέρας της Φυλακής:

- I. παραδίδει στον προϊστάμενο της επόμενης Φυλακής ή στον αντικαταστάτη του
- II. τον ενημερώνει για όλα όσα αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 6.1.3.



6.2 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΗ ΡΑΝΤΑΡ (EXECUTIVE)

Ο ελεγκτής ραντάρ:

6.2.1 Παρέχει:

1. εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ. με τη χρήση ραντάρ σε ελεγχόμενες πτήσεις που διεξάγονται εντός ελεγχόμενου εναερίου χώρου, ο οποίος ανήκει στη δικαιοδοσία του και
2. εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και εξυπηρέτηση συνέγερσης στις IFR πτήσεις, στις VFR πτήσεις κατά τη διάρκεια της νύκτας και στις VFR πτήσεις πάνω από το FL200, εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσης (FIR) Αθηνών, εκτός αν έχει καθορισθεί άλλη υπηρεσία σε μια συγκεκριμένη περιοχή που να παρέχει όμοια εξυπηρέτηση.

6.2.2 Ενεργεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιλαμβάνονται:

1. στα σχετικά Εγχειρίδια εξυπηρέτησης Ε.Κ. του ICAO, του EUROCONTROL και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) (Εγχειρίδιο Λειτουργίας ΚΕΠΑΘΜ/Α1, ΣΕΑ ΚΕΠΑΘΜ/Α1, SMS, QMS κ.α.)
2. στους κοινοτικούς και εθνικούς κανονισμούς, στις Συμφωνίες Συνεργασίας (Letters of Agreement – LoAs) μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και των άλλων Υπηρεσιών παροχής εξυπηρετήσεων Ε.Κ., εντός ή εκτός του FIR Αθηνών (γειτονικά ACCs)
3. στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών Ελλάδος (ΕΑΠ) και στα Παραρτήματα αυτού (AIP Supplements – AIC)
4. στις σχετικές Αγγελίες (NOTAMs)
5. στις σχετικές αποφάσεις και οδηγίες της Διεύθυνσης ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

6.2.3 Πριν την ανάληψη των καθηκόντων του:

1. ενημερώνεται από τον ελεγκτή ραντάρ που αντικαθιστά:
 - I. για τις επικρατούσες συνθήκες εναερίου κυκλοφορίας στον τομέα του ή για τυχόν ιδιαιτερότητες σε ορισμένες πτήσεις που χρήζουν διαφορετική αντιμετώπιση από τη συνήθη
 - II. για την κατάσταση λειτουργίας των μέσων που χρησιμοποιεί, όπως είναι οι συχνότητες, τα ραντάρ, τα τηλέφωνα, τα εφεδρικά συστήματα κ.λπ.
 - III. για τις στρατιωτικές ασκήσεις, air to air refueling, AUP ή καιρικά φαινόμενα, που πιθανόν να επηρεάσουν τον εναέριο χώρο ευθύνης του
 - IV. για νέες οδηγίες ή εντολές της Διεύθυνσης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 με άμεση εφαρμογή
 - V. για το διάδρομο εν χρήσει του α/δ Ελ. Βενιζέλος



- VI. για οτιδήποτε άλλο επηρεάζει τη συγκεκριμένη θέση εργασίας ή τομέα ελέγχου
2. υπογράφει στο Δελτίο Θέσης και συμπληρώνει την ώρα ανάληψης των καθηκόντων του, όταν αποκτήσει πλήρη αντίληψη της κυκλοφορίας και των πληροφοριών που του μεταβιβάζει ο παραδίδων ελεγκτής.

6.2.4 Μόλις αναλάβει τα καθήκοντά του:

1. ελέγχει το set-up της οθόνης του, δηλαδή:
- I. ρυθμίζει την οθόνη του έτσι ώστε να καλύπτει γεωγραφικά τον τομέα ευθύνης του και τουλάχιστον 30 NM γύρω από αυτόν*
 - II. επιλέγει το κατάλληλο ραντάρ, για ανάλογη κάλυψη σε περίπτωση μετάπτωσης σε monoradar** (βλ. γκρι φάκελο σχετικής έδρας εργασίας)
 - III. επιβεβαιώνει:
 - εάν είναι ενεργοποιημένα τα warnings STCA και CLAM
 - εάν υπάρχουν "φίλτρα" ύψους και κώδικα
 - εάν είναι ανοικτό το παράθυρο LOST των ηλεκτρονικών strips και επιλέγει ό,ποια άλλη κατηγορία strip κρίνει απαραίτητη
 - την επιλογή ALL στη θέση SYMBOL της οθόνης του
2. ελέγχει αν είναι ενεργοποιημένη στη θέση RX, εκτός της/των VHF συχνότητας/ων, και η αντίστοιχη UHF συχνότητα του τομέα του
3. ελέγχει την καλή λειτουργία της back-up συχνότητας που χρησιμοποιεί (VHF και UHF), καθώς επίσης και των συστημάτων της θέσης εργασίας του (VAR, PALLAS UPGRADE κ.λπ).

Σημείωση.—*Την ίδια ρύθμιση κάνει και στο OLD PALLAS.

*** Την ίδια επιλογή κάνει και στο OLD PALLAS.*

6.2.5 Κατά την άσκηση του έργου του:

1. εξασφαλίζει την ασφαλή, ταχεία και ομαλή ροή της κυκλοφορίας εκδίδοντας προς τούτο εξουσιοδοτήσεις, οδηγίες, πληροφορίες και συμβουλές προς τα α/φ, χρησιμοποιώντας τα κατάλληλα κατά την κρίση του μέσα
2. αποκτά επικοινωνία, εντός 3 λεπτών, με τα α/φ που εισέρχονται στο FIR Αθηνών για να εκδώσει τη σχετική εξουσιοδότηση, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν ένδειξη R στην ταμπέλα του α/φ, να επιβεβαιώσει το επίπεδο πτήσης και να μεταβιβάσει, όπου υπάρχει, την κατάλληλη STAR
3. εκχωρεί τους προτεινόμενους από το σύστημα κώδικες, ενημερώνει τον κυβερνήτη ότι συνεχίζεται η εξυπηρέτηση ραντάρ



- ή αναγνωρίζει τους στόχους, ό,που δεν ισχύει η διαδικασία του RADAR TRANSFER και καθορίζει την επόμενη αναφορά θέσης
4. αναμένει, από τον κυβερνήτη, την επανάληψη (read back) των εκδιδόμενων εξουσιοδοτήσεων (διαδρομή πτήσης, επίπεδο πτήσης, heading και περιορισμό ταχύτητας), συμπεριλαμβανομένου και του κώδικα SSR, και ελέγχει την ορθή λήψη αυτών (hear back)
 5. μεταβιβάζει τον έλεγχο και την επικοινωνία του α/φ στον επόμενο τομέα ελέγχου ή στο ΑΘΗΝΑΙ APP, στα προκαθορισμένα επίπεδα πτήσης (ό,που υπάρχουν) και σημεία μεταβίβασης ελέγχου, με τη λειτουργία του συστήματος handover και αποδέχεται τον έλεγχο της πτήσης με τη λειτουργία του συστήματος accept
 6. κάνει assume και manual handover, μετά από προφορική συνεργασία με τον αποδεχόμενο ελεγκτή ραντάρ
 7. συνεργάζεται με τον ελεγκτή ραντάρ του επόμενου τομέα ή της επόμενης μονάδας ελέγχου Ε.Κ., όταν το μεταβιβαζόμενο α/φ:
 - I. αποκλίνει από το CoP
 - II. είναι σε καθορισμένη πορεία (heading)
 - III. δεν είναι σταθερό στο coordinated FL10 NM πριν το CoP
 8. δεν προβαίνει σε καμία αλλαγή των συνθηκών πτήσης του α/φ πριν τα όρια του τομέα του, αν η μεταβίβαση γίνει πριν τα προκαθορισμένα *σημεία μεταβίβασης* ελέγχου και επικοινωνίας, χωρίς προηγούμενη συνεργασία και έγκριση του μεταβιβαζόμενου ελεγκτή
 9. μεταβιβάζει τον έλεγχο του α/φ σε γειτονικό ACC ή άλλη μονάδα ελέγχου, ενημερώνει τον κυβερνήτη για το πέρας της εξυπηρέτησης ραντάρ, όπου δεν εφαρμόζεται η διαδικασία του RADAR TRANSFER και μεταβιβάζει τη συχνότητα επικοινωνίας του γειτονικού ACC ή της άλλης μονάδας εξυπηρέτησης Ε.Κ., εφαρμόζοντας μεταξύ των α/φ τον προβλεπόμενο στο σχετικό LoA διαχωρισμό
 10. παρέχει στον κυβερνήτη, όσο είναι πρακτικά δυνατόν, πληροφορίες σχετικά με άγνωστο α/φ (traffic information) που εκπέμπει σταθερά στη Mode C (επιβεβαιωμένη ή μη) και που θα μπορούσε να δημιουργήσει επικίνδυνη κατάσταση
 11. μεταβιβάζει έγκαιρα στα α/φ πληροφορίες που επηρεάζουν την πτήση τους (βλάβη ραδιοβοηθημάτων κ.λπ.)
 12. μεταβιβάζει στα α/φ την αναμενόμενη ώρα προσέγγισης (EAT) ή τη νέα κατάλληλη STAR, εφόσον του γνωστοποιείται από την υπηρεσία Προσέγγισης του α/δ
 13. δεν αλλάζει τη διαδρομή του σχεδίου πτήσης ενός α/φ, εάν αυτή επηρεάζει το σημείο εξόδου από το FIR Αθηνών, εκτός εάν λάβει προηγουμένως τη σχετική έγκριση από τον Flow Controller
 14. ενημερώνει τον κυβερνήτη και την επόμενη μονάδα ή τομέα ελέγχου σε περίπτωση που διαπιστώσει δυσλειτουργία στον αποκριτή SSR (transponder) ή απόκλιση $\pm 200\text{FT}$ στο ύψος (Mode C) του α/φ



15. δεν τροποποιεί τη διαδρομή στρατιωτικού α/φ το οποίο υπερίπταται του FIR Αθηνών, αν δεν λάβει σχετική έγκριση από το KENA
16. κάνει, αν θέλει, manual coupling έναν πρωτεύοντα (primary) στόχο που βρίσκεται εντός της κάλυψης πρωτεύοντος ραντάρ και συνεργάζεται με τον επόμενο ελεγκτή ραντάρ για τη μεταβίβαση του ελέγχου μιας τέτοιας πτήσης, εφόσον το α/φ βρίσκεται εντός της κάλυψης του πρωτεύοντος ραντάρ και στους δύο τομείς
17. μεταβιβάζει στα ενδιαφερόμενα α/φ μετεωρολογικά σήματα SIGMET, SPECI, AIRMET και WARNING ή αναφορές άλλων πιλότων για ειδικές μετεωρολογικές συνθήκες (αναταράξεις, CB κ.λπ.) που επικρατούν σε συγκεκριμένη περιοχή ή σε συγκεκριμένα επίπεδα πτήσης. Τα μηνύματα αυτά μεταβιβάζονται συνήθως κατά την είσοδο του α/φ στο FIR Αθηνών ή από τον ελεγκτή που αποκτά επαφή για πρώτη φορά μαζί του μετά την έλευση της πληροφορίας
18. χρησιμοποιεί τις καθιερωμένες φρασεολογίες στις επικοινωνίες με τον κυβερνήτη, καθώς και στις τηλεφωνικές επικοινωνίες ή ενδοσυνεννοήσεις, για να αποφευχθούν τυχόν παρανοήσεις
19. πραγματοποιεί όλες τις επικοινωνίες (εδάφους-αέρος και εδάφους-εδάφους) με όλα τα μαγνητοφωνούμενα ραδιοτηλεπικοινωνιακά μέσα που έχει στη διάθεσή του
20. χρησιμοποιεί για τη μεταβίβαση των πληροφοριών όλα τα διαθέσιμα ραδιοτηλεπικοινωνιακά μέσα και, σε περίπτωση αδυναμίας ή μη ύπαρξης τηλεφωνικής γραμμής, φροντίζει να μεταβιβαστούν, όπου αυτό είναι δυνατόν, μέσω G/A/G
21. παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης στα μη ελεγχόμενα α/δ με εξυπηρέτηση AFIS, σύμφωνα με την παράγραφο 2.8 του κεφαλαίου 2 του παρόντος Εγχειριδίου
22. προωθεί τα revision στον επόμενο τομέα ή μονάδα ελέγχου, άλλως αναθέτει στον planner
23. αναθέτει στον planner επίσης:
 - I. να διορθώσει το σχέδιο πτήσης σε περίπτωση που τροποποίησε τη διαδρομή ενός α/φ
 - II. να ενημερώσει τον προϊστάμενο Φυλακής και τους εμπλεκόμενους:
 - για α/φ που αλλάζει προορισμό (divert)
 - για βλάβη ή δυσλειτουργία των μέσων που χρησιμοποιεί, όπως είναι οι συχνότητες, τα ραντάρ, τα τηλέφωνα ή τα ραδιοβοηθήματα, αναφέροντας και την ώρα που άρχισε το πρόβλημα
 - III. να ενημερώσει το KENA όταν:
 - ένα α/φ παρεκκλίνει από το ίχνος του χωρίς δική του εξουσιοδότηση



- υπάρχει δυσλειτουργία ή απώλεια του συστήματος επεξεργασίας του σχεδίου πτήσης (FDPS) ή όταν δουλεύει στο OLD PALLAS.
24. ενημερώνει τον προϊστάμενο Φυλακής για α/φ το οποίο:
 - I. βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης
 - II. έχασε ή δεν αποκατέστησε επικοινωνία
 - III. παραβαίνει ή αναφέρει ότι, άλλο α/φ ή ο ελεγκτής ραντάρ, παρέβη τους κανόνες ελέγχου Ε.Κ. και, γενικά, τον ενημερώνει για περιπτώσεις ατυχήματος ή αναμενόμενου ατυχήματος, για οποιαδήποτε επικίνδυνη ή ασυνήθιστη κατάσταση ή για διαμαρτυρία κυβερνήτη, η οποία αφορά σε παρενόχληση του α/φ από άγνωστη κυκλοφορία και θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσης
 25. όταν ένα α/φ βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης, κάνει όλες τις συνεργασίες και δέχεται εντολές μέσα από τα μαγνητοφωνούμενα μέσα και ενεργεί όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο 7 του παρόντος Εγχειριδίου. Ειδικότερα:
 - I. σε περίπτωση απώλειας επικοινωνίας, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 7.5
 - II. σε περίπτωση Renegade/αεροπειρατείας, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 7.3
 26. ενεργεί σε περίπτωση βλάβης του VAR ή υποβάθμισης του PALLAS UPGRADE ή του OLD PALLAS, σύμφωνα με το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1
 27. εξυπηρετεί μία πτήση STATUS/HEAD, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο 2 παρ. 2.11.2 του παρόντος Εγχειριδίου
 28. ενεργεί σύμφωνα με την παράγραφο 2.6 του κεφαλαίου 2 του παρόντος Εγχειριδίου, όταν διακρίνει στο ηλεκτρονικό strip τα γράμματα "F" ή "U" (αφορούν στο 8,33 KHz) ή "N" ή "S" (αφορούν στο RVSM),
 29. αναθέτει στον planner ή στο βοηθό του τομέα συγκεκριμένες ενέργειες, προκειμένου να τον βοηθήσουν να φέρει εις πέρας το έργο του.

6.2.6

Ο ελεγκτής ραντάρ χρησιμοποιεί το CFL και το IFL, ως ακολούθως:

1. εισάγει στο CFL το επίπεδο πτήσης σε κάθε περίπτωση, εκτός αυτών που είναι υποχρέωση του planner και περιγράφονται στην παράγραφο 6.3.6
2. εισάγει στο IFL την ενδιάμεση εξουσιοδότηση που δίνει στον κυβερνήτη, έχοντας πάντα υπόψη του ότι, το τελικό ύψος που πρέπει να εξουσιοδοτηθεί το α/φ είναι αυτό του CFL
3. φροντίζει για την τελική ταύτιση των CFL, IFL με το AFL πριν τη μεταβίβαση του ελέγχου μιας πτήσης στον επόμενο τομέα ή μονάδα ελέγχου.



- 6.2.7 Όσον αφορά στις πτήσεις με κανόνες VFR, ο ελεγκτής ραντάρ ενεργεί ως εξής:
1. αποδέχεται την ακύρωση ενός IFR σχεδίου πτήσης και την μετατροπή του σε VFR, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 2.10.6.1 του κεφαλαίου 2 του παρόντος Εγχειριδίου, μόνον όταν:
 - το α/φ ίπταται κάτω από το FL200 ή αφού το κατεβάσει κάτω από το FL200 και
 - αφού το διαχωρίσει με τυχόν εμπλεκόμενη IFR κυκλοφορία, ενεργώντας ως εξής:
 - I. ενημερώνει τον κυβερνήτη, εφόσον γνωρίζει, ότι ενδεχομένως θα αντιμετωπίσει IMC συνθήκες κατά τη διαδρομή του
 - II. τερματίζει τον έλεγχο ραντάρ (όταν περάσει το FL200, αν έχει εξουσιοδοτήσει το α/φ για κάθοδο)
 - III. μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα του τομέα VFR
 2. δεν αποδέχεται την ακύρωση IFR σχεδίου πτήσης σε VFR ενός α/φ που προτίθεται να ιπταθεί εντός γειτονικού FIR, χωρίς προηγούμενη έγκριση από την αρμόδια μονάδα του γειτονικού FIR
 3. εγκρίνει μια VFR πτήση πάνω από το FL200 ή κατά τη νύκτα, εφόσον τηρούνται οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στο κεφάλαιο 2 παράγραφοι 2.10.3 και 2.10.8 αντίστοιχα του παρόντος Εγχειριδίου
 4. ασκεί τα καθήκοντα του ελεγκτή της θέσης VFR, κατά τις ώρες που δεν λειτουργεί η εν λόγω θέση, στον τομέα ελέγχου, στην περιοχή ευθύνης του οποίου ίπταται το α/φ
Σημείωση.- Κατά τις ώρες μη λειτουργίας της θέσης VFR, ο τομείς AC4, AC5 και AC6 ακροώνται συνεχώς στις συχνότητες του FIC 130.700, 119.750 και 130.925 αντίστοιχα
 5. παρέχει βοήθεια με τη χρήση ραντάρ σε μια VFR πτήση, σύμφωνα με την παράγραφο 2.10.11 του κεφαλαίου 2 του παρόντος Εγχειριδίου
 6. αναθέτει στον planner να ενημερώσει τον τομέα VFR:
 - I. για την αλλαγή ενός σχεδίου πτήσης από IFR σε VFR
 - II. για την αναφορά θέσης ενός VFR α/φ, στις συχνότητες που εκμεταλλεύεται, επειδή δεν μπορεί να επικοινωνήσει με την κατάλληλη συχνότητα του τομέα VFR.
- 6.2.8 Ο ελεγκτής ραντάρ συμπληρώνει, προκειμένου περί καταστάσεως ανάγκης α/φ ή παραβάσεως κανόνων ελέγχου Ε.Κ., τα ακόλουθα έντυπα:
1. "Συμπληρωματικό έντυπο εκτάκτου συμβάντος", για να περιγράψει και σχολιάσει ο ίδιος όλα τα στοιχεία του εκτάκτου συμβάντος στην Ε.Κ., προκειμένου να διερευνηθεί το γεγονός πληρέστερα από το Τμήμα Διερεύνησης και Εξειδίκευσης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1



2. "Δελτίο παράβασης α/φ", σε περίπτωση που διαπιστώσει παράβαση κανόνων Ε.Κ. από πολιτικό ή στρατιωτικό α/φ.

6.2.9 Επίσης, ο ελεγκτής ραντάρ:

- I. Λαμβάνει γνώση, ενυπόγραφα, από το φάκελο Υπηρεσιακών Σημειωμάτων, για τις νέες οδηγίες και διαταγές, σχετικές με τη διεξαγωγή του έργου του.
- II. φροντίζει για την καλή κατάσταση των φακέλων και Εγχειριδίων τα οποία υπάρχουν στην αίθουσα του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, τα οποία, όταν απομακρύνει από τη θέση τους, μεριμνά να τα επανατοποθετήσει, ενημερώνοντας ανάλογα τον προϊστάμενο Φυλακής.
- III. οφείλει να γνωρίζει ότι δεν επιτρέπεται να αφαιρούνται, να προστίθενται ή να τροποποιούνται σελίδες, από τα ανωτέρω Εγχειρίδια και φακέλους, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της Γραμματείας της Διεύθυνσης ή του ΚΕΠΜΑΘΜ/Α1/Γ.

6.2.10 Κατά την παράδοση των καθηκόντων του, ο ελεγκτής ραντάρ:

- ενημερώνει τον αντικαταστάτη ελεγκτή ραντάρ για όλα όσα αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 6.2.3
- συμπληρώνει την ώρα παράδοσης στο Δελτίο Θέσης Εργασίας.



6.3 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΗ PLANNER

Ο planner:

6.3.1 Παρακολουθεί την κυκλοφορία του τομέα του και κάνει τις απαραίτητες συνεργασίες για να βοηθήσει τον ελεγκτή ραντάρ στη διεκπεραίωση του έργου του.

Προς τούτο, προγραμματίζει τις απαραίτητες ενέργειες, ιεραρχεί τις προτεραιότητες, συνεργάζεται με τους planners των άλλων τομέων και επικοινωνεί με τις εμπλεκόμενες πολιτικές και στρατιωτικές μονάδες ελέγχου ή με τα γειτονικά ACCs για την εξυπηρέτηση του στόχου του.

6.3.2 Ενεργεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιλαμβάνονται:

1. στα σχετικά Εγχειρίδια εξυπηρέτησης Ε.Κ. του ICAO, του EUROCONTROL και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) (Εγχειρίδιο Λειτουργίας ΚΕΠΑΘΜ/Α1, ΣΕΑ ΚΕΠΑΘΜ/Α1, SMS, QMS κ.α.)
2. στους κοινοτικούς και εθνικούς κανονισμούς, στις Συμφωνίες Συνεργασίας (Letters of Agreement – LoAs) μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και των άλλων Υπηρεσιών παροχής εξυπηρέτησεων Ε.Κ., εντός ή εκτός του FIR Αθηνών (γειτονικά ACCs)
3. στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών Ελλάδος (ΕΑΠ) και στα Παραρτήματα αυτού (AIP Supplements – AIC)
4. στις σχετικές Αγγελίες (NOTAMs)
5. στις σχετικές αποφάσεις και οδηγίες της Διεύθυνσης ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

6.3.3 Πριν την ανάληψη των καθηκόντων του:

1. ενημερώνεται, από τον planner τον οποίο αντικαθιστά:
 - I. για τις επικρατούσες συνθήκες εναερίου κυκλοφορίας στον τομέα του ή για τυχόν ιδιαιτερότητες σε ορισμένες πτήσεις που χρήζουν διαφορετική αντιμετώπιση από τη συνήθη
 - II. για την κατάσταση λειτουργίας των μέσων που χρησιμοποιεί, όπως είναι τα τηλέφωνα, ο strip printer κ.λπ.
 - III. για τις στρατιωτικές ασκήσεις, air to air refueling, AUP ή καιρικά φαινόμενα, που πιθανόν να επηρεάσουν τον εναέριο χώρο ευθύνης του
 - IV. για νέες οδηγίες ή εντολές της Διεύθυνσης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 με άμεση εφαρμογή
 - V. για το διάδρομο εν χρήσει του α/δ Ελ. Βενιζέλος
 - VI. για οτιδήποτε άλλο επηρεάζει τη συγκεκριμένη θέση εργασίας ή τομέα ελέγχου



2. υπογράφει στο Δελτίο Θέσης και συμπληρώνει την ώρα ανάληψης των καθήκοντων του, όταν κατανοήσει την κυκλοφορία και τις πληροφορίες που του μεταβιβάζονται από τον παραδίδοντα planner.

6.3.4 Μόλις αναλάβει τα καθήκοντά του:

- I. επιλέγει τα ηλεκτρονικά strips που είναι σε φάση coordinated και controlled, κατά προτίμηση σε θέση LEVEL, καθώς επίσης και ό,ποια άλλη κατηγορία strip κρίνει απαραίτητη.
- II. ελέγχει
 - εάν είναι ανοικτό το παράθυρο LOST των ηλεκτρονικών strips
 - εάν είναι ενεργοποιημένη, στη θέση RX, εκτός της/των VHF συχνότητας/ων, και η αντίστοιχη UHF συχνότητα του τομέα του
 - την καλή λειτουργία των συστημάτων της θέσης εργασίας του (VAR, PALLAS UPGRADE, Emergency system*).

**Σημείωση.- Εκπομπή στη συχνότητα κινδύνου.*

6.3.5 Κατά την άσκηση του έργου του:

1. παρακολουθεί, όσο είναι δυνατόν, τη συχνότητα του τομέα του
2. μεταβιβάζει στον ελεγκτή ραντάρ οποιαδήποτε πληροφορία του αναφερθεί και αφορά στην ασφαλή, ταχεία και ομαλή ροή της κυκλοφορίας και διασφαλίζει ότι η λήψη της πληροφορίας αυτής ελήφθη και κατεννοήθη από τον ελεγκτή ραντάρ (π.χ. με τη χρήση χάρτινου strip, ενδοσυνεννόηση κ.λπ.)
3. συνεργάζεται με τις γειτονικές μονάδες ή τομείς ελέγχου για τη ρύθμιση πιθανών εμπλοκών της κυκλοφορίας, ιδίως στα σημεία εισόδου του τομέα του
4. εκδίδει τις εξουσιοδοτήσεις (expedite clearance/ approval request κ.λπ.) του τομέα και εγκρίνει αυτές που του ζητά ο βοηθός
5. ενημερώνει τους ενδιαφερόμενους:
 - I. για τα revision που ειδοποιείται μέσω συστήματος (flashing στο electronic strip), που του αναθέτει να μεταβιβάσει ο ελεγκτής ραντάρ ή γι' αυτά που λαμβάνει ο ίδιος, οπότε ενημερώνει και τον ελεγκτή ραντάρ
 - II. για α/φ που βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης, αεροπειρατείας, απώλειας επικοινωνίας ή που έχει πρόβλημα στον αποκριτή SSR ή στη Mode C
6. ενημερώνει τον planner του γειτονικού τομέα, που έχει το σχέδιο πτήσης ενός α/φ σε κατάσταση coordinated ή active, ότι το α/φ δεν πρόκειται να επηρεάσει τον τομέα του λόγω αλλαγής διαδρομής
7. συνεργάζεται με τα περιφερειακά α/δ για το συντονισμό των αφίξεων και των αναχωρήσεων και, σε περίπτωση αναθεώρησης του εκχωρηθέντος επιπέδου πτήσης, ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ



8. λαμβάνει την ακριβή ώρα αναχώρησης (ATD) από τα περιφερειακά α/δ και την εισάγει στο σχέδιο πτήσης με τη χρήση της λειτουργίας DEP
9. συνεργάζεται με την υπηρεσία Προσέγγισης μιας μονάδας ελέγχου, όταν:
 - I. αναμένεται ότι κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου δεν θα διατηρηθεί, μεταξύ των α/φ, ο προβλεπόμενος οριζόντιος ελάχιστος διαχωρισμός στα προκαθορισμένα ή συμφωνημένα επίπεδα πτήσης, προκειμένου να του εκχωρήσει άλλο επίπεδο πτήσης
 - II. αναμένεται να εισέλθει το α/φ στην τερματική περιοχή (TMA) ή στη ζώνη ελέγχου (CTR) σε επίπεδα πτήσης ή σε σημεία εισόδου διαφορετικά από τα προκαθορισμένα ή τα συμφωνημένα
10. ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ, όταν ειδοποιηθεί από το ΑΘΗΝΑΙ APP ή άλλη μονάδα ελέγχου:
 - I. για τη μεταβίβαση του Expect Approach Time (EAT)
 - II. για την αλλαγή του εν χρήσει διαδρόμου και, εν συνεχεία, όσον αφορά στο ΑΘΗΝΑΙ APP, διορθώνει ο ίδιος ή κατ' εντολήν του, ο βοηθός, τη STAR των σχεδίων πτήσης που είναι ήδη σε φάση coordinated
11. διορθώνει τα σχέδια πτήσης και τον υπολογιζόμενο χρόνο στο σημείο (ETO) που αναγράφεται στο ηλεκτρονικό strip, προκειμένου να αποκατασταθεί το coupling ενός α/φ
12. συνεργάζεται με τον Flow Controller, όταν ένα α/φ ζητά διαφορετικό σημείο εξόδου από το FIR Αθηνών και αφού λάβει τη σχετική έγκριση, αλλάζει τη διαδρομή του σχεδίου πτήσης, ούτως ώστε το AFP που θα αποσταλεί να είναι ακριβές
13. αναζητά από τον Flow Controller ή από το τερματικό AFTN τα στοιχεία ενός αρνητικού σχεδίου πτήσης πριν το εισαγάγει στο σύστημα PALLAS UPGRADE, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που αφορούν στον εξοπλισμό του α/φ στο πεδίο 8 (Υ και W)
14. εκμεταλλεύεται τα χάρτινα strips και εφοδιάζει με αυτά τον ελεγκτή ραντάρ, όταν του τα ζητήσει
15. ενημερώνει τον προϊστάμενο Φυλακής όταν αυξάνεται η κυκλοφορία στον τομέα του για να κάνει τις απαραίτητες ενέργειες
16. εκχωρεί ύψη στις μονάδες ΣΑΕ, λαμβάνοντας υπόψη την κυκλοφορία του τομέα του, εφόσον οι ώρες και τα ύψη δεν συμπίπτουν με άλλα ήδη εκχωρημένα ή δεσμευμένα σε άλλες περιοχές ή πεδία βολής.
17. σημειώνει σε strip την ημερομηνία, την ώρα έναρξης και λήξης* της εκχώρησης των υψών, τη μονάδα που τα κατέχει και ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ, τους άλλους εμπλεκόμενους και τον τομέα VFR.

**Σημείωση.- Η διάρκεια της ενεργοποίησης δεν θα υπερβαίνει τις τρεις ώρες και θα εκφράζεται σε χρόνο UTC. Σε περίπτωση παράτασης*



ενημερώνει ότι απαιτείται εκ νέου συνεργασία με το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 τουλάχιστον 30' νωρίτερα, πριν την εκπνοή του αρχικού χρόνου.

18. συνεργάζεται με τον αρμόδιο της Πολεμικής Αεροπορίας σε περίπτωση ασκήσεων CPM
19. εκχωρεί, το ταχύτερο δυνατόν, ύψη διέλευσης στις μονάδες ΣΑΕ της Πολεμικής Αεροπορίας, προκειμένου τα α/φ αναχαίτισης να διασχίσουν ελεγχόμενο εναέριο χώρο
20. συνεργάζεται με το ΠΒΚ, σημειώνει σε strip την ώρα έναρξης και λήξης της ενεργοποίησης και ενημερώνει τους εμπλεκόμενους και τον τομέα VFR
21. μετατρέπει το σχέδιο πτήσης σε κατάσταση finished μετά τη μεταβίβαση της επικοινωνίας του α/φ σε γειτονικό ACC ή σε περιφερειακό α/δ, όταν του το ζητήσει ο ελεγκτής ραντάρ
22. σε περίπτωση σύμπτυξης (grouping) ή ανάπτυξης (degrouping) των τομέων ελέγχου, ενημερώνει τα περιφερειακά α/δ, τα γειτονικά ACCs και τους γειτονικούς τομείς για τις καινούργιες συχνότητες του τομέα. Συγκεκριμένα δε, σε περίπτωση grouping, υπεύθυνος ενημέρωσης είναι ο τομέας που κλείνει ενώ, σε περίπτωση degrouping, αυτός που ανοίγει.
23. ειδοποιεί τους ηλεκτρονικούς για τη βλάβη ή δυσλειτουργία των μέσων που χρησιμοποιεί ο τομέας που εργάζεται, όπως είναι οι συχνότητες, τα ραντάρ, τα τηλέφωνα, οι οθόνες, το OLD PALLAS ή τα ραδιοβοηθήματα και, εν συνεχεία, ενημερώνει τους εμπλεκόμενους που επηρεάζονται και τον προϊστάμενο Φυλακής, μεταβιβάζοντας στον τελευταίο και την ώρα έναρξης της βλάβης
24. ενημερώνει τον προϊστάμενο Φυλακής σε περίπτωση απώλειας τηλεφωνικής επικοινωνίας λόγω βλάβης στο panel
23. ενεργεί, σε περίπτωση βλάβης του VAR ή υποβάθμισης του PALLAS UPGRADE ή του OLD PALLAS, σύμφωνα με το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1
25. επισημαίνει στον ελεγκτή ραντάρ την ιδιαιτερότητα της πτήσης όταν διακρίνει το χαρακτηριστικό "V", "F", "U", "N" ή "S" στο ηλεκτρονικό strip και πληροφορεί αναλόγως την αμέσως εμπλεκόμενη μονάδα που δεν συνδέεται με το σύστημα PALLAS UPGRADE
26. ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ και τον αμέσως εμπλεκόμενο τομέα ή μονάδα ελέγχου όταν πληροφορείται για:
 - I. την αλλαγή ενός σχεδίου πτήσης από VFR σε IFR, εκδίδοντας και τη σχετική εξουσιοδότηση
 - II. τη μετατροπή μιας VFR πτήσης σε VFR κατά τη νύκτα.

Κατά τη μετατροπή μιας VFR πτήσης σε VFR κατά τη νύκτα ενημερώνεται από τον ελεγκτή της θέσης VFR για:

- τα στοιχεία του σχεδίου πτήσης
- τη θέση της πτήσης
- το ύψος του α/φ
- τα επόμενα σημεία αναφοράς και τα ETOs
- τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης (ETA)



- τις μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή
 - το λόγο της μετατροπής της πτήσης VFR κατά τη νύκτα.
- Επίσης:
- ζητά από τον ελεγκτή της θέσης VFR να μεταβιβάσει στον κυβερνήτη τη συχνότητα του τομέα του
 - ενημερώνει για την πτήση τον ελεγκτή ραντάρ, τον προϊστάμενο Φυλακής και την αμέσως εμπλεκόμενη μονάδα ή τομέα ελέγχου, καθώς επίσης και το KENA
27. μεταβιβάζει, εφόσον ενημερωθεί, στον ελεγκτή ραντάρ μετεωρολογικές πληροφορίες:
- I. SIGMET, SPECI, AIRMET και WARNINGS
 - II. για ειδικές μετεωρολογικές συνθήκες (αναταράξεις, CB κ.λπ.) που επικρατούν σε συγκεκριμένη περιοχή ή σε συγκεκριμένα επίπεδα πτήσης
28. ενημερώνει τον προϊστάμενο Φυλακής για έκτακτη προσγείωση α/φ σε α/δ του FIR Αθηνών (divert)
29. χρησιμοποιεί τις καθιερωμένες φρασεολογίες στις τηλεφωνικές επικοινωνίες ή ενδοσυνεννοήσεις, για να αποφευχθούν τυχόν παρανοήσεις
30. πραγματοποιεί όλες τις επικοινωνίες με όλα τα διαθέσιμα μαγνητοφωνούμενα τηλεπικοινωνιακά μέσα
31. χρησιμοποιεί για τη μεταβίβαση των πληροφοριών όλα τα διαθέσιμα τηλεπικοινωνιακά μέσα και, σε περίπτωση αδυναμίας ή μη ύπαρξης τηλεφωνικής γραμμής, φροντίζει να μεταβιβαστούν, όπου αυτό είναι δυνατόν, μέσω G/A/G
32. αναθέτει στο βοηθό του τομέα συγκεκριμένες αρμοδιότητες, αν ο ίδιος αδυνατεί να ανταποκριθεί στο έργο του λόγω φόρτου εργασίας, όπως π.χ. τη διόρθωση των σχεδίων πτήσης, την ενημέρωση του επόμενου τομέα σε περιπτώσεις αλλαγής διαδρομής, κ.λπ.
33. εκμεταλλεύεται και φροντίζει για την καλή κατάσταση των γκρι ενημερωτικών φακέλων των τομέων που υπάρχουν στις έδρες εργασίας.

6.3.6

O planner:

1. εισάγει το επίπεδο πτήσης στη θέση CFL όταν:
 - I. είναι προσυμφωνημένο
 - II. πρόκειται για ύψος συνεργασίας με άλλη μονάδα ελέγχου και αφορά σε ύψος μεταβίβασης αφικνούμενου α/φ
 - III. αναθεωρείται, σε συνεργασία με άλλη μονάδα ή τομέα ελέγχου, οπότε και ενημερώνει τον ελεγκτή ραντάρ για αυτή την αλλαγή στο επίπεδο πτήσης.



- IV. όταν το α/φ έχει προορισμό α/δ που παρέχεται εξυπηρέτηση AFIS, οπότε εισάγει το ελάχιστο επίπεδο πτήσης του εναερίου διαδρόμου που εξυπηρετεί το α/δ άφιξης
2. εισάγει στη θέση PFL (Planned Flight Level), όταν εργάζεται σε καταληκτικό τομέα, το επίπεδο πτήσης που θα εξέλθει το α/φ από το FIR Αθηνών. Όπου μεταβιβάζονται τα estimate αυτόματα, μέσω των γραμμών OLDI, λαμβάνει υπόψη για την εισαγωγή του PFL τους χρονικούς περιορισμούς αυτόματης αποστολής των σημάτων ABI και ACT δεδομένου ότι, αν δεν υπάρχει PFL, αυτά αποστέλλονται με το CFL.
- Σε περίπτωση αναθεώρησης του επιπέδου πτήσης, όταν έχει ήδη αποσταλεί σήμα ACT μέσω των γραμμών OLDI, μεταβιβάζει ή αναθέτει στο βοηθό να μεταβιβάσει το αναθεωρημένο επίπεδο πτήσης.

6.3.7 Ο planner ενημερώνει και συνεργάζεται με το KENA για:

1. παρέκκλιση α/φ χωρίς σχετική εξουσιοδότηση του ελεγκτή ραντάρ
2. παρεκκλίσεις α/φ λόγω καιρού
3. α/φ που βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης
4. απώλεια επικοινωνίας με α/φ
5. διαμαρτυρία κυβερνήτη που αφορά παρενόχληση α/φ από άγνωστη κυκλοφορία που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσης
6. αίτηση αλλαγής του σχεδίου πτήσης στρατιωτικών α/φ (διαδρομή, σημείο εξόδου από το FIR Αθηνών, α/δ προορισμού εντός του FIR Αθηνών κ.λπ.)
7. μετατροπή του σχεδίου πτήσης από IFR σε VFR
8. έκτακτη προσγείωση α/φ σε α/δ του FIR Αθηνών (divert)
9. όποια πληροφορία του ζητηθεί και αφορά διευκρίνηση άγνωστου στόχου, εθνικότητας ή αριθμού διπλωματικής αδειας ενός α/φ
10. στρατιωτικό α/φ ξένης εθνικότητας, με αρνητικό σχέδιο πτήσης, για να πληροφορηθεί αν έχει ή όχι διπλωματική άδεια
11. την ώρα αναχώρησης και τον κώδικα των α/φ από περιφερειακά α/δ του τομέα του, σε περίπτωση βλάβης του συστήματος PALLAS UPGRADE ή όταν πληροφορηθεί ότι ο εκτυπωτής του KENA είναι εκτός λειτουργίας.

6.3.8 Ο planner ενημερώνει τον ελεγκτή της θέσης VFR όταν:

- I. τροποποιείται ένα σχέδιο πτήσης από IFR σε VFR
- II. πληροφορείται από αναφορές άλλων πιλότων για ειδικές μετεωρολογικές συνθήκες (αναταράξεις, CB κ.λπ.) που επικρατούν σε συγκεκριμένη περιοχή και κάτω από το FL200
- III. ενεργοποιούνται περιοχές σε συνεργασία με τις μονάδες ΣΑΕ, το ΠΒΚ κ.λπ.



Σημείωση.- Κατά τις ώρες μη λειτουργίας της θέσης VFR, ο τομείς AC4, AC5 και AC6 ακροώνται συνεχώς στις συχνότητες του FIC 130.700, 119.750 και 130.925 αντίστοιχα

6.3.9 Όταν η θέση του βοηθού δεν λειτουργεί, ο planner της έδρας αναλαμβάνει και τα καθήκοντα αυτού.

6.3.10 Ο planner:

- I. λαμβάνει γνώση, ενυπόγραφα, από το φάκελο Υπηρεσιακών Σημειωμάτων, για τις νέες οδηγίες και διαταγές, σχετικές με τη διεξαγωγή του έργου του.
- II. φροντίζει για την καλή κατάσταση των φακέλων και Εγχειριδίων τα οποία υπάρχουν στην αίθουσα του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, τα οποία, όταν απομακρύνει από τη θέση τους, μεριμνά να τα επανατοποθετήσει, ενημερώνοντας ανάλογα τον προϊστάμενο Φυλακής.
- III. οφείλει να γνωρίζει ότι δεν επιτρέπεται να αφαιρούνται, να προστίθενται ή να τροποποιούνται σελίδες, από τα ανωτέρω Εγχειρίδια και φακέλους, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της Γραμματείας της Διεύθυνσης ή του ΚΕΠΜΑΘΜ/Α1/Γ.

6.3.11 Κατά την παράδοση των καθηκόντων του ο planner:

- ενημερώνει τον αντικαταστάτη ελεγκτή planner για όλα όσα αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 6.3.3
- συμπληρώνει την ώρα παράδοσης στο Δελτίο θέσης εργασίας.



6.4 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΗ ΒΟΗΘΟΥ (ASSISTANT)

6.4.1 Ο βοηθός υποστηρίζει και βοηθάει τον planner και τον ελεγκτή ραντάρ στη διεκπεραίωση του έργου τους.

6.4.2 Ο βοηθός ενεργεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιλαμβάνονται:

1. στα σχετικά Εγχειρίδια εξυπηρέτησης Ε.Κ. του ICAO, του EUROCONTROL και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) (Εγχειρίδιο Λειτουργίας ΚΕΠΑΘΜ/Α1, ΣΕΑ ΚΕΠΑΘΜ/Α1, SMS, QMS κ.α.)
2. στους κοινοτικούς και εθνικούς κανονισμούς, στις Συμφωνίες Συνεργασίας (Letters of Agreement – LoAs) μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και των άλλων Υπηρεσιών παροχής εξυπηρετήσεων Ε.Κ., εντός ή εκτός του FIR Αθηνών (γειτονικά ACCs)
3. στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών Ελλάδος (AIP) και στα Παραρτήματα αυτού (AIP Supplements – AIC)
4. στις σχετικές Αγγελίες (NOTAMs)
5. στις σχετικές αποφάσεις και οδηγίες της Διεύθυνσης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

6.4.3 Πριν την ανάληψη των καθηκόντων του:

1. ενημερώνεται, από τον ελεγκτή που αντικαθιστά:
 - I. για τις επικρατούσες συνθήκες εναερίου κυκλοφορίας στον τομέα του ή για τυχόν ιδιαιτερότητες σε ορισμένες πτήσεις που χρήζουν διαφορετική αντιμετώπιση από τη συνήθη
 - II. για την κατάσταση λειτουργίας των μέσων που χρησιμοποιεί, όπως είναι τα τηλέφωνα, ο strip printer κ.λπ.
 - III. για τις σταρτιωτικές ασκήσεις, air to air refueling, AUP ή καιρικά φαινόμενα, που πιθανόν να επηρεάσουν τον εναέριο χώρο ευθύνης του
 - IV. για νέες οδηγίες ή εντολές της Διεύθυνσης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 με άμεση εφαρμογή
 - V. για το διάδρομο εν χρήσει του α/δ Ελ. Βενιζέλος
 - VI. για οτιδήποτε άλλο επηρεάζει τη συγκεκριμένη θέση εργασίας ή τομέα ελέγχου
2. υπογράφει στο Δελτίο Θέσης και συμπληρώνει την ώρα ανάληψης των καθηκόντων του, όταν κατανοήσει τις πληροφορίες που του μεταβιβάζονται από τον παραδίδοντα ελεγκτή.



6.4.4 Μόλις αναλάβει τα καθήκοντά του:

Επιλέγει στην οθόνη του τα WINDOWS με τα ηλεκτρονικά strips που είναι σε φάση PROPOSED, COORDINATED και CONTROLLED. Προτείνεται η επιλογή STATE ΚΑΙ LEVEL.

6.4.5 Κατά την άσκηση του έργου του:

1. μεταβιβάζει τα ESTs στα γειτονικά ACCs που δεν συνδέονται με γραμμές OLDI και παρακολουθεί τις ενδείξεις αποστολής OLDI στο ηλεκτρονικό strip για να επιβεβαιώσει ότι το σήμα ACT έχει αποσταλεί και παραληφθεί από τον αποδεχόμενο
2. λαμβάνει τα ESTs από τα γειτονικά ACCs που δεν συνδέονται με γραμμές OLDI, ως εξής:
 - I. επιβεβαιώνει από τα δεδομένα του σχεδίου πτήσης το α/δ αναχώρησης, το α/δ προορισμού και τον τύπο του α/φ
 - II. εισάγει στο σχέδιο πτήσης το CFL, την ώρα εισόδου σε συγκεκριμένο σημείο στο FIR Αθηνών και τον κώδικα του α/φ
3. εφαρμόζει, κατά τη λήψη EST, τον περιορισμό ύψους στα σημεία εισόδου (FLAS), ό,που υπάρχει
4. επιβεβαιώνει, κατά την έκδοση εξουσιοδότησης σε α/φ που αναχωρεί από περιφερειακό α/δ, τον τύπο του α/φ, τη διαδρομή και το α/δ προσγείωσης και, εν συνέχεια, μεταβιβάζει τον προτεινόμενο από το σύστημα κώδικα και το ύψος που του έχει εκχωρήσει ο planner
5. ενημερώνει τον planner όταν:
 - I. λάβει revision
 - II. ενημερωθεί από το ΑΘΗΝΑΙ APP ότι άλλαξε ο εν χρήσει διαδρόμος, οπότε και διορθώνει τη λανθασμένη STAR των coordinated FLPs
 - III. διακρίνει το χαρακτηριστικό "V", "F", "U", "N" ή "S" στο ηλεκτρονικό strip, οπότε και προωθεί την πληροφορία στην αμέσως εμπλεκόμενη μονάδα που δεν συνδέεται με το σύστημα PALLAS UPGRADE
6. διορθώνει τα σχέδια πτήσης
7. αναζητά από τον Flow Controller ή από το τερματικό AFTN τα στοιχεία ενός αρνητικού σχεδίου πτήσης πριν το εισαγάγει στο σύστημα PALLAS UPGRADE
8. μεταβιβάζει τα approval request που του εκχωρεί ο planner
9. μεταβιβάζει στις στρατιωτικές μονάδες τα εκχωρούμενα από τον planner ύψη
10. ενημερώνει και συνεργάζεται με τον Flow Controller, όταν δεν βρίσκει το σχέδιο πτήσης ενός α/φ κατά τη λήψη EST ή κατά την έκδοση εξουσιοδότησης σε περιφερειακό α/δ ή όταν του ζητείται να τροποποιήσει το σημείο εξόδου ενός α/φ από το FIR Αθηνών



11. δεν τροποποιεί τη διαδρομή στρατιωτικού α/φ χωρίς να έχει προηγηθεί συνεργασία με το ΚΕΝΑ
12. διαχειρίζεται τα round-robin FPLs σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στην παρ. 6.5.2.1.2 του παρόντος κεφαλαίου
13. ενημερώνει τον G/A/G σε περίπτωση που κυβερνήτης αναφέρει πυρκαγιά, ρύπανση ή την ύπαρξη πετρελαιοκηλίδας σε κάποια περιοχή
14. χρησιμοποιεί τις καθιερωμένες φρασεολογίες στις τηλεφωνικές επικοινωνίες ή ενδοσυνεννοήσεις, για να αποφευχθούν τυχόν παρανοήσεις
15. χρησιμοποιεί για τη μεταβίβαση των πληροφοριών όλα τα διαθέσιμα τηλεπικοινωνιακά μέσα και, σε περίπτωση αδυναμίας ή μη ύπαρξης τηλεφωνικής γραμμής, φροντίζει να μεταβιβαστούν μέσω G/A/G
16. πραγματοποιεί όλες τις επικοινωνίες με όλα τα διαθέσιμα μαγνητοφωνούμενα τηλεπικοινωνιακά μέσα (τηλέφωνα, συχνότητες G/A/G κ.λπ.)
17. ενημερώνει τον προϊστάμενο Φυλακής σε περίπτωση απώλειας τηλεφωνικής επικοινωνίας λόγω βλάβης στο panel
18. ενεργεί σε περίπτωση βλάβης του VAR ή του PALLAS UPGRADE ή του OLD PALLAS, σύμφωνα με το αναγραφόμενα στο Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1
19. ελέγχει τη σωστή λειτουργία του strip printer και είναι υπεύθυνος για την τροφοδοσία του με το απαραίτητο χαρτί. Επίσης, φροντίζει για την εκτύπωση ή τη γραφή των χάρτινων strips, όταν αυτά δεν εκτυπώνονται αυτόματα
20. τακτοποιεί τα χάρτινα strips στη θέση που προβλέπεται και, μετά την εκμετάλλευσή τους, τα τοποθετεί στην ανάλογη θυρίδα
21. κατά τη διάρκεια της νυκτερινής Φυλακής και μετά τη λήξη του 24ώρου, συλλέγει όλα τα strips από τις θυρίδες του τομέα του.

Σημείωση.- Τα χάρτινα strips, του τομέα θα πρέπει να φυλάσσονται για 90 μέρες τουλάχιστον και εν συνεχεία να καταστρέφονται, εάν εν τω μεταξύ δεν έχει γίνει γνωστή η ανάγκη για περαιτέρω φύλαξή τους (π.χ. ότι ένα συμβάν χρειάζεται διερεύνηση)

Τα strips για τα οποία έχει γίνει γνωστή η ανάγκη για περαιτέρω φύλαξη καταστρέφονται κατόπιν ειδικής αδείας της αρμόδιας Αρχής.

6.4.6 Ο βοηθός:

1. λαμβάνει γνώση, ενυπόγραφα, από το φάκελο Υπηρεσιακών Σημειωμάτων, για τις νέες οδηγίες και διαταγές, σχετικές με τη διεξαγωγή του έργου του.
2. φροντίζει για την καλή κατάσταση των φακέλων και Εγχειριδίων τα οποία υπάρχουν στην αίθουσα του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, τα οποία, όταν απομακρύνει από τη θέση τους, μεριμνά να τα επανατοποθετήσει, ενημερώνοντας ανάλογα τον προϊστάμενο Φυλακής.



3. οφείλει να γνωρίζει ότι δεν επιτρέπεται να αφαιρούνται, να προστίθενται ή να τροποποιούνται σελίδες, από τα ανωτέρω Εγχειρίδια και φακέλους, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της Γραμματείας της Διεύθυνσης ή του ΚΕΠΜΑΘΜ/Α1/Γ.

6.4.7 Όταν η θέση του βοηθού δεν λειτουργεί, τα καθήκοντά του ασκούνται από τον planner της έδρας.

6.4.8 Κατά την παράδοση των καθηκόντων του, ο βοηθός:

- ενημερώνει τον αντικαταστάτη ελεγκτή για όλα όσα αναφέρονται στην παράγραφο 6.4.3
- συμπληρώνει την ώρα παράδοσης στο Δελτίο Θέσης Εργασίας.



6.5 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΠΤΗΣΗΣ (FLIGHT DATA – FD)

Στη θέση FD συλλέγονται τα σήματα που δεν προωθήθηκαν αυτόματα στις αρμόδιες θέσεις για εκμετάλλευση.

Τα καθήκοντα του ελεγκτή της θέσης FD συνδέονται με τη λειτουργία του FDPS του PALLAS UPGRADE.

Όταν το FDPS είναι εκτός λειτουργίας, ο ελεγκτής ενεργεί όπως περιγράφεται στην παρ.3.1.5 του κεφ. 3 του παρόντος Εγχειριδίου.

6.5.1 Τα σήματα της FD

Τα σήματα που συγκεντρώνονται στη θέση FD αφορούν σήματα τα οποία το σύστημα:

- επεξεργάζεται, αλλά απορρίπτονται επειδή έρχονται λανθασμένα
- αδυνατεί να επεξεργασθεί αυτόματα.

6.5.1.1 Τα σήματα που επεξεργάζεται το σύστημα και δεν προωθούνται περαιτέρω επειδή έχουν λάθη, αποθηκεύονται στις σειρές διόρθωσης σημάτων (Message Correction Queues – MCQs) για να διορθωθούν από τον ελεγκτή της θέσης FD.

Τα σήματα αυτά, αφού διορθωθούν, προωθούνται μέσω του συστήματος στις σχετικές θέσεις εργασίας, είτε αυτόματα είτε με παρέμβαση του ελεγκτή της θέσης FD.

6.5.1.2 Τα σήματα που αδυνατεί να επεξεργασθεί αυτόματα το σύστημα είναι σημαντικά και αφορούν κατά κανόνα επιχειρησιακά θέματα γενικότερης φύσης, όπως είναι π.χ. τα NOTAMs, WARNING, SIGMET, SPECI, τα σήματα που αφορούν στη λειτουργική κατάσταση ραδιοβοηθημάτων, στη διεξαγωγή στρατιωτικών ασκήσεων, στη δέσμευση περιοχών, στην ενεργοποίηση στρατιωτικών περιοχών, στη διεξαγωγή air to air refuelling κ.λπ.

Σε αυτή την περίπτωση, ο ελεγκτής της θέσης FD πρέπει να τα εκτυπώσει και να τα προωθήσει στον προϊστάμενο Φυλακής προς αξιολόγηση και περαιτέρω εκμετάλλευση (π.χ. ενημέρωση συγκεκριμένου/ων τομέα/ων ελέγχου ή της θέσης VFR).



6.5.2 Σειρές διόρθωσης σημάτων (MCQs)

Οι κυριότερες MCQs στις οποίες αποθηκεύονται τα σήματα είναι οι:

- FPL queue Filed flight plan
- ICAO queue International civil aviation organization.
- CFMU queue Central flow management unit
- METEO queue Meteorological data
- OLDI queue On line data interchange
- RPL queue Repetitive flight plan (δεν χρησιμοποιείται)
- OTHERS queue Other messages
- PQ Personal queue

6.5.2.1 FPL QUEUE

Ο ελεγκτής της θέσης FD διορθώνει τα λάθη που του υποδεικνύονται από τα αναγραφόμενα Error Messages της οθόνης. Η επεξεργασία των FPL (βλ. κεφάλαιο 3 παράγραφο 3.1.2.2.3 του παρόντος Εγχειριδίου) αποσκοπεί στον έλεγχο λαθών που αφορούν σε:

- Syntactic errors
Ένα σχέδιο πτήσης θεωρείται ότι έχει συντακτικά λάθη όταν η σύνταξη του κειμένου δεν είναι συμβατή με τον τρόπο, τη μορφή και τη σειρά γραφής των στοιχείων (π.χ. διαστήματα, παύλες κ.λπ.) που προτείνει η format ICAO ή η format ADEXP (ATS Data Exchange Presentation).
- Semantic errors
Ένα σχέδιο πτήσης θεωρείται ότι έχει σημασιολογικά λάθη όταν δεν είναι συμβατά τα επί μέρους στοιχεία του σχεδίου πτήσης (π.χ. του τύπου του α/φ με την κατηγορία αεροδινών, την ταχύτητα ή το ύψος) σε σχέση με αυτά που έχουν εισαχθεί στη βάση δεδομένων του PALLAS UPGRADE.
- Uniqueness check
Ένα σχέδιο πτήσης ελέγχεται για τη μοναδικότητά του, εάν δηλαδή υπάρχει ή όχι στη βάση δεδομένων δεύτερο σχέδιο πτήσης με τα ίδια ακριβώς στοιχεία (CALL SIGN, ADEP, ADES, ETD). Το PALLAS UPGRADE αποδέχεται περισσότερα του ενός σχέδια πτήσης με ίδιο CALL SIGN μόνο εάν αυτά έχουν διαφορετικό ADEP, ADES ή όταν το ETD διαφέρει τουλάχιστον ± 10 λεπτά.
- Route validity
Με τον έλεγχο του route validity, το σύστημα εξετάζει εάν η διαδρομή στο πεδίο 15 του σχεδίου πτήσης είναι γραμμένη όπως ορίζει ο ICAO (εάν αρχίζει με την ταχύτητα πλεύσης και το επιθυμητό επίπεδο πτήσης κ.λπ.).
(βλ. κεφάλαιο 3 παράγραφο 3.1.2.2.3.3 του παρόντος Εγχειριδίου).



6.5.2.1.1 Διόρθωση των FPL

Ο ελεγκτής της θέσης FD διορθώνει τα σχέδια πτήσης, προκειμένου να μπορέσουν να προωθηθούν στους τομείς ελέγχου. Εάν έχει αμφιβολία ή δεν κατανοεί κάποιο μήνυμα λάθους στη FPL queue, τότε, πριν προβεί στη διόρθωση του λάθους, κρίνεται σκόπιμο να συμβουλευτεί τη σωστή μορφή σύνταξης ενός σχεδίου πτήσης (ICAO ή ADEXP format).

Ακυρώνει με ACK τα FPLs που αφορούν στις VFR πτήσεις, εκτός όσων αναχωρούν ή έχουν προορισμό το α/δ "Ελ. Βενιζέλος".

Σε κάθε FPL εμφανίζεται ένα μήνυμα οδηγός που εξηγεί το λάθος που πρέπει να διορθωθεί. Τα μηνύματα λάθους (Error messages) εμφανίζονται στο κάτω μέρος του σήματος, είτε πρόκειται για σήματα σε format ICAO είτε σε format ADEXP.

- Μηνύματα λάθους σε format ICAO αναφέρονται ενδεικτικά τα ακόλουθα:
 - i. "route truncated" or "route is too long"
Ο ελεγκτής της θέσης FD πρέπει να σβήσει τα πλεονάζοντα στοιχεία του FPL, καθότι η διαδρομή διακόπτεται μέσα στην περιοχή των δεδομένων πτήσης (Flight Data Region – FDRG) επειδή τα στοιχεία στο πεδίο 15 είναι περισσότερα από τα 240 που επιδέχεται το PALLAS UPGRADE.
Ο ελεγκτής επιλέγει να σβήσει τα επιπλέον στοιχεία που βρίσκονται εκτός FDRG η δε εναπομείνασα διαδρομή πρέπει να αρχίζει και να τελειώνει σε σημείο ή σε ραδιοβοήθημα διαφορετικά δημιουργείται πρόβλημα με το IFPS.
 - ii. "wake turbulence L, M, H incompatible"
Ο ελεγκτής διορθώνει τη σωστή κατηγορία αεροδινών του α/φ με τιμές που να ανταποκρίνονται σε αυτές που είναι καταχωρισμένες στη βάση δεδομένων του συστήματος PALLAS UPGRADE.
 - iii. "dash field ... expected" or "slash expected"
Ο ελεγκτής διορθώνει το συντακτικό λάθος που υπάρχει. Χρειάζεται προσοχή όταν το συντακτικό λάθος προσδιορίζεται στο πεδίο 10 του FPL διότι αυτό αναφέρεται στον εξοπλισμό του α/φ (Equipment) και το PALLAS αποδέχεται στο συγκεκριμένο πεδίο μόνο 11 στοιχεία. Αν διαγραφούν τα τελευταία στοιχεία, όπως:
 - **S** (Standard equipment)
 - **W** (Rvsm approved)
 - **Y** (8.33 equipped)δημιουργείται πρόβλημα τόσο στη διόρθωση των σημάτων OLDI όσο και στο IFPS.



Για το λόγο αυτό διαγράφονται εκείνα τα στοιχεία τα οποία χαρακτηρίζονται ως λιγότερο "χρήσιμα" επιχειρησιακά.

- iv. "unknown aircraft type"
Ο ελεγκτής διορθώνει στο FPL το λάθος που σχετίζεται με τον τύπο του α/φ καθότι αυτός δεν αναγνωρίζεται από το σύστημα είτε διότι δεν είναι καταχωρημένος στη βάση δεδομένων είτε διότι ο τρόπος γραφής του είναι λανθασμένος.
Σε αυτή την περίπτωση, ο ελεγκτής:
- αν είναι γραμμένος λανθασμένα, τον διορθώνει
 - αν δεν αναγνωρίζεται από το σύστημα, τότε εισάγει τα στοιχεία "ZZZZ"
και συμπληρώνει, αν γνωρίζει, τον τύπο του α/φ στο πεδίο 18 των RMKs του σχεδίου πτήσης (π.χ. TYP/B738).
- v. "speed is incompatible" ή "FL is incompatible"
Ο ελεγκτής διορθώνει στο FPL το λάθος που σχετίζεται με την ταχύτητα ή το επίπεδο πτήσης του α/φ, εισάγοντας τιμές μικρότερες ή μεγαλύτερες από τις αναγραφόμενες, ώστε να ανταποκρίνονται σε αυτές που είναι καταχωρημένες στην βάση δεδομένων για τον συγκεκριμένο τύπο α/φ.
- vi. "Switch already defined"
Ο ελεγκτής, επειδή το σύστημα αναγνωρίζει τον πρώτο από τους διαδοχικούς προσδιοριστικούς ενδείκτες που αναφέρονται στο πεδίο 18 (Other Information) του FPL (π.χ. RMK/... ή STS/... κ.λπ.), διατηρεί τον πρώτο από αυτούς και διαγράφει τους υπόλοιπους, χωρίς όμως να διαγράφει το περιεχόμενο που αναφέρεται στους υπόλοιπους ενδείκτες.
- vii. "Another info switch is expected (or 0)"
Ο ελεγκτής εισάγει στο πεδίο 18 του FPL τον κατάλληλο προσδιοριστικό ενδείκτη επειδή στο κείμενο που υπάρχει δεν αναγράφεται κανένας π.χ. RMK/... ή μπορεί να υπάρχει ο κατάλληλος ενδείκτης χωρίς όμως να είναι σωστή η σύνταξη (λείπουν ή πλεονάζουν διαστήματα, τελείες, κάθετοι, παύλες, χαρακτήρες, αριθμοί κλπ.), π.χ. EETHECC0200 αντί του ορθού EET/HECC0200 (με κάθετο) ή RMK/. (τελεία) αντί του ορθού RMK/0 (μηδέν).
- viii. "The key C/S ADEP ADES already exists"
Ο ελεγκτής ελέγχει τα δύο σχέδια πτήσης που έχουν ακριβώς τα ίδια στοιχεία ως εξής:
- αν η διαδρομή είναι ίδια, τότε ακυρώνει το σήμα με ACK
 - αν δεν είναι ίδια, τότε σε συνεργασία με το Flow controller ελέγχει ποια είναι η ισχύουσα και διατηρεί το ορθό FPL.



- ix. "No points in airspace" or "Route is ambiguous" or "Entry/Exit fix cannot be determined"
- Ο ελεγκτής ελέγχει αν αναφέρεται στο FPL σημείο εισόδου ή εξόδου από το FIR Αθηνών διότι το σύστημα δεν μπορεί να το αναγνωρίσει για δύο λόγους:
- είτε γιατί μπορεί πράγματι η πτήση να μην εισέρχεται καθόλου και να έχει αποσταλεί το σήμα εκ παραδρομής (σπάνια περίπτωση)
 - είτε-όπως συμβαίνει κατά κανόνα-να μην είναι καταχωρημένα στη βάση δεδομένων του συστήματος τα σημεία τα οποία αποτελούν μέρος των εναερίων διαδρόμων που διέρχονται και από το FIR Αθηνών.
- Ο ελεγκτής κατά τη διόρθωση δεν πρέπει να ξεχνά ότι εναπομείνασα διαδρομή πρέπει να αρχίζει και να τελειώνει σε σημείο ή σε ραδιοβοήθημα, διαφορετικά το IFPS θα αποστείλει σήμα λανθασμένο.
- Μηνύματα λάθους σε format ADEXP αναφέρονται ενδεικτικά τα ακόλουθα:
- i. "Invalid flight plan indicator"
- Ο ελεγκτής ελέγχει αν στο πεδίο RFP (Replacement flight plan) , υπάρχει η σωστή σύνταξη, όπως π.χ. *-RFP Q(1...9)* , αν δηλαδή ο ενδείκτης της έκδοσης του σχεδίου πτήσης είναι ένα ψηφίο από 1 έως 9.
- ii. "Invalid flight rules"
- Ο ελεγκτής ελέγχει, αν τα στοιχεία που αναγράφονται στο πεδίο CHGRUL (Changing rules) του FPL και αφορούν σε τυχόν αλλαγή των κανόνων πτήσεως του α/φ, έχουν τη σωστή σύνταξη. Τέτοιες αλλαγές αφορούν την μετατροπή της πτήσης:
- από IFR σε VFR και αντιστρόφως
 - από OAT σε GAT και αντιστρόφως
 - και τα δύο μαζί (OAT/GAT - IFR /VFR)
- συμπεριλαμβανομένου και του σημείου που συμβαίνει η εν λόγω αλλαγή. Π.χ.:
- α) *-CHGRUL IFR VFR KEA* , δηλαδή στην KEA η πτήση μετατρέπεται από IFR σε VFR
- β) *-CHGRUL GAT OAT KEA*, δηλαδή στην KEA η πτήση μετατρέπεται από GAT σε OAT.
- iii. "Syntax error in field status"
- Ο ελεγκτής ελέγχει, αν τα στοιχεία που καταγράφονται στο πεδίο STS (Special treatment indicator) του FPL:
- έχουν τη σωστή σύνταξη
 - δεν υπερβαίνουν τον αριθμό που αποδέχεται το σύστημα



Στο εν λόγω πεδίο αναφέρεται ο λόγος που το α/φ ζητάει ειδική μεταχείριση: π.χ. PROTECTED, EMER, HOSP ή σε ανοιχτό κείμενο –STS HOSP.

- iv. "Route expected"
Ο ελεγκτής εισάγει στο πεδίο RIF (Revised flight plan route,) με 4 χαρακτήρες, την διαδρομή που αναθεωρήθηκε από νέα εξουσιοδότηση εν ώρα πτήσης, π.χ. σε περίπτωση αλλαγής του α/δ προορισμού γράφει *-RIF LGAV* , διαγράφοντας τυχόν περιττούς ενδιάμεσους χαρακτήρες.
- v. "Missing field SRC"
Ο ελεγκτής εισάγει στο πεδίο SRC (Data source) με 3 χαρακτήρες τον τύπο του σήματος (RPL, FPL, AFIL, MFS, FNM, AFP, RQP κλπ.), π.χ. *-SRC FPL*.
- vi. "Invalid other information element"
Ο ελεγκτής διαγράφει τα πλεονάζοντα στοιχεία:
 - από το πεδίο OPR (Company or agency operating the flight), επειδή το σύστημα αποδέχεται σε αυτό το πεδίο μέχρι 50 χαρακτήρες
 - από το πεδίο RMK (Remarks), επειδή το σύστημα αποδέχεται και σε αυτό το πεδίο μέχρι 50 χαρακτήρες.Εφιστάται η προσοχή στον ελεγκτή να μην απαλείψει κατά τη διαγραφή ουσιώδεις πληροφορίες της πτήσης (π.χ. άδεια υπέρπτησης του FIR Αθηνών κ.λπ.).
- vii. "Com Nav App Expected"
Ο ελεγκτής διαγράφει στο πεδίο NAV (Significant navigation equipment) τα πλεονάζοντα στοιχεία επειδή το σύστημα αποδέχεται σε αυτό το πεδίο μέχρι 20 χαρακτήρες.
- viii. "Syntax error 232 or 233 or 239 or..."
Ο ελεγκτής διαγράφει στο πεδίο του ROUTE τα επιπλέον στοιχεία της διαδρομής που βρίσκονται εκτός του FIR Αθηνών. Εφιστάται η προσοχή στην εναπομείνασα διαδρομή η οποία πρέπει να αρχίζει και να τελειώνει σε σημείο αναφοράς ή σε ραδιοβοήθημα, διαφορετικά δημιουργείται πρόβλημα στο IFPS.

Σημείωση.- Όταν σε ένα FPL αναφέρεται η διαδρομή μιας πτήσης που σε κάποιο σημείο μετατρέπεται σε επιχειρησιακή κυκλοφορία (OAT) και στη συνέχεια εκ νέου σε γενική (GAT) ή εξέρχεται του Αθήναι FIR και μετά από κάποια ώρα επιστρέφει, ο ελεγκτής της θέσης FD το αναπτύσσει σε δύο ξεχωριστά FPLs, ακολουθώντας πιστά τη διαδικασία που περιγράφεται κατωτέρω, καθότι όποια άλλη λύση επιλεγεί, δημιουργεί πρόβλημα στο IFPS, επειδή αποστέλλονται εσφαλμένα σήματα AFP.



Περιγραφή διαδικασίας:

Όταν ένα σχέδιο πτήσης περιλαμβάνει τη διαδρομή μίας πτήσης η οποία ξεκινάει από ελληνικό α/δ, εξέρχεται του Αθήναι FIR και στη συνέχεια επιστρέφει πάλι σε αυτό (round-robin πτήσεις), αυτό το FPL αποστέλλεται στη FD για διόρθωση. Ο ελεγκτής της θέσης FD πρέπει να διορθώσει το μήνυμα, προκειμένου να εξασφαλίσει την εισαγωγή του FPL στο σύστημα.

Π.χ. σχέδιο πτήσης από LGSA-LGSA με διαδρομή SUD DCT PLH B1 ARLOS STAY0100 M1 RASNO M1 ARLOS B1 PLH DCT SUD διορθώνεται ως LGSA-LGSA με διαδρομή SUD DCT PLH B1 ARLOS B1 (ή DCT) PLH DCT SUD.

Αναχώρηση από περιφερειακό α/δ

Όταν ο ελεγκτής από το περιφερειακό α/δ ζητήσει εξουσιοδότηση, ο planner του τομέα έχοντας ως βάση το ένα (1/1) σχέδιο πτήσης που προέκυψε από την διόρθωση στην Flight Data, ενεργεί ως ακολούθως:

- i. δημιουργεί ένα δεύτερο (2/2) FPL (από την επιλογή MORE-CRE (Creation)], όπου σε αυτό το δεύτερο διατηρεί το ADEP ως έχει ενώ στη θέση ADES σημειώνει ZZZZ (καταχωρώντας το πραγματικό ADES, στο πεδίο 18 του FPL π.χ. DEST/LGSA)
- ii. διατηρεί από τη διαδρομή, το τμήμα που αναπτύσσεται μέχρι το σημείο εξόδου (COP) από το Αθήναι FIR.
Παράδειγμα, όπου το ADEP είναι η LGSA, το ADES ZZZZ και η διαδρομή SUD DCT PLH B1 ARLOS. Σε αυτό το δεύτερο FPL που θα δημιουργηθεί από τον ίδιο σχέδιο πτήσης δίνει εξουσιοδότηση αναχώρησης ο planner σύμφωνα με τα προβλεπόμενα
- iii. επεμβαίνει, στη συνέχεια, στο αρχικό σχέδιο πτήσης (από την επιλογή MOD) ενεργώντας ως ακολούθως:
 - σημειώνει ως ADEP ZZZZ (ενώ καταχωρεί στο πεδίο 18 του FPL το πραγματικό ADEP, π.χ. DEP/LGSA) και διατηρεί το ADES ως έχει, η δε διαδρομή αναπτύσσεται από το σημείο εισόδου (COP) στο Αθήναι FIR μέχρι το α/δ προορισμού.
Παράδειγμα, όπου το ADEP είναι ZZZZ, το ADES LGSA και η διαδρομή ARLOS B1 PLH DCT SUD.
 - εισάγει στο πεδίο ETD χρόνο, ο οποίος υπολογίζεται να είναι ίσος με την τρέχουσα (current) ώρα συν (+) τις ώρες που η πτήση θα είναι επιχειρησιακή (πόση ώρα θα είναι OAT αναφέρεται είτε στη διαδρομή, π.χ. RASNO STAY0500 είτε στο πεδίο 18-other information, π.χ. RMK/operational traffic for 0500 hours over RASNO). Αν δεν αναφέρεται ή δεν προκύπτει σαφώς πόση ώρα θα είναι OAT, τότε το ETD θα είναι ίσο με την τρέχουσα (current) ώρα συν (+) τέσσερις (4) ώρες. Αν επιπλέον ζητηθεί από το σύστημα EET, τότε εισάγεται στο αντίστοιχο πεδίο 0100.



Όταν ληφθεί σήμα OLDI, δηλαδή ACT ή ABI, για το σκέλος που αφορά στην επιστροφή της πτήσης, αυτό προωθείται στη FD για διόρθωση, αφού στο FPL του PALLAS στη θέση ADEP αναγράφεται ZZZZ, αντίθετα με το μήνυμα ACT ή ABI που θα έχει το κανονικό ADEP του αρχικού FPL.

Ο ελεγκτής της θέσης FD διορθώνει στο μήνυμα OLDI το ADEP όπου και βάζει ZZZZ και πατώντας το ENTER το σύστημα θα επεξεργασθεί αυτόματα το μήνυμα οπότε το σχέδιο πτήσης θα γίνει COORDINATED. Αν δε γίνει αυτή η επέμβαση από τη θέση FD, τότε ο ελεγκτής του γειτονικού FIR οφείλει να δώσει το estimate τηλεφωνικά οπότε ο ελεγκτής του τομέα κάνει manual coordination το σχέδιο πτήσης.

Πτήσεις που εισέρχονται δύο φορές στο Αθήναι FIR από μη ελληνικά α/δ

Παρόμοια διαδικασία με την ανωτέρω, ακολουθείται και για τις πτήσεις που εισέρχονται δύο φορές στο ελληνικό FIR, χωρίς να έχουν απογειωθεί από ελληνικά α/δ.

Π.χ. σχέδιο πτήσης από LICZ-LICZ με διαδρομή LORNO-METRU-STAY0100-DBA-METRU-LORNO

διορθώνεται στη flight data ως εξής:

LICZ-LICZ με διαδρομή LORNO-METRU-DCT-LORNO.

Ενέργειες ελεγκτή:

Στον τομέα ελέγχου, όταν σταλεί το estimate (ή μήνυμα OLDI στη FD), ο planner του τομέα (ή ο ελεγκτής της θέσης FD, αν έχει λάβει μήνυμα OLDI) έχοντας ως βάση το ένα (1/1) FPL που δημιουργήθηκε στη FD (από την επιλογή MORE-CRE (Creation)), δημιουργεί ένα δεύτερο (2/2) FPL, διατηρώντας το ADEP ως έχει και εισάγοντας στο ADES ZZZZ (καταχωρώντας στη συνέχεια, στο πεδίο 18 του FPL, το πραγματικό ADES), στη δε διαδρομή διατηρεί το τμήμα που αναπτύσσεται μέχρι το σημείο εξόδου (COP) από το Αθήναι FIR.

Παράδειγμα, όπου το ADEP είναι LICZ, το ADES ZZZZ και η διαδρομή LORNO-METRU. Σε αυτό το δεύτερο FPL που δημιουργήθηκε από το ίδιο σχέδιο πτήσης παίρνει το estimate ο planner σύμφωνα με τα προβλεπόμενα.

Επιπλέον, όμως, ο planner για το σκέλος της επιστροφής, επεμβαίνει στο αρχικό σχέδιο πτήσης από την επιλογή MOD ως εξής:

- σημειώνει ως ADEP ZZZZ (και εισάγει στο πεδίο 18 του FPL το πραγματικό α/δ αναχώρησης) και διατηρεί το ADES ως έχει, αναπτύσσει δε τη διαδρομή από το σημείο εισόδου (COP) στο Αθήναι FIR μέχρι το α/δ προορισμού.

Παράδειγμα, όπου το ADEP είναι ZZZZ, το ADES LICZ και η διαδρομή METRU-LORNO.

- λαμβάνει υπόψη το πεδίο 18 του FPL, όπου σημειώνει το χρόνο της δεύτερης εισόδου στο Αθήναι FIR, π.χ. αν γράφει EET/LGGG0120



HECC0210 LGGG0500, διορθώνει το πεδίο ETD εισάγοντας στο πεδίο ETD το χρόνο αυτό (δηλαδή όπως στο παράδειγμα, LGGG0500, +5 ώρες).

Αν δεν υπάρχουν οι χρόνοι, ο ελεγκτής υπολογίζει, έτσι ώστε το πεδίο ETD να είναι ίσο με την τρέχουσα (current) ώρα συν (+) τις ώρες που η πτήση θα είναι επιχειρησιακή (αυτό είτε αναφέρεται στη διαδρομή, π.χ. DBA STAY0500, είτε στο πεδίο 18-other information, π.χ. RMK/operational traffic for 0500 hours overDBA). Αν όμως δεν αναφέρεται ή δεν προκύπτει σαφώς, τότε το ETD θα είναι ίσο με την τρέχουσα (current) ώρα συν (+) τέσσερις (4) ώρες.

Αν επιπλέον ζητηθεί από το σύστημα EET, τότε σημειώνουμε στο αντίστοιχο πεδίο 0100.

Σημείωση.- Όλα τα ανωτέρω εκτελούνται, με την προϋπόθεση ότι το FPL υπάρχει μέσα στο σύστημα, επειδή το έχει διορθώσει η FD. Αν, για οποιοδήποτε λόγο, δε το έχει διορθώσει, τότε θα πρέπει ο planner να αναζητήσει το FPL από το Flow Control ή το AFTN Terminal, δημιουργώντας όμως μόνο εν προκειμένω, ένα (1) σχέδιο πτήσης, γράφοντας για τις πτήσεις από/προς οποιοδήποτε ελληνικό α/δ ADEP π.χ. LGSA και ADES ZZZZ (και όχι π.χ. LGSA) και διαδρομή μόνο ως το σημείο εξόδου από το Αθήναι FIR, κάνοντας το πλάνο απ'ευθείας COORDINATED και στη συνέχεια FINISH, κατά τα προβλεπόμενα, όταν αυτό εξέλθει του FIR.

Στην επιστροφή της πτήσης πρέπει ο planner (ή η FD) να δημιουργήσει ένα (1) νέο σχέδιο πτήσης, σε συνεργασία πάντα με το Flow Control ή το AFTN Terminal, με ADEP ZZZZ (και όχι π.χ. LGSA), το ADES π.χ. LGSA και τη διαδρομή από το σημείο εισόδου στο FIR ως το αεροδρόμιο προορισμού.

6.5.2.2 ICAO QUEUE

Περιλαμβάνει σήματα ICAO (εκτός FPL και CPL).

Ενδεικτικά, τέτοια σήματα είναι:

- estimate (EST)
- αναχώρησης (Departure – DEP)
- άφιξης (Arrival – ARR)
- καθυστέρησης (Delay – DLA)
- ακυρωτικά (Cancel – CNL)
- τροποποιητικά (Change – CNG) κ.λπ.

6.5.2.2.1 Το σύστημα επεξεργάζεται αυτόματα τα σήματα, DLA, CNL, CHG για τα οποία υπάρχει ήδη FPL. Αν όμως, παρότι υπάρχει FPL το σήμα έχει κάποιο λάθος όπως αυτά των FPLs, τότε έρχεται στη σειρά ICAO για διόρθωση αντίστοιχη με αυτή που αναπτύχθηκε ανωτέρω στη FPL queue.

Αν δεν υπάρχει FPL ("The requested flight plan does not exist") έρχονται και πάλι στη σειρά ICAO, όπου ο ελεγκτής, ανά τακτά διαστήματα, ενεργοποιεί το MOD και ακολούθως το ENTER, ούτως ώστε, εάν εν τω μεταξύ έχει έλθει το σχέδιο πτήσης, το σύστημα θα το επεξεργαστεί



αυτόματα ,αν δεν απαιτείται επιπλέον και κάποια διόρθωση εκ μέρους του ελεγκτή.

Το σύστημα δεν αναγνωρίζει σήματα DEP και ARR τα οποία ακυρώνονται με ACK.

Επίσης, το σύστημα εκμεταλλεύεται αυτόματα τα σήματα EST.

Όσον αφορά δε στα estimate που αποστέλλονται μέσω AFTN, εμφανίζονται ανάλογοι επεξηγηματικοί συμβολισμοί στο format 1 ή 2 του ηλεκτρονικού strip.

6.5.2.2.2 Επιπλέον των μηνυμάτων της FPL queue, στην ICAO queue μπορεί να εμφανιστούν και τα ακόλουθα μηνύματα λάθους:

i. "The fpl status is not compatible"

Ο ελεγκτής της θέσης FD ακυρώνει με ACK το σήμα, καθότι το εν λόγω μήνυμα δηλώνει ότι το σύστημα δεν μπορεί να αποδεχτεί κάποιο από τα σήματα που αναφέρονται ανωτέρω με ή χωρίς διορθωτική παρέμβαση του ελεγκτή, διότι το FPL είναι ήδη σε status COORDINATED, ACTIVE ή FINISHED.

Στην περίπτωση που το σήμα είναι EST ανοίγει το αντίστοιχο σχέδιο πτήσεως και ελέγχει αν συμφωνούν τα coordinate data που περιέχονται στο πλάνο και στο EST. Αν δεν συμφωνούν επικοινωνεί με τον αντίστοιχο τομέα για διευκρίνιση.

ii. "Ambiguous request"

Ο ελεγκτής της θέσης FD αναγνωρίζει με το μήνυμα αυτό ότι για μία πτήση υπάρχουν περισσότερα του ενός σχέδια πτήσης (με ίδια CALL SIGN, ADEP, ADES αλλά με διαφορετικό ETD), οπότε μέσω της επιλογής MORE-CNL (Cancel) ακυρώνει το αρχαιότερο από αυτά και με MOD-ENTER εισάγει τις όποιες αλλαγές στο σχέδιο πτήσης που διατηρεί, διορθώνοντας εν συνεχεία και τα όποια λάθη, αν υπάρχουν error messages.

6.5.2.2.3 Τα σήματα της ICAO queue έρχονται με δύο είδη προτεραιότητας: υψηλή και χαμηλή. Τα σήματα υψηλής προτεραιότητας εμφανίζονται πρώτα.

Τα σήματα με προτεραιότητα SS ή DD θεωρούνται σήματα υψηλής προτεραιότητας, ενώ όλα τα υπόλοιπα χαμηλής.

Όταν ο ελεγκτής της θέσης FD θέλει να διαβάσει ένα μήνυμα, το σύστημα επιλέγει αυτόματα το μήνυμα υψηλής προτεραιότητας και, αν δεν υπάρχει κανένα, τότε εμφανίζονται τα χαμηλής προτεραιότητας.

6.5.2.3 CFMU QUEUE

Ο ελεγκτής ενεργεί όπως και στην ICAO queue με τη διαφορά πως η μορφή του FPL είναι σε ADEXP format. Κατά τα λοιπά οι προεμβάσεις



είναι οι ίδιες. Επιπλέον δε εμφανίζονται και τα σήματα: MAN, ACH, REJ και APL.

Τα σήματα ACH (change) και APL (flight plan) τα διορθώνει, όπως και στην ICAO queue.

Για τα σήματα MAN (manual) και REJ (reject) ενημερώνει τον Flow controller για επικοινωνία με το IFPS.

Μηνύματα όπως "Invalid Addressee" ή "Missing field -RTEPTS" ή "Undefined" ακυρώνονται με ACK.

6.5.2.4 METEO QUEUE

Περιλαμβάνει μετεωρολογικά σήματα που δεν μπορεί να επεξεργασθεί το σύστημα αυτόματα.

Ο ελεγκτής της θέσης FD:

I. φροντίζει να υπάρχει πάντοτε διαθέσιμο το τελευταίο METEO

II. παρακολουθεί τα σήματα METEO και από αυτά όσα είναι:

- SPECI
- SIGMET
- AIRMET
- WARNINGS

τα εκτυπώνει και τα προωθεί στους εμπλεκόμενους τομείς, αφού ενημερώσει και τον προϊστάμενο Φυλακής.

6.5.2.5 OLDI QUEUE

Περιλαμβάνει σήματα OLDI που δεν μπορεί να επεξεργασθεί το σύστημα αυτόματα (βλ. παρ. 3.1.2.2.6.1, 3.1.2.2.6.2 και 3.1.2.2.6.3 του κεφαλαίου 3 του παρόντος Εγχειριδίου)

6.5.2.5.1 Συγκεκριμένα, έρχονται τα σήματα ABI και ACT για τους εξής τρεις λόγους:

- I. όταν δεν υπάρχει αντίστοιχο σχέδιο πτήσης (No corresponding flight plan)
- II. όταν υπάρχει αντίστοιχο σχέδιο πτήσης, το οποίο όμως διαφέρει στο ADEP ή στο ADES
- III. όταν υπάρχουν συντακτικά ή σημασιολογικά λάθη.

Όλα τα σήματα τυπώνονται στον MSP27. Αντίστοιχα γίνονται και οι διορθώσεις κατά περίπτωση.



Τα συνηθέστερα μηνύματα λάθους είναι τα εξής:

"The requested flight plan does not exist"

Όταν έρθει ABI και το σχέδιο πτήσης είναι αρνητικό, ο ελεγκτής το δημιουργεί με CRE (Creation) και στη συνέχεια ενεργοποιεί την επιλογή MOD –ENTER, ούτως ώστε το σύστημα να επεξεργασθεί αυτόματα το μήνυμα OLDI

Όταν έρθει ACT και το σχέδιο πτήσης είναι αρνητικό, ο ελεγκτής το δημιουργεί με QCRE (Quick Creation). Συνεργάζεται πάντα με το flow control ή αναζητά τα σχέδια πτήσεως στο AFTN terminal, για να συμπληρώσει σωστά τα στοιχεία του σχεδίου πτήσης και στις δύο περιπτώσεις.

"Ambiguous request"

Όταν έρθει ABI ή ACT και υπάρχουν δύο ή περισσότερα σχέδια πτήσης, τότε ο ελεγκτής κάνει CNL το αρχαιότερο και στη συνέχεια ενεργοποιεί την επιλογή MOD-ENTER ούτως ώστε το σύστημα να επεξεργασθεί αυτόματα το μήνυμα OLDI.

"No corresponding flight plan"

Όταν έρθει ABI ή ACT με διαφορετικά ADEP ή ADES από το σχέδιο πτήσης, τότε ο ελεγκτής διορθώνει το αντίστοιχο πεδίο του σχεδίου πτήσης, αφού πρώτα συμβουλευτεί το flow control ή το AFTN terminal.

"The fpl status is not compatible" or "C/S is already coordinated or active"

Όταν έρθει ABI ή ACT και το σχέδιο πτήσης είναι ήδη σε φάση Coordinated ή Active, τότε ο ελεγκτής κάνει ACK το αντίστοιχο σήμα, με την προϋπόθεση ότι τα δεδομένα του πλάνου και των σημάτων συμφωνούν. Σε αντίθετη περίπτωση ο ελεγκτής συμβουλευτεί το flow control ή το AFTN terminal και ενημερώνει τον αντίστοιχο τομέα ,πριν προβεί σε ACK του σήματος.

"ACT entry time outside window"

Όταν ο χρόνος που έχει το ACT διαφέρει περισσότερο από 90 λεπτά από το ETB (estimated time over boundary) που υπάρχει στο σχέδιο πτήσης, τότε ελεγκτής κάνει manual coordination χρησιμοποιώντας τους χρόνους του ACT.

"Level expected"

Όταν το μήνυμα ABI ή ACT έχει δύο επίπεδα πτήσης, τότε ελεγκτής επικοινωνεί τηλεφωνικά με το αντίστοιχο ACC για το ορθό και στη συνέχεια διορθώνει το μήνυμα.

"Turbulence incompatible" ή "Unknown aircraft type"

Ο ελεγκτής διορθώνει τη σωστή κατηγορία αεροδινών του α/φ ή τον τύπο του α/φ με βάση αυτόν που υπάρχει ήδη το σχέδιο πτήσης.



"Coordination point not in the route"

Ο ελεγκτής διορθώνει το σημείο εισόδου στο σχέδιο πτήσης εισάγοντας εκείνο του OLDI μηνύματος, αφού πρώτα συμβουλευτεί το flow control ή το AFTN terminal.

"Modification refused"

Το μήνυμα παρουσιάζεται μόνο όταν ο ελεγκτής της θέσης διαγράψει (κακώς) στο πεδίο 10 (equipment) κάποιον ή και όλους από τα S, W, Y όπως έχει αναλυθεί παραπάνω στη FPL queue. Στην περίπτωση αυτή, ο ελεγκτής της θέσης θα πρέπει να διαγράψει έναν ή περισσότερους από τους χαρακτήρες που ήδη υπάρχουν στο πεδίο 10 του σχεδίου πτήσης ή να εισάγει μόνος του σε αυτό το πεδίο τους χαρακτήρες που περιλαμβάνει το μήνυμα OLDI, διαγράφοντας τυχόν πλεονάζοντες και στη συνέχεια ενεργοποιεί την επιλογή MOD-ENTER, προκειμένου το σύστημα να επεξεργασθεί αυτόματα το μήνυμα OLDI..

6.5.2.6 RPL QUEUE

Περιλαμβάνει σήματα RPL για τα οποία έχει αποτύχει μια αυτόματη ανάρρωση από την RPL Data Base (δεν χρησιμοποιείται).

6.5.2.7 OTHERS QUEUE

Στη σειρά OTHERS έρχονται σήματα που, ενώ είναι σήματα τύπου AFTN Flight Plans ή σήματα ICAO, το σύστημα δεν τα αναγνωρίζει και ως εκ τούτου δεν μπορούν να πάνε σε καμία άλλη σειρά (queue).

Ο ελεγκτής της θέσης FD διορθώνει τα σήματα FPL, CHG, DLA, CNL, ACH και APL για να προωθηθούν στους ενδιαφερόμενους τομείς.

Σε αυτή τη σειρά έρχονται επίσης και σήματα NOTAM ή σήματα που ενδιαφέρουν το ΚΕΠΑΘ, τα οποία ο ελεγκτής πρέπει να εκτυπώσει και να τα πάει στον προϊστάμενο Φυλακής για περαιτέρω εκμετάλλευση.

Ακυρώνει με ACK τα σήματα CPM.

6.5.2.8 PERSONAL QUEUE (PQ)

Σε αυτή τη σειρά περιλαμβάνονται σήματα στα οποία αναγράφεται μηνύματα όπως:

Flight plan (call sign) is in time out of status (proposed ... inactive κ.λπ.).

Σε αυτή την περίπτωση, ο ελεγκτής της θέσης FD αναζητά με DPL (Display flight plan) το σχέδιο πτήσης και παρατείνει την παρουσία του στο σύστημα με την επιλογή MORE-BACK (ο cursor στο πεδίο ETD) τροποποιώντας την ώρα σε λίγο μεταγενέστερη της παρούσας.



Συνηθισμένη περίπτωση για α/δ με καθυστερήσεις ή για πτήσεις μακρινές, π.χ. υπερατλαντικές.

Επειδή τα σχέδια πτήσης παραμένουν για 30 λεπτά στη σειρά PQ από την ώρα που θα έρθει το μήνυμα, πρέπει η επέμβαση να γίνεται σε τακτά διαστήματα (όχι λιγώτερο από 30 λεπτά), διότι διαφορετικά το σχέδιο πτήσης θα χαθεί τελείως από το σύστημα.

Σημείωση.- Αν το σχέδιο πτήσης είναι σε κατάσταση COORDINATED ο ελεγκτής ενημερώνει αμέσως τον αντίστοιχο τομέα και δεν προβαίνει σε καμία αλλαγή στο ETD του σχεδίου πτήσης.

Αν το σχέδιο πτήσης είναι σε κατάσταση INACTIVE ή ACTIVE διαγράφει το σήμα PQ με ACK, χωρίς να προβεί σε κανενός είδους αλλαγή στο ETD του σχεδίου πτήσης.

Μηνύματα όπως:

"Missing CSN...17", "An invalid QNH message has been received", "AFTN CSN 63 duplicate message initial CSN 61", ακυρώνονται με ACK.

6.5.3 Γενική παρατήρηση για τις σειρές

6.5.3.1 Οι σειρές έχουν ορισμένη χωρητικότητα, δηλαδή 150 σήματα για κάθε σειρά FPL, ICAO, METO, RPL, OLDI ή OTHER και 1.500 σήματα για τη σειρά PQ.

Όταν γεμίσει κάποια σειρά από τις ανωτέρω, διαγράφεται αυτόματα το παλαιότερο σήμα και αντικαθίσταται με το νέο. (The first in/first out access method prevails for retrieving a message).

Αν ο ελεγκτής της θέσης FD, σε κάποια από τις σειρές, επιλέξει "NEXT", το σήμα παραμένει και βλέπει το επόμενο, ενώ αν επιλέξει "ACK", το σήμα ακυρώνεται και εξαφανίζεται από την βάση δεδομένων.

6.5.3.2 Ο ελεγκτής της θέσης FD ακολουθεί τη διαδικασία της παρ. 6.5.5.1 προκειμένου να εκτυπώσει σήματα από τις ανωτέρω σειρές της θέσης FD. Συγκεκριμένα:

1. επιλέγει την queue που περιέχει το προς εκτύπωση σήμα
2. ενεργοποιεί το πεδίο "PRINT" προκειμένου να μεταφερθεί το σήμα στο παράθυρο "LOGGER.PL" του υπολογιστή "THALES"
3. ακολουθεί την ίδια διαδικασία εκτύπωσης σήματος που αναφέρεται στην παρ. 6.5.5.1 για τον εκτυπωτή MSP27.



6.5.4 Σήματα NOTAM

Ο ελεγκτής της θέσης FD είναι υπεύθυνος να προωθεί στον προϊστάμενο Φυλακής τα σήματα NOTAM.

Προς τούτο:

1. αναζητά και εκτυπώνει ένα συγκεκριμένο NOTAM ή σήματα NOTAM μιας συγκεκριμένης χρονικής περιόδου από τον υπολογιστή "THALES INDUSTRIAL COMPUTER", ακολουθώντας τη διαδικασία της παρ. 6.5.5.1.
2. αναζητά και εκτυπώνει ένα συγκεκριμένο NOTAM στο AFTN TERMINAL ακολουθώντας τη διαδικασία των παρ. 6.5.5.1 και 6.5.5.2.

Σημείωση.– Ο υπολογιστής "THALES INDUSTRIAL COMPUTER" καταγράφει σε ημερήσια βάση τα αρχεία των σημάτων OLDI και NOTAM και βρίσκεται δίπλα στη θέση της FD.

6.5.4.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ ΣΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΗ "THALES INDUSTRIAL COMPUTER" ΣΤΟΝ ΕΚΤΥΠΩΤΗ MSP 27

Στην επιφάνεια εργασίας του υπολογιστή "THALES" πρέπει πάντα να είναι ανοικτά δύο παράθυρα:

- το "LOGGER.PL" όπου εμφανίζονται αυτόματα σήματα OLDI και NOTAM για μικρό χρονικό διάστημα και
- το "UNTITLEDOPENOFFICE.ORG1.1.5" το οποίο είναι κενό.

Επίσης στην επιφάνεια εργασίας του εν λόγω υπολογιστή υπάρχει ο φάκελος "OLDI_NOTAM" ο οποίος όταν ενεργοποιηθεί, παρουσιάζει όλα τα ημερήσια αρχεία που έχει καταγράψει το σύστημα με format "OLDI_NOTAM.2011_05_17".

6.5.4.1.1 Ο ελεγκτής της θέσης FD προβαίνει κατά σειράν στις ακόλουθες ενέργειες προκειμένου να εκτυπώσει ένα σήμα NOTAM:

1. ενεργοποιεί το φάκελο "OLDI_NOTAM"
2. ενεργοποιεί το αρχείο της ενδιαφερόμενης ημερομηνίας προκειμένου το σύστημα να εμφανίσει το αρχείο με όλες τις καταγραφές της συγκεκριμένης ημερομηνίας
3. επιλέγει τα πεδία "SEARCH" και ακολούθως "FIND" και εισάγει το ενδιαφερόμενο string π.χ. "NOTAM" ή τον αριθμό του NOTAM, εάν είναι γνωστός, προκειμένου το σύστημα να εμφανίσει το αντίστοιχο σήμα
4. επιλέγει το σήμα (με το αριστερό κουμπί του ποντικιού πατημένο) και το μεταφέρει στο παράθυρο "UNTITLEDOPENOFFICE.ORG1.1.5" (πατώντας τη ροδέλα του ποντικιού)



5. ενεργοποιεί το πεδίο "PRINT" προκειμένου να εκτυπωθεί το σήμα στον εκτυπωτή MSP27 (που βρίσκεται δίπλα).

6.5.4.2 Σε περίπτωση βλάβης του συστήματος "THALES", ο ελεγκτής της θέσης FD ενημερώνει τον προϊστάμενο Φυλακής και τους τεχνικούς του PALLAS UPGRADE.

6.5.5 AFTN TERMINAL

Ο ελεγκτής της θέσης FD έχει τη δυνατότητα να αναζητήσει στο εν λόγω τερματικό σήματα τα οποία ελήφθησαν από την ημερομηνία που θα εισαχθεί έως την τρέχουσα ώρα, ταξινομημένα σύμφωνα με το χρόνο λήψης. Το AFTN TERMINAL βρίσκεται στην έδρα του προϊσταμένου Φυλακής.

Ο ελεγκτής της θέσης FD προβαίνει, κατά σειράν, στις ακόλουθες ενέργειες στην επιφάνεια εργασίας του AFTN TERMINAL:

1. ενεργοποιεί το πεδίο "AFTN TERMINAL" (με διπλό κλικ) προκειμένου να "φορτώσει" την εφαρμογή AFTN, όπου μόλις ολοκληρωθεί εμφανίζεται το παράθυρο "AFTN TERMINAL SYSTEM"
2. επιλέγει το πεδίο "DB FILE" προκειμένου το σύστημα να φέρει όλα τα σήματα από την ημερομηνία που θα εισαχθεί μέχρι την τρέχουσα ώρα
3. εισάγει την ώρα με format HHMM και ενεργοποιεί το πεδίο "REFRESH" Το σύστημα φέρνει όλα τα σήματα που έχουν ληφθεί από την εισηγμένη ώρα έως την τρέχουσα, ταξινομημένα κατά το χρόνο λήψης.
Στην λίστα των αποτελεσμάτων, εμφανίζεται δεξιά το πεδίο "Message" στο οποίο αναγράφεται το είδος κάθε σήματος.
4. επιλέγει το σήμα αυτό (με απλό κλικ) προκειμένου να εμφανισθεί ολόκληρο στο κάτω μέρος του παραθύρου
5. ενεργοποιεί το πεδίο "PRINT" προκειμένου να εκτυπωθεί το σήμα στον εκτυπωτή που βρίσκεται δίπλα στο AFTN TERMINAL.

6.5.5.1 Ο ελεγκτής της θέσης FD έχει επίσης τη δυνατότητα να αναζητήσει στο εν λόγω τερματικό ένα συγκεκριμένο σήμα μέσω της επιλογής "SEARCH " που βρίσκεται στο ίδιο παράθυρο κοντά στην επιλογή "DB FILE".

Προς τούτο προβαίνει, κατά σειράν, στις ακόλουθες ενέργειες:

1. επιλέγει το πεδίο "SEARCH " προκειμένου να αναζητήσει ένα άλλο παράθυρο το οποίο εμφανίζεται με την επιλογή "SEARCH PATTERN"
2. γράφει στο πεδίο SEARCH PATTERN το σήμα που αναζητά π.χ. FPL, NOTAM, Callsign, αριθμό NOTAM κ.λπ.
Το σύστημα ανασύρει και παρουσιάζει το σήμα που αντιστοιχεί στην ως άνω αναζήτηση
3. επιλέγει το σήμα αυτό (με απλό κλικ) προκειμένου να εμφανισθεί ολόκληρο



4. ενεργοποιεί το πεδίο "PRINT" αν θέλει να εκτυπωθεί το σήμα στον εκτυπωτή που βρίσκεται δίπλα στο AFTN TERMINAL.

6.5.5.2 Σε περίπτωση βλάβης του AFTN TERMINAL, ελεγκτής της θέσης FD ενημερώνει τον προϊστάμενο Φυλακής και τους τεχνικούς του PALLAS UPGRADE.

6.5.6 Ο ελεγκτής της θέσης FD:

- I. ενεργεί, σε περίπτωσης υποβάθμισης των συστημάτων του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, σύμφωνα με το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1
- II. διορθώνει όλα τα σήματα και δεν αφήνει να γεμίσουν οι "σειρές"
- III. καταγράφει και παραδίδει στον προϊστάμενο Φυλακής ό,τι θεωρεί ότι πρέπει να διορθωθεί ή να μεταβληθεί στη λίστα της βάση δεδομένων
- IV. λαμβάνει γνώση, ενυπόγραφα, από το φάκελο Υπηρεσιακών Σημειωμάτων, για τις υπάρχουσες οδηγίες και διαταγές
- V. φροντίζει για την καλή κατάσταση των φακέλων και Εγχειριδίων τα οποία υπάρχουν στην αίθουσα του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, τα οποία, όταν απομακρύνει από τη θέση τους, μεριμνά να τα επανατοποθετήσει, ενημερώνοντας ανάλογα τον προϊστάμενο Φυλακής.
- VI. οφείλει να γνωρίζει ότι δεν επιτρέπεται να αφαιρούνται, να προστίθενται ή να τροποποιούνται σελίδες, από τα ανωτέρω Εγχειρίδια και φακέλους, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της Γραμματείας της Διεύθυνσης ή του ΚΕΠΜΑΘΜ/Α1/Γ.
- VII. υπογράφει στο Δελτίο Θέσης και συμπληρώνει την ώρα ανάληψης και λήξης των καθηκόντων του.



6.6 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ VFR

Ο ελεγκτής της θέσης VFR:

6.6.1 Παρέχει εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσης Αθηνών:

1. εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης:
 - I. στις γνωστές VFR πτήσεις μέχρι και το FL195, κατά τη διάρκεια της ημέρας, εκτός αν έχει καθορισθεί άλλη υπηρεσία σε μια συγκεκριμένη περιοχή που να παρέχει όμοια εξυπηρέτηση
 - II. στις IFR πτήσεις, μετά από αίτησή τους
2. εξυπηρέτηση συνέγερσης στις γνωστές VFR πτήσεις μέχρι και το FL195, εκτός αν έχει καθορισθεί άλλη υπηρεσία σε μια συγκεκριμένη περιοχή που να παρέχει όμοια εξυπηρέτηση.

6.6.2 Ενεργεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιλαμβάνονται:

1. στα σχετικά Εγχειρίδια εξυπηρέτησης Ε.Κ. του ICAO, του EUROCONTROL και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) (Εγχειρίδιο Λειτουργίας ΚΕΠΑΘΜ/Α1, ΣΕΑ ΚΕΠΑΘΜ/Α1, SMS, QMS κ.α.)
2. στους κοινοτικούς και εθνικούς κανονισμούς, στις Συμφωνίες Συνεργασίας (Letters of Agreement – LoAs) μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και των άλλων Υπηρεσιών παροχής εξυπηρετήσεων Ε.Κ., εντός ή εκτός του FIR Αθηνών (γειτονικά ACCs)
3. στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών Ελλάδος (AIP) και στα Παραρτήματα αυτού (AIP Supplements – AIC)
4. στις σχετικές Αγγελίες (NOTAM)
5. στις σχετικές αποφάσεις και οδηγίες της Διεύθυνσης ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

6.6.3 Πριν την ανάληψη των καθηκόντων του:

1. ενημερώνεται από τον προηγούμενο ελεγκτή της θέσης VFR:
 - I. για τη VFR κυκλοφορία που βρίσκεται σε εξέλιξη
 - II. για τις επικρατούσες συνθήκες εναέριας κυκλοφορίας στον τομέα VFR ή για τυχόν ιδιαιτερότητες σε ορισμένες πτήσεις που χρήζουν διαφορετική αντιμετώπιση από τη συνήθη
 - III. για την κατάσταση λειτουργίας των μέσων που χρησιμοποιεί, όπως είναι οι συχνότητες, τα τηλέφωνα κ.λπ.
 - IV. για τις στρατιωτικές ασκήσεις, air to air refueling, AUP ή καιρικά φαινόμενα, που πιθανόν να επηρεάσουν τις VFR πτήσεις
 - V. για νέες οδηγίες ή εντολές της Διεύθυνσης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 με άμεση εφαρμογή
 - VI. για οτιδήποτε άλλο επηρεάζει τη συγκεκριμένη θέση εργασίας



2. υπογράφει στο Δελτίο Θέσης και συμπληρώνει την ώρα ανάληψης των καθηκόντων του, όταν κατανοήσει τις πληροφορίες που του μεταβιβάζονται από τον παραδίδοντα ελεγκτή.

6.6.4 Μόλις αναλάβει τα καθήκοντά του:

1. ελέγχει, αν είναι ενεργοποιημένες στη θέση RX οι UHF συχνότητες του τομέα του
2. ελέγχει την καλή λειτουργία των συστημάτων της θέσης εργασίας του (VAR, AFTN, "ΠΗΓΑΣΟΣ" Emergency system*).

**Σημείωση.- Εκπομπή στη συχνότητα κινδύνου.*

6.6.5 Κατά την άσκηση του έργου του:

1. παρέχει, στην περιοχή που είναι αρμόδιος, εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης, χωρίς τη χρήση radar, στις γνωστές VFR πτήσεις
2. ενημερώνεται για την πρόοδο των πτήσεων αυτών από τις τυχόν αναφορές θέσης του πιλότου, σε όση έκταση το επιτρέπει η ραδιοτηλεφωνική κάλυψη ή από αναφορές και σήματα άλλων Υπηρεσιών εξυπηρέτησης Ε.Κ.
3. ενημερώνεται για τα NOTAM που αφορούν στη θέση VFR από τα αρχεία EXCEL και WORD που βρίσκονται στην οθόνη του "ΠΗΓΑΣΟΣ"
4. εκμεταλλεύεται από την οθόνη του τα σήματα που έρχονται στις "σειρές" της θέσης VFR, δηλαδή τα FPL των VFR πτήσεων, τα σήματα DEP ή ARR, τα μετεωρολογικά σήματα SIGMET, SPECI, AIRMET και WARNINGS κ.λπ.
5. συμπληρώνει, εκμεταλλεύεται και παρακολουθεί τα strips των VFR πτήσεων, των οποίων το σχέδιο πτήσης έχει ενεργοποιηθεί με τη λήψη σήματος ή αναφοράς αναχώρησης από:
 - υπηρεσία εξυπηρέτησης Ε.Κ.
 - υπηρεσία AFIS
 - τη ΣΑΔ
 - τον G/A/G
 - τον κυβερνήτη
 - σήμα DEP
 - σήμα EST
 - το τηλέφωνο
 - οποιοδήποτε άλλο μέσο

Σημείωση.- ΣΑΔ=Σταθερά Αεροναυτικά Δίκτυα

6. κλείνει το σχέδιο πτήσης μετά από λήψη σήματος ή αναφορά άφιξης από:
 - υπηρεσία εξυπηρέτησης Ε.Κ.
 - υπηρεσία AFIS



- τη ΣΑΔ
- τον G/A/G
- τον κυβερνήτη
- σήμα ARR
- το τηλέφωνο
- οποιοδήποτε άλλο μέσο

Σημείωση.- Είναι πολύ σημαντικό στις VFR πτήσεις, για λόγους συνέργειας, να γνωρίζει ο ελεγκτής της θέσης VFR το χρόνο άφιξης του α/φ στον τόπο προορισμού και τον τρόπο που θα κλείσει ο κυβερνήτης το σχέδιο πτήσης, όταν στον τόπο προσγείωσης δεν λειτουργεί αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ.

7. ανταλλάσσει τα δεδομένα μιας VFR πτήσης με άλλη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο 2 παρ. 2.10.12 του παρόντος Εγχειριδίου
8. συνεργάζεται, για τη μετατροπή του σχεδίου πτήσης από VFR σε IFR, με τον planner του σχετικού τομέα ή με την εμπλεκόμενη μονάδα ελέγχου, όπου και μεταβιβάζει όλες τις σχετικές πληροφορίες και, εν συνεχεία, αφού ο κυβερνήτης και το α/φ πληρούν όλες τις προϋποθέσεις για να διεξαχθεί η πτήση IFR, μεταβιβάζει στον κυβερνήτη την IFR εξουσιοδότηση που του εκχώρησε ο αρμόδιος planner ή η αρμόδια μονάδα ελέγχου και του υποδεικνύει να καλέσει στην κατάλληλη συχνότητα
9. όταν πληροφορηθεί για τη μετατροπή του σχεδίου πτήσης ενός α/φ από IFR σε VFR, συμπληρώνει το strip με τα δεδομένα του σχεδίου πτήσης και πληροφορεί το α/δ προορισμού ή άλλη επηρεαζόμενη μονάδα
10. ενημερώνει τον planner του τομέα ελέγχου, στην περιοχή ευθύνης του οποίου ίπταται ένα α/φ το οποίο συνεχίζει την πτήση του και μετά το πέρας της λειτουργίας της θέσης VFR, και τον πληροφορεί για τα ακόλουθα:
 - τα στοιχεία του σχεδίου πτήσης
 - τη θέση του α/φ
 - το ύψος του α/φ
 - τα επόμενα σημεία αναφοράς του κυβερνήτη και τα ETOs
 - το ETA
 - τις μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή
 - το λόγο της μετατροπής της πτήσης σε VFR κατά τη νύκτα.Τέλος, επιβεβαιώνει τη συχνότητα που θα καλέσει ο κυβερνήτης και ενημερώνει τον προϊστάμενο Φυλακής και το α/δ προορισμού
11. ενημερώνει τους κυβερνήτες για ειδικές μετεωρολογικές συνθήκες, μετεωρολογικά σήματα SIGMET, SPECI, AIRMET και WARNING, που του έχουν γίνει γνωστά και πιθανόν να επηρεάσουν τη διαδρομή πτήσης τους
12. μεταβιβάζει στην αρμόδια Προσέγγιση το αίτημα και εν συνεχεία ενημερώνει τον κυβερνήτη να καλέσει στην κατάλληλη συχνότητα, πριν από την είσοδό του στην TMA/MTMA, όταν ζητήσει εξουσιοδότηση, προκειμένου να προσεγγίσει:



- σε ύψη και διαδρομές διαφορετικές από τις καθορισμένες εντός της ΤΜΑ
 - SVFR μέσα σε ζώνη ελέγχου
- Σημείωση.- Αν ο κυβερνήτης, για τον οποιοδήποτε λόγο, αδυνατεί να επικοινωνήσει, τότε ο ελεγκτής εξασφαλίζει την έγκριση για λογαριασμό του και τον ενημερώνει να καλέσει εκ νέου στην κατάλληλη συχνότητα.*
13. ενημερώνει τον κυβερνήτη και την αρμόδια στρατιωτική μονάδα, όταν πληροφορηθεί ότι επηρεάζεται η διαδρομή πτήσης ενός α/φ από τυχόν ενεργοποίηση περιοχών συνεργασίας ΣΑΕ, του ΠΒΚ ή άλλων περιοχών και ο κυβερνήτης δεν έχει ενημερωθεί για αυτή την ενεργοποίηση πριν την αναχώρηση του α/φ
 14. ενημερώνει τις υπηρεσίες Προσέγγισης Αθηνών, Κέρκυρας, Ηρακλείου, Μακεδονίας ή Ρόδου, όταν πληροφορηθεί ότι VFR α/φ που θα επηρεάσει τις ΤΜΑς τους, έχει πρόβλημα στον transponder SSR
 15. ενεργεί, σε περίπτωση απόρριψης καυσίμων από α/φ που ίπταται με κανόνες VFR, σύμφωνα με τα περιγραφόμενα στο κεφάλαιο 7 παρ. 7.6.1 του παρόντος Εγχειριδίου, και συνεργάζεται με τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες ΠΕΑ ή APP. Το ελάχιστο ύψος που μπορεί να γίνει απόρριψη καυσίμων είναι τα 6000 FT
 16. πληροφορεί τον κυβερνήτη που τον αφορά ότι οφείλει να χρησιμοποιεί διεθνή, κατά την πρώτη προσγείωση στην Ελλάδα από χώρα εκτός Ε.Ε. ή κατά την τελευταία απογείωση από την Ελλάδα προς χώρα εκτός Ε.Ε.
 17. χρησιμοποιεί για τη μεταβίβαση των πληροφοριών όλα τα διαθέσιμα ραδιοτηλεπικοινωνιακά μέσα και, σε περίπτωση αδυναμίας ή μη ύπαρξης τηλεφωνικής γραμμής, φροντίζει να μεταβιβαστούν μέσω G/A/G
 18. όταν ενημερωθεί ότι ένα α/δ είναι κάτω από τα ελάχιστα για VFR πτήσεις, πληροφορεί τον κυβερνήτη της πτήσης που έχει προορισμό το α/δ αυτό.
Εάν δεν αποκτήσει επαφή με το α/φ για να μεταβιβάσει την πληροφορία ή εάν υπάρχει αμφιβολία ότι ο κυβερνήτης έλαβε τη σχετική πληροφορία, τότε ο ελεγκτής προσπαθεί να τη μεταβιβάσει με τους τρόπους που αναφέρονται στην παρ.6.6.7.1
 19. χρησιμοποιεί τις καθιερωμένες φρασεολογίες στις επικοινωνίες με τον κυβερνήτη, καθώς και στις τηλεφωνικές επικοινωνίες ή ενδοσυνεννοήσεις, για να αποφευχθούν τυχόν παρανοήσεις
 20. πραγματοποιεί όλες τις επικοινωνίες, μέσω όλων των μαγνητοφωνούμενων ραδιοτηλεπικοινωνιακών μέσων (συχνότητες, τηλέφωνα, G/A/G κ.λπ.) που έχει στη διάθεσή του
 21. ενημερώνει τον προϊστάμενο Φυλακής για α/φ που γνωρίζει ή του γνωστοποιείται ότι χρήζει ειδικής μεταχείρισης ή βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης και ενεργεί, ανάλογα με την περίπτωση, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο 7 του παρόντος Εγχειριδίου
 22. ειδοποιεί τον προϊστάμενο Φυλακής για την έναρξη διαδικασίας σήμανσης της φάσης αβεβαιότητας για VFR α/φ, όπως



περιγράφεται στο κεφάλαιο 2 παρ. 2.10.10.4 του παρόντος Εγχειριδίου

23. ενεργεί, σε περίπτωση που ο κυβερνήτης μιας VFR πτήσης αναφέρει ότι δεν είναι σίγουρος για τη θέση του ή ότι έχει χαθεί ή ότι αντιμετωπίζει δυσμενείς καιρικές συνθήκες, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο 2 παρ. 2.10.11 του παρόντος Εγχειριδίου
24. συμπεριφέρεται και ενεργεί, σε περίπτωση αεροπειρατείας, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο 7 παρ. 7.3 του παρόντος Εγχειριδίου
25. ενεργεί, σε περίπτωση απώλειας επικοινωνίας, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο 7 παρ. 7.5 του παρόντος Εγχειριδίου
26. αναφέρει κάθε βλάβη ή δυσλειτουργία των μέσων που χρησιμοποιεί στον προϊστάμενο Φυλακής και στους εμπλεκόμενους
27. ενεργεί σε περίπτωση βλάβης του VAR, σύμφωνα με το αναγραφόμενο στο Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1
28. αρχειοθετεί στις ανάλογες θυρίδες τα strips και τα σήματα των VFR πτήσεων, συμπληρώνει το σχετικό έντυπο ταξινόμησης των strips και το παραδίδει μαζί με αυτά στον προϊστάμενο Φυλακής μετά το πέρας της λειτουργίας της θέσης VFR.

Σημείωση.- Τα δεδομένα της θέσης VFR που τηρούνται γραπτά (strips, σήματα, έντυπα κ.λπ.) θα πρέπει να φυλάσσονται για 90 μέρες τουλάχιστον και εν συνεχεία να καταστρέφονται, εάν εν τω μεταξύ δεν έχει γίνει γνωστή η ανάγκη για περαιτέρω φύλαξή τους (π.χ. ότι ένα συμβάν χρειάζεται διερεύνηση)

Τα αρχεία για τα οποία έχει γίνει γνωστή η ανάγκη για περαιτέρω φύλαξη καταστρέφονται κατόπιν ειδικής αδειάς της αρμόδιας Αρχής.

6.6.6 Κατά τις ώρες μη λειτουργίας της θέσης VFR, ο τομείς AC4, AC5 και AC6 ακροώνται συνεχώς στις συχνότητες του FIC/VFR 130.700, 119.750 και 130.925 αντίστοιχα.

Προς τούτο, με το πέρας των VFR πτήσεων το βράδυ και με την ενεργοποίηση της θέσης το πρωί, ο ελεγκτής της θέσης VFR ενημερώνει σχετικά τους planners των τομέων AC4, AC5 και AC6.

Τα καθήκοντα του ελεγκτή και τις αρμοδιότητες της θέσης VFR, τις ώρες που δεν λειτουργεί η θέση VFR, ασκούν οι ελεγκτές του τομέα ελέγχου του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, στη συχνότητα του τομέα, στην περιοχή ευθύνης των οποίων ίπταται το α/φ.

Εάν κάποιος α/φ καλέσει στις συχνότητες του FIC/VFR στους τομείς AC4, AC5 ή AC6, τις ώρες που δεν λειτουργεί η θέση VFR, εξυπηρετούν ή παραπέμπουν το α/φ, ανάλογα με την περιοχή που βρίσκεται, στον τομέα ή στη μονάδα ελέγχου στην περιοχή ευθύνης του/της οποίου/ας ίπταται, μεταβιβάζοντάς του και την αντίστοιχη συχνότητα.

6.6.7 Ο ελεγκτής της θέσης VFR ακροάται στις ακόλουθες συχνότητες:

- VHF:
 - 130.925 MHz για το δυτικό τμήμα του FIR Αθηνών,



- 119.750 MHz για το νότιο τμήμα του FIR Αθηνών
- 130.700 MHz για το βόρειο τμήμα του FIR Αθηνών
- UHF:
 - 359.700 MHz για το δυτικό τμήμα του FIR Αθηνών
 - 363.175 MHz για το νότιο και το βόρειο τμήμα του FIR Αθηνών
- Emergency:
 - 121.500 VHF
 - 243.000 UHF.

6.6.7.1 Ο ελεγκτής της θέσης VFR, σε περίπτωση που δεν μπορεί να επικοινωνήσει με α/φ, προσπαθεί να αποκαταστήσει επαφή με τους ακόλουθους τρόπους:

- I. μέσω άλλων α/φ που ακροώνται στην ίδια συχνότητα
- II. μέσω των συχνοτήτων των τομέων ελέγχου του ΚΕΠΑΘΜ/Α1
- III. μέσω των συχνοτήτων άλλων μονάδων ελέγχου
- IV. μέσω G/A/G
- V. με τυφλή εκπομπή (blind transmission)
- VI. μέσω της συχνότητας κινδύνου, εάν κρίνεται απαραίτητο
- VII. με οποιοδήποτε άλλο πρόσφορο μέσο.

6.6.8 Ο ελεγκτής της θέσης VFR πλέον των αναφερομένων στην παρ. 3, της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και ΚΕΝΑ, ενημερώνει το ΚΕΝΑ:

1. για στρατιωτικό α/φ ή ελικόπτερο ξένης εθνικότητας, για τα οποία δεν υπάρχει σχέδιο πτήσης, και λαμβάνει γνώση για την πτήση είτε μέσω συχνότητας είτε μέσω σήματος EST ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο.
Το ΚΕΝΑ, εν συνεχεία, ενημερώνει τον ελεγκτή της θέσης VFR για την ύπαρξη ή όχι διπλωματικής αδειας
2. για πτήσεις ειδικού ενδιαφέροντος, όπως emergency κ.λπ.
3. για αλλαγή α/δ προορισμού
4. για το EST που λαμβάνει και αφορά VFR πτήση που εισέρχεται στο FIR Αθηνών,
5. για τις VFR πτήσεις που απογειώνονται από α/δ που βρίσκεται στην περιοχή ευθύνης του και στο οποίο δεν υπάρχουν τηλεπικοινωνιακές ευκολίες
6. για μετατροπή του σχεδίου πτήσης από VFR σε IFR.



- 6.6.9 Ο ελεγκτής της θέσης VFR:
- I. λαμβάνει γνώση, ενυπόγραφα, από το φάκελο Υπηρεσιακών Σημειωμάτων, για τις νέες οδηγίες και διαταγές, σχετικές με τη διεξαγωγή του έργου του.
 - II. φροντίζει για την καλή κατάσταση των φακέλων και Εγχειριδίων τα οποία υπάρχουν στην αίθουσα του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, τα οποία, όταν απομακρύνει από τη θέση τους, μεριμνά να τα επανατοποθετήσει, ενημερώνοντας ανάλογα τον προϊστάμενο Φυλακής.
 - III. οφείλει να γνωρίζει ότι δεν επιτρέπεται να αφαιρούνται, να προστίθενται ή να τροποποιούνται σελίδες, από τα ανωτέρω Εγχειρίδια και φακέλους, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της Γραμματείας της Διεύθυνσης ή του ΚΕΠΜΑΘΜ/Α1/Γ.
- 6.6.10 Για καταστάσεις ανάγκης α/φ ή για παραβάσεις κανόνων Ε.Κ., ο ελεγκτής της θέσης VFR, μπορεί να συμπληρώσει το:
- I. "Συμπληρωματικό έντυπο εκτάκτου συμβάντος" (βλέπε σχετικό Υπόδειγμα στο κεφάλαιο 7 του παρόντος εγχειριδίου), για να περιγράψει και σχολιάσει ο ίδιος όλα τα στοιχεία του εκτάκτου συμβάντος στην Ε.Κ., προκειμένου να διερευνηθεί το γεγονός πληρέστερα από το Τμήμα Διερεύνησης και Εξειδίκευσης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1
 - II. "Δελτίο παράβασης α/φ" (βλέπε σχετικό Υπόδειγμα στο κεφάλαιο 7 του παρόντος εγχειριδίου), σε περίπτωση που διαπιστώσει παράβαση κανόνων Ε.Κ. από πολιτικό ή στρατιωτικό α/φ.
- 6.6.11 Κατά την παράδοση των καθηκόντων του:
- ενημερώνει τον αντικαταστάτη ελεγκτή για όλα όσα αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 6.6.3
 - συμπληρώνει την ώρα παράδοσης στο Δελτίο Θέσης Εργασίας.
- 6.6.12 Διευκρινήσεις
- Με τον όρο α/φ (αεροσκάφος) εννοούμε αεροπλάνα και ελικόπτερα γενικώς.
- Με τον όρο α/δ (αεροδρόμιο) εννοούμε και τοποθεσίες που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από ορισμένους τύπους α/φ, όπως ελικόπτερα, αερόστατα και υδροπλάνα.



6.7 Η ΘΕΣΗ ΤΟΥ FIC

Το FIC είναι η μόνη υπεύθυνη και αρμόδια μονάδα για την προώθηση των πληροφοριών στο ΕΚΣΕΔ και τη σήμανση και εφαρμογή των φάσεων αβεβαιότητας, συναγερμού ή κινδύνου, αναλόγως της περιστάσεως.

Η θέση αυτή του FIC ενεργοποιείται από τον προϊστάμενο Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, στελεχώνεται αναλόγως όταν παρουσιασθεί κατάσταση ανάγκης σε α/φ και λειτουργεί υπό την άμεση επίβλεψη και εποπτεία αυτού.



6.8 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΗ FLOW CONTROL

6.8.1 Ο ελεγκτής Flow Control:

6.8.1.1 Είναι υπεύθυνος για όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη διαχείριση της ροής της Ε.Κ. (ATFCM) σε συνεργασία με το Eurocontrol (CFMU) κατά τη διάρκεια των φάσεων Pre-tactical και Tactical, όπως αυτές ορίζονται στα σχετικά εγχειρίδια του Eurocontrol.

Στα καθήκοντα του ελεγκτή Flow Control περιλαμβάνεται και η συνεργασία με το Eurocontrol (CFMU) και τους λοιπούς εμπλεκόμενους κατά περίπτωση (προϊστάμενος Φυλακής ΚΕΠΑΘΜ/Α1, υπηρεσίες Ε.Κ. αεροδρομίων) για την έγκαιρη εφαρμογή μέτρων ελέγχου ροής της κυκλοφορίας, όποτε απαιτείται, τόσο στους τομείς ελέγχου του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 όσο και στα α/δ. Περιλαμβάνονται επίσης τα καθήκοντα της θέσης FMP (Flow Management Position), όπως αυτά περιγράφονται στα σχετικά εγχειρίδια του ICAO και του Eurocontrol.

Ο ελεγκτής Flow Control, κατά την άσκηση των καθηκόντων του, είναι κάτω από την άμεση εποπτεία του προϊσταμένου Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

6.8.1.2 Ενεργεί σύμφωνα με:

1. τις σχετικές δημοσιεύσεις (AIP, AIP SUPPLEMENTS, NOTAMS κ.λπ.)
2. τα διαλαμβανόμενα στο LoA (Letter of Agreement) μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και του Eurocontrol
3. τα διαλαμβανόμενα στα σχετικά εγχειρίδια του ICAO
4. τα διαλαμβανόμενα στο εγχειρίδιο του CFMU (CFMU Handbook) και τα συμπληρώματά του (Supplements to the CFMU Handbook)
5. τις υπάρχουσες συμφωνίες (LoA) μεταξύ του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και άλλων υπηρεσιών της ΥΠΑ ή γειτονικών ACC
6. τις σχετικές αποφάσεις και οδηγίες της Διεύθυνσης ΚΕΠΑΘΜ/Α1
7. τις οδηγίες του προϊσταμένου Φυλακής ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

6.8.1.3 Πριν την ανάληψη των καθηκόντων του:

1. ενημερώνεται από τον προηγούμενο ελεγκτή F.C. και από τα υπηρεσιακά σημειώματα:
 - I. για κάθε ιδιαιτερότητα της ημέρας, π.χ. νέες οδηγίες, μειωμένη χωρητικότητα (capacity) α/δ λόγω καιρού, έργων ή άλλης αιτίας, μειωμένη χωρητικότητα (capacity) τομέων του ΚΕΠ λόγω τεχνικών ή άλλων προβλημάτων, καιρικές συνθήκες που επηρεάζουν την ανάπτυξη τομέων ή την κυκλοφορία σε αυτούς, απεργίες, τεχνικά προβλήματα, ιδιαίτερες διαδικασίες που έχει θέσει σε εφαρμογή το CFMU, σήματα ANM και AIM που θα έχουν επιπτώσεις στο έργο του



- II. για τους περιορισμούς που είναι σε ισχύ, όπως και για αυτούς που υπάρχει ανάγκη να τεθούν ή είναι δυνατό να αρθούν, κατά το πρώτο διάστημα της Φυλακής του
 - III. για την ανάγκη λειτουργίας περισσότερων τομέων ή τη δυνατότητα σύμπτυξης τομέων κατά το πρώτο διάστημα της υπηρεσίας του, όπως και για την ανάγκη αλλαγής της διάταξης ενεργοποίησης των τομέων (configuration) για το διάστημα αυτό
 - IV. για κάθε διακανονισμό ή συμφωνία (π.χ. διαφοροποίηση, αύξηση ή μείωση του capacity τομέων ή α/δ, συμφωνία για αποδοχή περισσότερων πτήσεων στους τομείς ή στα α/δ, ειδικές ρυθμίσεις για μεμονωμένες πτήσεις ή ομάδες πτήσεων κ.λπ.) που έχει γίνει μεταξύ του FMP και του CFMU ή μεταξύ του FMP και διαφόρων υπηρεσιών Ε.Κ. (π.χ. ΠΕΑ κ.λπ.)
2. υπογράφει το Δελτίο Θέσης F.C. προ της αναλήψεως των καθηκόντων του.

6.8.1.4 Κατά την άσκηση του έργου του:

1. παρακολουθεί στενά τον αναμενόμενο φόρτο κυκλοφορίας των τομέων ελέγχου, αναλύει την κυκλοφορία (είδος, πολυπλοκότητα, εμπλοκές, χρονική κατανομή κ.λπ.) και εισηγείται έγκαιρα στον προϊστάμενο Φυλακής, ο οποίος φέρει την ευθύνη της τελικής απόφασης για:
 - I. τη σύμπτυξη των τομέων, όποτε είναι δυνατή
 - II. την ανάπτυξη περισσότερων τομέων, αν απαιτείται
 - III. την αλλαγή της διάταξης ενεργοποίησης των τομέων (configuration) των ΚΕΠ, αν είναι σκόπιμη
 - IV. την ανάγκη προσαρμογής της χωρητικότητας (capacity) των τομέων στην πραγματική δυνατότητα του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, λαμβανομένων υπόψη των τεχνικών προβλημάτων, καιρικών συνθηκών, ασκήσεων, δεσμεύσεων εναερίου χώρου κ.λπ.
 - V. κάθε άλλη πρόσφορη κατά την κρίση του ενέργεια (συμφωνία για αποδοχή περισσότερων α/φ στους τομείς για περιορισμένα χρονικά διαστήματα κ.λπ.), έτσι ώστε είτε να αποτραπεί η ανάγκη επιβολής περιορισμών είτε να περιορισθεί κατά το δυνατόν το αναγκαίο χρονικό διάστημα επιβολής των.
 - VI. την επιβολή περιορισμών στην κυκλοφορία των τομέων, αν δεν υπάρχει άλλη επιλογή
 - VII. την εφαρμογή του σχεδίου έκτακτης ανάγκης αν οι συνθήκες το απαιτούν.

Για την παρακολούθηση του αναμενόμενου φόρτου και την ανάλυση της κυκλοφορίας, χρησιμοποιεί και εκμεταλλεύεται τις ευκολίες που του παρέχει το CHMI (π.χ. Monitor, Traffic counts, flow counts, Flight list, Occupancy, Point και Airspace profile, Archive, ATM messages και κάθε άλλη διαθέσιμη δυνατότητα).



- Αφού λάβει υπόψη του τα δεδομένα της κυκλοφορίας που προκύπτουν από τις παραπάνω πηγές και κάνοντας χρήση της εμπειρίας του και της ευθυκρισίας του, εισηγείται στον προϊστάμενο Φυλακής, κατά περίπτωση, την πλέον ενδεδειγμένη κατά την κρίση του ενέργεια
2. συνεργάζεται με το CFMU για τις ενδεδειγμένες ενέργειες, προκειμένου να εξυπηρετηθεί η εναέρια κυκλοφορία κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο, για την αποφυγή περιορισμών αν είναι δυνατό, όπως και για την επιβολή περιορισμών στην κυκλοφορία των τομέων και για όσο χρονικό διάστημα είναι αναγκαίο, ενεργώντας σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στην παράγραφο 6.8.4 σημείο 1
 3. επικαιροποιεί την τρέχουσα διάταξη ενεργοποίησης των τομέων (configuration), αν είναι διαφορετική από αυτή που έχει δηλωθεί.
Αν το κρίνει σκόπιμο συνεργάζεται με το τμήμα tactical του CFMU
 4. παρακολουθεί με ιδιαίτερη προσοχή τον αναμενόμενο φόρτο εργασίας των αεροδρομίων και:
 - I. συνεργάζεται με τις αρμόδιες υπηρεσίες αεροδρομίων (ΠΕΑ – AFIS, κατά περίπτωση) και με το CFMU για την καλύτερη διεύθυνση της αναμενόμενης κυκλοφορίας (αποδοχή μεγαλύτερου αριθμού αεροσκαφών, πρόσκαιρη αύξηση της χωρητικότητας κ.λπ.). Τηρεί απαρέγκλιτα την αρχή της ίσης μεταχείρισης των πτήσεων. Ενημερώνει άμεσα το CFMU για κάθε συμφωνία που κάνει στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του με τις αρμόδιες υπηρεσίες των αεροδρομίων
 - II. συνεργάζεται με τις ανωτέρω υπηρεσίες και το CFMU για την έγκαιρη επιβολή περιορισμών στην κυκλοφορία των αεροδρομίων, όταν και για όσο χρονικό διάστημα είναι αναγκαίο
 5. παρακολουθεί ανελλιπώς την εφαρμογή των μέτρων ATFCM, τόσο στους τομείς ελέγχου όσο και στα αεροδρόμια, και φροντίζει, σε συνεργασία με το CFMU, τόσο για την άρση των μέτρων όταν δεν είναι απαραίτητα όσο και για την επέκτασή τους όταν απαιτείται
 6. ενημερώνει άμεσα το CFMU για κάθε έκτακτο περιστατικό που μπορεί να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στο capacity τομέων ελέγχου ή αεροδρομίων ή μπορεί με οποιονδήποτε τρόπο να επηρεάσει δυσμενώς τη ροή της κυκλοφορίας
 7. συνεργάζεται με το CFMU και τους εμπλεκόμενους (προϊστάμενος Φυλακής ΚΕΠΑΘΜ/Α1, ΠΕΑ ή AFIS αεροδρομίων) για την ανάληψη άμεσων ενεργειών ή την λήψη μέτρων με στόχο την επίλυση αιφνίδιων προβλημάτων (κορεσμός χώρου στάθμευσης αεροδρομίων, αδυναμία ΠΕΑ για συμμόρφωση με CTOT λόγω ειδικών συνθηκών, μη αναμενόμενη υπερφόρτωση τομέα, τεχνικά προβλήματα κ.λπ.)
 8. ενημερώνει άμεσα όλους τους εμπλεκόμενους, όποτε χρειασθεί, για την ανάγκη εφαρμογής του Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης του CFMU



- (CFMU Contingency Plan), σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο LoA μεταξύ του Eurocontrol και του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, και φροντίζει, σε συνεργασία με αυτούς, για τη σωστή εφαρμογή του
9. ενημερώνει άμεσα το CFMU για την εφαρμογή του Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης των ΚΕΠ (εκκένωση χώρου, μη πλήρης διαθεσιμότητα των συστημάτων PALLAS – VAR), όποτε απαιτείται, και φροντίζει για την άμεση ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων με τη ροή της κυκλοφορίας, ακολουθώντας τις οδηγίες του προϊσταμένου Φυλακής
 10. αποστέλλει άμεσα στο CFMU τα ανάλογα σήματα, όταν ειδοποιηθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες των αεροδρομίων (ΠΕΑ ή AFIS κατά περίπτωση) για δυσμενείς καιρικές συνθήκες (χαμηλή ορατότητα, κ.λπ.) στα α/δ
 11. αποστέλλει στο CFMU τα σήματα REA για τις περιπτώσεις που προβλέπονται από τα σχετικά εγχειρίδια του Eurocontrol – CFMU, όταν ειδοποιηθεί από τον ΠΕΑ (ή AFIS) του αεροδρομίου αναχώρησης
 12. καταβάλλει κάθε προσπάθεια για την επίλυση έκτακτων προβλημάτων σχετικών με την ομαλή ροή της κυκλοφορίας, συνεργαζόμενος με τους εμπλεκόμενους (CFMU, μονάδες ελέγχου E.K., γειτονικά ACCs κ.λπ.)
 13. συνεργάζεται με τις αεροπορικές εταιρείες και τους παρέχει, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του, αρωγή για την αντιμετώπιση έκτακτων προβλημάτων που πιθανόν να παρουσιάζονται σε μεμονωμένες πτήσεις, εφαρμόζοντας την αρχή της ίσης μεταχείρισης
 14. κατά τη διάρκεια της φάσης Pre-tactical, προετοιμάζει την διάταξη ενεργοποίησης των τομέων (configuration) της επόμενης ημέρας, λαμβάνοντας υπ όψη όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες (αναμενόμενη κυκλοφορία, προσωπικό, προβλήματα συστημάτων) συνεργάζεται με το CFMU και όλους τους εμπλεκόμενους, με στόχο την πλέον αποτελεσματική λειτουργία της φάσης αυτής. Κατά τη διάρκειά της, λαμβάνει μέρος σε τηλεδιασκέψεις, όποτε απαιτείται, και αποφασίζει σε συνεργασία με το CFMU (Eurocontrol) για την εφαρμογή "σεναρίων" όδευσης της κυκλοφορίας για την επόμενη ημέρα, αν οι συνθήκες και ο αναμενόμενος φόρτος της κυκλοφορίας το επιβάλλουν
 15. εκδίδει και τυπώνει flight lists για κάθε επιχειρησιακό τομέα χωριστά, σε τακτά χρονικά διαστήματα (π.χ. ανά μία ώρα), όταν λάβει σχετική εντολή από τον προϊστάμενο Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 λόγω πτώσης του FDPS.

6.8.1.5

Κατά τη διάρκεια απεργιακών κινητοποιήσεων, φροντίζει, σε συνεργασία με το CFMU, για την ομαλή διεξαγωγή των πτήσεων, που σύμφωνα με τη σχετική Αγγελία δεν επηρεάζονται από την κινητοποίηση, κάνοντας



χρήση των δυνατοτήτων που του παρέχει το CHMI και κάθε άλλου μέσου ή πληροφορίας.

- 6.8.1.6 Παρακολουθεί μέσω των κυκλωμάτων CHMI τα σήματα που αφορούν στο έργο του, εκμεταλλεύεται αυτά που απαιτούν άμεσες ενέργειες από μέρους του, εκτυπώνει όσα από τα παραπάνω ενδιαφέρουν την Ελλάδα (προτάσεις για αποφυγή του FIR Αθηνών, αναφορές για μεγάλες αναμενόμενες καθυστερήσεις, αναφορές για προβλήματα ή εξαιρετικές καταστάσεις κ.λπ.) και τα παραδίδει στον προϊστάμενο, με την ένδειξη "ΚΕΠΑΘΜ/Α1/ΣΤ", για την προώθησή τους προς το Δ/ΚΕΠΑΘΜ/Α1.
- 6.8.1.7 Όταν οι περιστάσεις το απαιτούν (π.χ. φόρτος εργασίας κ.λπ.), ζητάει από τον προϊστάμενο να ορίσει και άλλον κατάλληλο ελεγκτή Ε.Κ., ο οποίος θα τον συντρέξει στο έργο του.
- 6.8.1.8 Ενημερώνεται από το φάκελο της θέσης F.C. για τις υπάρχουσες οδηγίες και διαταγές και υπογράφει ότι έλαβε γνώση.
- 6.8.1.9 Τηρεί το ημερολόγιο της θέσης FMP, όπου αναγράφει κάθε σχετικό με την υπηρεσία του συμβάν, π.χ. κλείσιμο α/δ για κάποιο λόγο, ανάγκη λήψης έκτακτων μέτρων για την προστασία της κυκλοφορίας των τομέων ή των αεροδρομίων, DIVERT πτήσεων λόγω υπερφόρτωσης τομέων ή αεροδρομίων, φαινόμενα παραβίασης του RAD, περιπτώσεις αδυναμίας συμμόρφωσης με τα CTOT, επιβολή περιορισμών και άρση τους, συμφωνίες με τις διάφορες μονάδες ελέγχου Ε.Κ. για μεγαλύτερο capacity, όπως και άλλα θέματα που κρίνει ότι πρέπει να αναφερθούν.
- Αναγράφει επίσης και τους περιορισμούς που επιβάλλονται τόσο στους τομείς όσο και στα α/δ, αναφέροντας την ώρα έναρξης και λήξης τους, όπως και τον αναμενόμενο φόρτο κατά τη στιγμή της επιβολής.
- 6.8.1.10 Κατά την παράδοση των καθηκόντων του, ενημερώνει πλήρως τον αντικαταστάτη του για τα αναφερόμενα στην παράγραφο 6.8.3.



(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΓΚΗΣ – ΕΚΤΑΚΤΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

7.1 ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΓΚΗΣ - 1 -

7.1.1 Γενικά.....	- 1 -
7.1.2 Ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες κινδύνου.....	- 4 -
7.1.3 Ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες επείγουσας ανάγκης.....	- 7 -
7.1.4 Επικοινωνίες σχετικά με έκνομες ενέργειες.....	- 9 -
7.1.5 Εξυπηρέτηση συνέγερσης	- 10 -
7.1.6 Παροχή πληροφοριών στον εκμεταλλεόμενο	- 11 -
7.1.7 Ευθύνη συντονισμού μεταξύ των μονάδων για την παροχή εξυπηρέτησης συνέγερσης	- 12 -

7.2 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΑΝΑΓΚΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ - 13 -

7.2.1 Γενικά.....	- 13 -
7.2.2 Φάση αβεβαιότητας (Uncertainty phase).....	- 13 -
7.2.3 Φάση συναγερμού (Alert phase).....	- 15 -
7.2.4 Φάση κινδύνου (Distress phase)	- 17 -
7.2.5 Λήξη των φάσεων αβεβαιότητας – συναγερμού – κινδύνου	- 19 -
7.2.6 Αεροπορικό συμβάν και αεροπορικό ατύχημα	- 20 -



7.3	ΑΕΡΟΠΕΙΡΑΤΕΙΑ – ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΑΕΡΙΑ ΑΠΕΙΛΗ (RENEGADE)	
	- 25 -	
7.3.1	Γενικά.....	- 25 -
7.3.2	Αξιολόγηση πληροφοριών	- 25 -
7.3.3	Ενέργειες Μονάδων Εξυπηρέτησης Ε.Κ.....	- 26 -
7.3.4	Ενέργειες ελεγκτών Ε.Κ.	- 27 -
7.4	ΔΟΛΙΟΦΘΟΡΕΣ – ΑΠΕΙΛΕΣ – ΣΥΜΒΑΝΤΑ- 32 -	
7.4.1	Δολιοφθορές.....	- 32 -
7.4.2	Απειλές.....	- 33 -
7.4.3	Συμβάντα	- 34 -
7.5	ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ - 35 -	
7.5.1	Γενικά.....	- 35 -
7.5.2	Διαδικασίες ισχύουσες σε περίπτωση απώλειας επικοινωνίας	- 35 -
7.5.3	Παρακώλυση συχνότητας (Blocked frequency).....	- 42 -
7.5.4	Χρήση συχνότητας από αναρμόδια άτομα.....	- 43 -
7.6	ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΑΛΛΩΝ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ - 44 -	
7.6.1	Διαδικασία απόρριψης καυσίμων.....	- 44 -
7.6.2	Χαμένο ή άγνωστο α/φ	- 46 -
7.6.3	Διαχωρισμός έκτακτης ανάγκης (Emergency separation)	- 47 -
7.6.4	Κάθοδος επείγουσας ανάγκης.....	- 48 -
7.6.5	Αναχαίτιση πολιτικού α/φ	- 50 -
7.6.6	Ευθύνες σε σχέση με στρατιωτική κυκλοφορία	- 52 -
7.6.7	Διαδικασίες ACAS	- 53 -



7.6.8	Δυσλειτουργίες transponder και επαλήθευση πληροφοριών ύψους	- 54 -
7.6.9	Υποβάθμιση ή απώλεια του συστήματος RNAV	- 54 -
7.6.10	Διαδικασίες Short-term conflict alert (STCA).....	- 55 -
7.6.11	Διαδικασίες Minimum safe altitude warning (MSAW).....	- 56 -
7.6.12	Αναφορά συμβάντων εναέριας κυκλοφορίας	- 57 -
7.6.13	Emergency Signal "ELT"	- 58 -
7.6.14	Διαδικασία μεταβίβασης μηνυμάτων σχεδίου πτήσης "TFR" (DOC 4444- Transfer).....	- 58 -
7.6.15	Fuel emergency και minimum fuel (DOC 4444 -παρ. 15.5.4 & Annex 6 - παρ. 4.3.7).....	- 59 -



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΓΚΗΣ–ΕΚΤΑΚΤΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

7.1 ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

7.1.1 Γενικά

7.1.1.1 Οι καταστάσεις κινδύνου και επείγουσας ανάγκης ορίζονται ως εξής:

- Κατάσταση κινδύνου χαρακτηρίζεται η κατάσταση κατά την οποία ένα α/φ ή οι επιβαίνοντες σε αυτό απειλούνται από σοβαρό και/ή επικείμενο κίνδυνο που χρήζει ή χρήζουν άμεσης βοήθειας.
Στην κατάσταση κινδύνου αναμένεται ότι ο κυβερνήτης θα εκπέμψει στην αρχή της εκπομπής του "Mayday", κατά προτίμηση τρεις φορές, και θα ενεργοποιήσει τον κώδικα A7700.
- Κατάσταση επείγουσας ανάγκης χαρακτηρίζεται η κατάσταση που έχει σχέση με την ασφάλεια ενός α/φ ή άλλου οχήματος ή κάποιου επιβάτη ή κάποιου ευρισκομένου πλησίον του α/φ, η οποία όμως δεν χρήζει άμεσης βοήθειας.
Στην κατάσταση επείγουσας ανάγκης αναμένεται ότι ο κυβερνήτης θα εκπέμψει στην αρχή της εκπομπής του "Pan Pan", κατά προτίμηση τρεις φορές, και θα ενεργοποιήσει τον κώδικα A7700.

7.1.1.2 Οι ποικίλες περιπτώσεις που παρουσιάζονται σε κάθε κατάσταση επείγουσας ανάγκης και η ιδιαιτερότητα κάθε περιστατικού αποκλείουν την καθιέρωση ακριβών και λεπτομερών διαδικασιών που να μπορούν να εφαρμοστούν σε κάθε περίπτωση. Οι διαδικασίες που περιγράφονται στο παρόν κεφάλαιο έχουν σκοπό να χρησιμεύσουν μόνο σαν γενική καθοδήγηση.

Οι μονάδες ελέγχου Ε.Κ. πρέπει να συντονίζονται πλήρως μεταξύ τους και οι ελεγκτές Ε.Κ. να χρησιμοποιούν την άριστη κρίση τους κατά την αντιμετώπιση καταστάσεων επείγουσας ανάγκης.

Ο ελεγκτής Ε.Κ., κατά την άσκηση του έργου του, όταν βρεθεί αντιμέτωπος με έκτακτες καταστάσεις, οφείλει να διατηρεί την ψυχραιμία του για να έχει τον πλήρη έλεγχο της κατάστασης και να δημιουργεί αίσθημα ασφάλειας στον κυβερνήτη.

Ενεργεί αφού προηγουμένως εκτιμήσει τη φύση του κινδύνου και κατά πόσον ο κίνδυνος αυτός μπορεί να επηρεάσει τις επιδόσεις του α/φ και τις αντιδράσεις του κυβερνήτη.

Ο ελεγκτής πρέπει να έχει κατά νου ότι κάθε συμβάν είναι μοναδικό και αντιμετωπίζεται ως τέτοιο.

Η επικοινωνία του ελεγκτή με τον κυβερνήτη πρέπει να περιορίζεται στα απολύτως αναγκαία, χωρίς να τον πιέζει με συνεχείς ερωτήσεις.



Κατά τη διάρκεια επείγουσας κατάστασης, ποτέ δεν δίδεται εξουσιοδότηση για κάθοδο. Χρησιμοποιείται η ακόλουθη φρασεολογία:

"At your discretion descend to FL..." ή

"I suggest you to descend to FL..."

7.1.1.3 Σε ένα α/φ που είναι γνωστό ή πιστεύεται ότι είναι σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης ή κινδύνου, περιλαμβανομένης και της περίπτωσης να έχει υποστεί παράνομη επέμβαση, θα δίνεται η μέγιστη προσοχή, βοήθεια και προτεραιότητα έναντι άλλων α/φ, όπως είναι δυνατό να απαιτηθεί από τις περιστάσεις.

7.1.1.4 Η συχνότητα 121.500 έχει καθορισθεί ως η διεθνής συχνότητα κινδύνου στις αερομεταφορές στα VHF και η 243.000 στα UHF.

Στις επικοινωνίες κινδύνου και επείγουσας ανάγκης, γενικά, οι ραδιοηλεκτρικές μεταβιβάσεις γίνονται σε αργό ρυθμό και με ευκρίνεια. Κάθε λέξη προφέρεται καθαρά για διευκόλυνση της καταγραφής.

7.1.1.5 ΟΤΑΝ ΤΟ Α/Φ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΑΓΚΗΣ (IN A STATE OF EMERGENCY) Ο ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ:

- I. να εκπέμψει στη Mode A τον κώδικα 7700, εφ' όσον ο ελεγκτής Ε.Κ. δεν έχει ζητήσει να βάλει άλλο κώδικα
- II. Να εκπέμψει στη mode A κώδικα 7500, για να δείξει συγκεκριμένα ότι βρίσκεται σε κατάσταση παράνομης επέμβασης
- III. να προτάξει του μηνύματος που θέλει να εκπέμψει, κατά προτίμηση τρεις φορές, στην εν χρήση συχνότητα, το ραδιοηλεκτρικό σήμα:
 - PAN PAN για να δηλώσει ότι βρίσκεται σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης (urgency)
 - MAY DAY για να δηλώσει ότι βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου (distress).

7.1.1.6 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΟΥ ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ΠΡΟΣ Α/Φ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΑΓΚΗΣ

Όταν ο κυβερνήτης δηλώσει ότι το α/φ βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης ή όταν τούτο γίνει με οποιοδήποτε άλλο τρόπο γνωστό στο ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ή όταν προκύψει κατόπιν ερωτήσεως του ελεγκτή Ε.Κ. (*[call sign] do you declare emergency;*), τότε το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα πρέπει να ενεργήσει ως εξής:

- I. να επιβεβαιώσει:
 - την ταυτότητα του α/φ



- τη φύση της κατάστασης ανάγκης (το" *type of emergency*" μπορεί να διευκρινιστεί με την ερώτηση "*are you in a MAYDAY or in a PAN PAN situation?*")
 - τις προθέσεις του πλήρωματος
 - τον τύπο, τη θέση και το ύψος του α/φ, εκτός εάν αυτά ή κάποια από αυτά έχουν σαφώς δηλωθεί από το πλήρωμα ή είναι άλλως πως γνωστά
- II. να ζητήσει από τον κυβερνήτη το είδος της βοήθειας που επιθυμεί να του παρασχεθεί (*how can I help you?*)
- III. να ζητήσει βοήθεια από οποιαδήποτε άλλη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ . ή άλλες Υπηρεσίες που θεωρείται πιθανό ότι μπορούν να παράσχουν βοήθεια στο α/φ
- IV. να παρέξει στο πλήρωμα κάθε πληροφορία που θα ζητήσει καθώς και οποιαδήποτε άλλη σχετική πληροφορία, όπως λεπτομέρειες για α/δ κατάλληλα για προσγείωση, ελάχιστα ύψη ασφαλείας, πληροφορίες καιρού κλ.π.
- V. να ζητήσει από τον αντιπρόσωπο της εταιρίας ή από το πλήρωμα πληροφορίες σχετικές με:
- το συνολικό αριθμό των ατόμων που επιβαίνουν στο α/φ
 - την ποσότητα καυσίμων που απομένουν στο α/φ
 - την πιθανή ύπαρξη επικίνδυνων υλών και ποιες είναι αυτές
- Φρασεολογία:
(*Report number of persons on board, endurance of fuel, if you carry any hazardous materials and the nature thereof*)
- VI. να ενημερώσει τις σχετικές μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ. καθώς και τις Αρχές, όπως οι τοπικές οδηγίες ορίζουν.
- Σημείωση.- Ερωτήσεις προς το πλήρωμα, κατά τα πρώτα λεπτά από τη δήλωση του συμβάντος, για πληροφορίες σχετικά με όσα αναφέρονται στο εδάφιο της παραγράφου 7.1.1.6, θα γίνονται μόνον όταν δεν είναι διαθέσιμες από τον αντιπρόσωπο της εταιρίας ή από άλλες πηγές και θα περιορίζονται στα πλέον ουσιώδη. Θα αναμένεται να απαντήσει ο κυβερνήτης και να δώσει τις σχετικές πληροφορίες, όταν εκείνος αποφασίσει ότι το συμβάν έχει τεθεί υπό έλεγχο και έχει απελευθερωθεί από το άγχος των πρώτων στιγμών. Και τούτο διότι τα πρώτα λεπτά από τη δήλωση του συμβάντος είναι τα πλέον κρίσιμα για την ασφάλεια του α/φ και ως εκ τούτου το πλήρωμα, λόγω υπερβολικού φόρτου εργασίας, χρειάζεται ησυχία για να αντιμετωπίσει την κατάσταση και να μείνει απερίσπαστο, ώστε να μπορέσει να κάνει το ταχύτερο δυνατόν τις απαραίτητες ενέργειες που υπαγορεύει η περίπτωση, καθόσον η οποιαδήποτε καθυστέρηση μπορεί να αποβεί μοιραία.*

Επισημαίνεται ότι:

- θα πρέπει να αποφεύγονται αλλαγές στη συχνότητα και στον κώδικα SSR, όσο αυτό είναι δυνατόν και θα γίνονται μόνο εάν πρόκειται να παρασχεθούν καλύτερες υπηρεσίες στο ενδιαφερόμενο α/φ
- οδηγίες για ελιγμούς προς α/φ με απώλεια κινητήρα θα πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο



- τα άλλα α/φ που ίπτανται πέριξ του εν λόγω α/φ θα ενημερώνονται για την κατάσταση ανάγκης, όταν κρίνεται σκόπιμο.

7.1.2 **Ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες κινδύνου**

7.1.2.1 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ Α/Φ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΕ ΚΙΝΔΥΝΟ

Το μήνυμα κινδύνου το οποίο εκπέμπεται από α/φ που βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου πρέπει:

- να μεταβιβάζεται στη συχνότητα επικοινωνίας αέρος-εδάφους που χρησιμοποιείται εκείνη τη στιγμή
- να περιλαμβάνει όσο το δυνατόν περισσότερα από τα ακόλουθα στοιχεία, τα οποία προφέρονται με ευκρίνεια και, αν είναι δυνατόν, με την ακόλουθη σειρά:
 - I. το όνομα του σταθμού στον οποίο απευθύνεται το μήνυμα (εφόσον ο χρόνος και οι συνθήκες το επιτρέπουν)
 - II. το χαρακτηριστικό κλήσης του α/φ
 - III. τη φύση της κατάστασης κινδύνου
 - IV. την πρόθεση του κυβερνήτη
 - V. την παρούσα θέση, το επίπεδο (π.χ. το επίπεδο πτήσης, το ύψος κ.λπ.) και την πορεία (heading) του α/φ.

Σημείωση 1.- Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου μπορεί να συμπληρωθούν και με τα εξής :

- τη μεταβίβαση από α/φ που βρίσκεται σε κίνδυνο μηνύματος κινδύνου στη συχνότητα κινδύνου 121.500 MHz ή σε άλλη συχνότητα της Κινητής Αεροναυτικής Υπηρεσίας, αν αυτό κριθεί αναγκαίο ή επιθυμητό. Ας σημειωθεί ότι στη συχνότητα κινδύνου δεν ακροώνται συνεχώς όλοι οι αεροναυτικοί σταθμοί
- τη μεταβίβαση από α/φ που βρίσκεται σε κίνδυνο μηνύματος κινδύνου με γενική εκπομπή, αν ο χρόνος και οι συνθήκες το καθιστούν προτιμότερο
- τη χρήση από α/φ των ραδιοτηλεφωνικών συχνοτήτων της Κινητής Ναυτικής Υπηρεσίας
- τη χρήση από το α/φ όλων των μέσων που έχει στη διάθεσή του για να προσελκύσει την προσοχή και να γνωστοποιήσει την κατάσταση στην οποία βρίσκεται (συμπεριλαμβανομένης της ενεργοποίησης του κατάλληλου κώδικα και μεθόδου SSR)
- τη χρήση από οποιοδήποτε σταθμό όλων των μέσων που έχει στη διάθεσή του για παροχή βοήθειας σε α/φ που κινδυνεύει
- οποιαδήποτε αλλαγή των στοιχείων που αναφέρονται στη δεύτερη περίπτωση της παραγράφου 7.1.2.1.1, όταν ο σταθμός που μεταβιβάζει δεν βρίσκεται ο ίδιος σε κίνδυνο, γεγονός το οποίο τονίζεται ιδιαίτερα στο μήνυμα κινδύνου.

Σημείωση 2.- Ο σταθμός στον οποίο απευθύνεται το μήνυμα κινδύνου είναι, κανονικά, ο σταθμός ο οποίος βρίσκεται σε επικοινωνία με το α/φ ή εκείνος στην περιοχή ευθύνης του οποίου βρίσκεται το α/φ.



7.1.2.2 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΣΤΟΝ ΟΠΟΙΟ ΑΠΕΥΘΥΝΕΤΑΙ ΤΟ ΜΗΝΥΜΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ Ή ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΠΟΥ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΕΙ ΤΗ ΛΗΨΗ ΤΟΥ

Ο σταθμός στον οποίο απευθύνεται το α/φ που κινδυνεύει ή ο πρώτος σταθμός που επιβεβαιώνει τη λήψη του μηνύματος κινδύνου πρέπει:

- I. να επιβεβαιώσει αμέσως τη λήψη του μηνύματος κινδύνου
- II. να αναλάβει τον έλεγχο των επικοινωνιών ή να μεταβιβάσει συγκεκριμένα και καθαρά αυτή την ευθύνη, ενημερώνοντας το α/φ ότι πραγματοποιήθηκε η μεταβίβαση
- III. να κάνει αμέσως όλες τις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να εξασφαλιστεί η ταχύτερη δυνατή παροχή όλων των αναγκαίων πληροφοριών προς:
 - την αρμόδια μονάδα ATS
 - τον αρμόδιο αερομεταφορέα ή τον αντιπρόσωπό του, σύμφωνα με τις υφιστάμενες σχετικές ρυθμίσεις.

Σημείωση.– Η απαίτηση για ενημέρωση του αερομεταφορέα δεν έχει προτεραιότητα έναντι οποιασδήποτε άλλης ενέργειας, η οποία αποσκοπεί στην ασφάλεια του α/φ που κινδυνεύει ή άλλου α/φ στην περιοχή, ή επιδρά στην πρόοδο των πτήσεων που αναμένονται στην περιοχή.
- IV. να προειδοποιήσει τους άλλους σταθμούς καταλλήλως, ώστε να αποτραπεί η μεταβίβαση άλλης κυκλοφορίας στη συχνότητα που διεξάγονται οι επικοινωνίες κινδύνου.

7.1.2.3 ΕΠΙΒΟΛΗ ΣΙΓΗΣ

7.1.2.3.1 Το α/φ που βρίσκεται σε κίνδυνο ή ο σταθμός που ελέγχει το α/φ που βρίσκεται σε κίνδυνο επιτρέπεται να επιβάλλουν σιγή είτε σε όλους τους σταθμούς της κινητής υπηρεσίας της περιοχής είτε σε οποιοδήποτε σταθμό παρεμβάλλεται στην ανταπόκριση κινδύνου. Απευθύνουν αυτές τις εκπομπές προς όλους τους σταθμούς ή προς ένα μόνο σταθμό, ανάλογα με την περίπτωση. Και στις δύο περιπτώσεις μεταβιβάζουν τα εξής:

Φρασεολογία: All stations Athinai Radar. Stop transmitting. Mayday

Η χρήση αυτών που αναφέρονται στην παράγραφο 7.1.2.3.1 προορίζεται αποκλειστικά για το α/φ που βρίσκεται σε κίνδυνο και το σταθμό ο οποίος ελέγχει την ανταπόκριση κινδύνου.



7.1.2.4 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ

7.1.2.4.1 Οι επικοινωνίες κινδύνου έχουν απόλυτη προτεραιότητα από όλες τις υπόλοιπες επικοινωνίες, και κάθε ενήμερος σχετικά σταθμός δεν μεταβιβάζει μηνύματα στη συχνότητα που χρησιμοποιείται για επικοινωνίες κινδύνου, εκτός εάν:

- I. η κατάσταση κινδύνου ακυρώθηκε ή η ανταπόκριση κινδύνου τελείωσε
- II. όλη η ανταπόκριση κινδύνου μεταφέρθηκε σε άλλες συχνότητες
- III. ο σταθμός που ελέγχει τις επικοινωνίες το επιτρέπει
- IV. ο ίδιος προτίθεται να προσφέρει βοήθεια.

7.1.2.4.2 Κάθε σταθμός που βρίσκεται σε γνώση της ανταπόκρισης κινδύνου, αλλά αδυνατεί να βοηθήσει το α/φ που κινδυνεύει, συνεχίζει, παρόλα αυτά, να παρακολουθεί την ανταπόκριση, μέχρι να βεβαιωθεί ότι παρέχεται βοήθεια.

7.1.2.5 ΤΕΛΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΤΕΛΟΣ ΣΙΓΗΣ

7.1.2.5.1 Όταν ένα α/φ βεβαιωθεί ότι δεν βρίσκεται πια σε κίνδυνο, μεταβιβάζει μήνυμα ακύρωσης της κατάστασης κινδύνου.

7.1.2.5.2 Όταν ο σταθμός που έχει υπό τον έλεγχό του τις επικοινωνίες κινδύνου διαπιστώσει ότι η κατάσταση κινδύνου τελείωσε, αναλαμβάνει αμέσως τις αναγκαίες ενέργειες ώστε να εξασφαλιστεί, το ταχύτερο δυνατόν, η σχετική ενημέρωση:

- I. της αρμόδιας μονάδας ATS
- II. του αρμόδιου αερομεταφορέα ή του αντιπροσώπου του, σύμφωνα με τις σχετικές ρυθμίσεις.

7.1.2.5.3 Η επικοινωνία κινδύνου και η κατάσταση σιγής τελειώνουν με τη μεταβίβαση μηνύματος, που περιλαμβάνει τις λέξεις "Distress traffic ended", στη συχνότητα (ή συχνότητες) που χρησιμοποιήθηκε στην ανταπόκριση κινδύνου, ως εξής:

Φρασεολογία: All stations Athinai Radar. Distress traffic ended

Το μήνυμα αυτό εκδίδεται αποκλειστικά από το σταθμό που έχει αναλάβει τον έλεγχο των επικοινωνιών, μετά τη λήψη του μηνύματος που καθορίζεται στην παράγραφο 7.1.2.5.1 και εφόσον έχει εξουσιοδοτηθεί σχετικά από την αρμόδια αρχή.



7.1.3 **Ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες επείγουσας ανάγκης**

7.1.3.1 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ Α/Φ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ, ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟ 7.1.3.4

Το μήνυμα επείγουσας ανάγκης το οποίο ακολουθεί του σήματος Pan Pan και μεταβιβάζει, κατά προτίμηση τρεις φορές, το α/φ που αναφέρει κατάσταση επείγουσας ανάγκης, πρέπει:

- να μεταβιβάζεται στη συχνότητα επικοινωνίας αέρος-εδάφους που χρησιμοποιείται εκείνη τη στιγμή
- να περιλαμβάνει όσο το δυνατόν περισσότερα από τα ακόλουθα στοιχεία, τα οποία προφέρονται με ευκρίνεια και, αν είναι δυνατόν, με την ακόλουθη σειρά:
 - I. το όνομα του σταθμού στον οποίο απευθύνεται το μήνυμα
 - II. το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του α/φ
 - III. τη φύση της κατάστασης κινδύνου
 - IV. την πρόθεση του κυβερνήτη
 - V. την παρούσα θέση, το επίπεδο (π.χ. το επίπεδο πτήσης, το ύψος κ.λπ.) και την πορεία (heading) του α/φ
 - VI. οποιαδήποτε άλλη χρήσιμη πληροφορία.

Σημείωση 1.– Όσα προβλέπονται στην παράγραφο 7.1.3.1 δεν αποκλείουν τη μεταβίβαση από α/φ μηνύματος επείγουσας ανάγκης με γενική εκπομπή, αν ο χρόνος και οι συνθήκες το καθιστούν προτιμότερο.

Σημείωση 2.– Ο σταθμός στον οποίο απευθύνεται το μήνυμα επείγουσας ανάγκης είναι, κανονικά, ο σταθμός ο οποίος βρίσκεται σε επικοινωνία με το α/φ ή εκείνος στην περιοχή ευθύνης του οποίου βρίσκεται το α/φ.

7.1.3.2 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΟΠΟΙΟ ΑΠΕΥΘΥΝΕΤΑΙ ΜΗΝΥΜΑ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ Ή ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΠΟΥ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΕΙ ΤΗ ΛΗΨΗ ΤΟΥ

Ο σταθμός στον οποίο αναφέρθηκε κατάσταση επείγουσας ανάγκης από α/φ ή ο πρώτος σταθμός που επιβεβαιώνει τη λήψη του μηνύματος επείγουσας ανάγκης, πρέπει:

- I. να επιβεβαιώσει αμέσως τη λήψη του μηνύματος επείγουσας ανάγκης
- II. να αναλάβει αμέσως όλες τις απαραίτητες ενέργειες ώστε να εξασφαλιστεί η ταχύτερη δυνατή παροχή όλων των αναγκαίων πληροφοριών προς:
 - την αρμόδια μονάδα ATS
 - τον αρμόδιο αερομεταφορέα ή τον αντιπρόσωπό του, σύμφωνα με τις υφιστάμενες σχετικές ρυθμίσεις.



Σημείωση.- Η απαίτηση για ενημέρωση του αερομεταφορέα δεν έχει προτεραιότητα έναντι οποιασδήποτε άλλης ενέργειας, η οποία αποσκοπεί στην ασφάλεια του α/φ που κινδυνεύει ή άλλου α/φ στην περιοχή, ή επιδρά στην πρόοδο των πτήσεων που αναμένονται στην περιοχή.

III. εάν είναι αναγκαίο, αναλαμβάνει τον έλεγχο των επικοινωνιών.

7.1.3.3 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ

Οι επικοινωνίες επείγουσας ανάγκης έχουν προτεραιότητα ως προς όλες τις υπόλοιπες επικοινωνίες, εκτός από τις επικοινωνίες κινδύνου, και λαμβάνονται μέτρα από όλους τους σταθμούς ώστε να μην παρεμβάλλονται σε αυτές τις επικοινωνίες.

7.1.3.4 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ Α/Φ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΙΑΤΡΙΚΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ

Η ανακοίνωση και αναγνώριση α/φ που χρησιμοποιείται για μεταφορά ιατρικής βοήθειας γίνεται με τη μεταβίβαση του ραδιοτηλεφωνικού σήματος επείγοντος Pan Pan, που μεταβιβάζεται, κατά προτίμηση, τρεις φορές. Το σήμα αυτό ακολουθείται από το ραδιοτηλεφωνικό σήμα μεταφοράς ιατρικής βοήθειας "MAY-DEE-CAL". Η χρήση αυτών των σημάτων δείχνει ότι το μήνυμα που ακολουθεί αναφέρεται σε προστατευόμενη μεταφορά ιατρικής βοήθειας.

Το μήνυμα περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:

- I. το χαρακτηριστικό κλήσης ή άλλο παραδεκτό τρόπο αναγνώρισης α/φ που μεταφέρει ιατρική βοήθεια
- II. τη θέση του α/φ που μεταφέρει ιατρική βοήθεια
- III. τον αριθμό και τον τύπο των α/φ που μεταφέρουν ιατρική βοήθεια
- IV. την προβλεπόμενη διαδρομή
- V. τον υπολογιζόμενο χρόνο διαδρομής, αναχώρησης και άφιξης
- VI. κάθε άλλη πληροφορία, όπως επίπεδο πτήσης, συχνότητες στις οποίες γίνεται ακρόαση, γλώσσες που χρησιμοποιούνται και μέθοδοι και κώδικες του SSR.

7.1.3.5 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΟΠΟΙΟ ΑΠΕΥΘΥΝΕΤΑΙ ΤΟ ΜΗΝΥΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΙΑΤΡΙΚΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ Ή ΑΛΛΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΠΟΥ ΤΟ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ

Όσα αναφέρονται στις παραγράφους 7.1.3.2 και 7.1.3.3, εφαρμόζονται από τους σταθμούς οι οποίοι λαμβάνουν μηνύματα μεταφοράς ιατρικής βοήθειας.



7.1.4 **Επικοινωνίες σχετικά με έκνομες ενέργειες**

7.1.4.1 Ο σταθμός προς τον οποίο απευθύνεται α/φ που έγινε αντικείμενο έκνομης ενέργειας κατά της αεροναυτιλίας ή ο πρώτος σταθμός που επιβεβαιώνει λήψη κλήσης από τέτοιο α/φ παρέχουν κάθε δυνατή βοήθεια, συμπεριλαμβανομένης της ενημέρωσης των αρμοδίων μονάδων ATS, όπως και κάθε άλλου σταθμού, αερομεταφορέα ή προσώπου που είναι σε θέση να παρέξει βοήθεια στην πτήση.

7.1.4.2 Όταν ο ελεγκτής γνωρίζει ή πιστεύει ότι ένα α/φ έχει υποστεί παράνομη επέμβαση, δεν θα γίνεται καμία αναφορά στις επικοινωνίες αέρος-εδάφους για τη φύση της κατάστασης ανάγκης, εκτός εάν αναφέρθηκε πρώτα στις επικοινωνίες από το εμπλεκόμενο α/φ και είναι βέβαιο ότι τέτοια αναφορά δεν θα επιδεινώσει την κατάσταση.

Σε περιπτώσεις καταστάσεων ανάγκης, πρέπει να αποφεύγονται, όσο είναι πρακτικά δυνατόν, συχνές αλλαγές συχνότητας και κώδικα SSR.



7.1.5 **Εξυπηρέτηση συνέγερσης**

7.1.5.1 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΥΝΕΓΕΡΣΗΣ ΠΑΡΕΧΕΤΑΙ:

- I. σε όλα τα α/φ στα οποία παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου Ε.Κ.
- II. κατά το πρακτικώς δυνατό, σε όλα τα α/φ που έχουν καταθέσει ένα σχέδιο πτήσης ή είναι διαφορετικά γνωστά στις υπηρεσίες Ε.Κ.
- III. σε κάθε α/φ που είναι γνωστό ή πιστεύεται ότι έχει υποστεί παράνομη επέμβαση.

7.1.5.2 Το Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης Αθηνών-Μακεδονίας (FIC) και το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα λειτουργούν ως τα κεντρικά σημεία συλλογής όλων των πληροφοριών που σχετίζονται με κατάσταση επείγουσας ανάγκης ενός α/φ που επιχειρεί εντός του FIR Αθηνών. Εν συνεχεία, τις πληροφορίες αυτές θα τις προωθούν στο Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ).

7.1.5.3 Σε περίπτωση κατάστασης επείγουσας ανάγκης που παρουσιάζεται σε ένα α/φ, ενώ αυτό βρίσκεται υπό τον έλεγχο ενός Πύργου Ελέγχου α/δ ή μιας μονάδας ελέγχου προσέγγισης, αυτή η μονάδα θα ενημερώνει αμέσως το FIC ή το ΚΕΠΑΘΜ/Α1, το οποίο με τη σειρά του θα ενημερώνει το ΕΚΣΕΔ, εκτός αν δεν απαιτείται αυτή η ενημέρωση του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, του FIC ή του ΕΚΣΕΔ, όταν είναι τέτοια η φύση της κατάστασης ανάγκης, ώστε να θεωρείται η ενημέρωση περιττή.

7.1.5.4 Ωστόσο, όταν η επιτακτικότητα της κατάστασης το απαιτεί, ο αρμόδιος Πύργος Ελέγχου α/δ ή η μονάδα ελέγχου προσέγγισης πρέπει πρώτα να συνεγείρουν και να λάβουν πρόσθετα αναγκαία μέτρα για να θέσουν σε κίνηση όλους τους κατάλληλους τοπικούς οργανισμούς διάσωσης και επείγουσας ανάγκης, οι οποίοι μπορούν να δώσουν την απαιτούμενη άμεση βοήθεια.

7.1.5.5 Το FIC αναγγέλλει το πέρας της κατάστασης ανάγκης, όπως υπαγορεύεται από τις περιστάσεις.



7.1.6 **Παροχή πληροφοριών στον εκμεταλλευόμενο**

7.1.6.1 Όταν το FIC αξιολογήσει ότι ένα α/φ βρίσκεται σε φάση αβεβαιότητας ή συναγερμού, θα ειδοποιεί, εφόσον είναι πρακτικά δυνατόν, τον εκμεταλλευόμενο, πριν ενημερώσει το ΕΚΣΕΔ.

Εάν όμως το α/φ βρίσκεται σε φάση κινδύνου, το ΕΚΣΕΔ ενημερώνεται άμεσα.

7.1.6.2 Οι πληροφορίες που κοινοποιήθηκαν στο ΕΚΣΕΔ από το FIC ή το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα μεταδίδονται χωρίς καθυστέρηση στον αερομεταφορέα ή τον εκμεταλλευόμενο του α/φ, ανάλογα με την περίπτωση, ως εξής:

- I. όταν πρόκειται για φάση κινδύνου, θα μεταδίδονται υποχρεωτικά
- II. όταν πρόκειται για φάση αβεβαιότητας ή συναγερμού, θα μεταδίδονται, εφόσον είναι πρακτικά δυνατόν.



7.1.7 **Ευθύνη συντονισμού μεταξύ των μονάδων για την παροχή εξυπηρέτησης συνέγερσης**

7.1.7.1 Όταν για ένα α/φ που διακινείται μέσα από περισσότερες της μιας περιοχές πληροφοριών πτήσης ή περιοχές ελέγχου απαιτείται να γίνει εξυπηρέτηση συνέγερσης και όταν υπάρχει αμφιβολία για την ακριβή θέση του α/φ, η ευθύνη συντονισμού και συνεργασίας για την παροχή αυτού του είδους εξυπηρέτησης θα ανήκει στις ακόλουθες μονάδες:

- I. στη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. της περιοχής πληροφοριών πτήσης ή περιοχής ελέγχου μέσα στην οποία πετούσε το α/φ, κατά το χρόνο της τελευταίας αναφοράς αέρα-εδάφους
- II. στη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. της περιοχής πληροφοριών πτήσης ή περιοχής ελέγχου μέσα στην οποία το α/φ θα έμπαινε, όταν η τελευταία επικοινωνία αέρα-εδάφους έγινε πάνω ή κοντά στα όρια δύο περιοχών πληροφοριών πτήσης ή περιοχών ελέγχου
- III. στη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. της περιοχής πληροφοριών πτήσης ή περιοχής ελέγχου μέσα στην οποία βρίσκεται ο ενδιάμεσος σταθμός ή ο τελικός προορισμός του α/φ, με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - το α/φ να μην ήταν εφοδιασμένο με κατάλληλες συσκευές αμφίφορης επικοινωνίας ή
 - το α/φ να μην ήταν υποχρεωμένο να αναφέρει τη θέση του.

7.1.7.2 Η μονάδα που είναι υπεύθυνη για την εξυπηρέτηση συνέγερσης, σύμφωνα με αυτά που αναφέρονται στην παράγραφο 7.1.7.1, θα πρέπει να ενεργεί ως εξής:

- I. να ενημερώνει τις μονάδες που παρέχουν εξυπηρέτηση συνέγερσης σε άλλες περιοχές πληροφοριών πτήσης ή περιοχές ελέγχου που επηρεάζονται από τη φάση/φάσεις κατάστασης επείγουσας ανάγκης, πέρα από την ενημέρωση του ΕΚΣΕΔ που συνεργάζεται με αυτή
- II. να ζητάει από τις μονάδες αυτές να βοηθήσουν στην έρευνα, παρέχοντας οποιαδήποτε χρήσιμη πληροφορία για το α/φ που θεωρείται ότι βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης. Αυτό επιτυγχάνεται με τη χρησιμοποίηση όλων των κατάλληλων τηλεπικοινωνιακών μέσων που έχουν στη διάθεσή τους
- III. ταξινομεί όλες τις πληροφορίες που συγκέντρωσε κατά τη διάρκεια κάθε φάσης κατάστασης επείγουσας ανάγκης και μετά την επιβεβαίωσή τους, όπως απαιτείται, τις μεταβιβάζει στο ΕΚΣΕΔ
- IV. αναγγέλλει το τέλος της κατάστασης επείγουσας ανάγκης, εφόσον τούτο υπαγορεύεται από τις περιστάσεις.



7.2 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΑΝΑΓΚΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

7.2.1 Γενικά

7.2.1.1 ΦΑΣΕΙΣ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑΣ – ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ – ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Σε όλες τις φάσεις καταστάσεων αβεβαιότητας, συναγερμού ή κινδύνου, το FIC είναι η μόνη υπεύθυνη και αρμόδια μονάδα για τη σήμανση και εφαρμογή αυτών, ανάλογα με την περίπτωση, υπό την άμεση επίβλεψη και εποπτεία του προϊσταμένου Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

7.2.1.2 Το FIC είναι ο κεντρικός αποδέκτης όλων των πληροφοριών που αφορούν καταστάσεις ανάγκης α/φ που συλλέγονται, αφενός μεν για να προωθηθούν στο ΕΚΣΕΔ, αφετέρου δε για να αξιοποιηθούν στην εφαρμογή των φάσεων αβεβαιότητας, συναγερμού και κινδύνου.

7.2.1.3 Οι μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ., εκτός όσων ορίζονται στην παράγραφο 7.1.6, θα ενημερώνουν το ΕΚΣΕΔ αμέσως μόλις ένα α/φ θεωρηθεί ότι βρίσκεται σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης, σύμφωνα με τα εξής:

7.2.2 Φάση αβεβαιότητας (Uncertainty phase)

7.2.2.1 Ως τέτοια φάση καθορίζεται η κατάσταση εκείνη κατά την οποία υπάρχει αβεβαιότητα σχετικά με την ασφάλεια ενός α/φ και των ατόμων που επιβαίνουν σε αυτό.

7.2.2.2 Το FIC αναλαμβάνει άμεση ενέργεια για τη σήμανση και εφαρμογή φάσης αβεβαιότητας στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- I. όταν καμία επικοινωνία δεν επιτεύχθηκε με το α/φ, εντός μιας περιόδου 30 λεπτών μετά το χρόνο που θα έπρεπε να είχε επιτευχθεί επικοινωνία ή από το χρόνο που έγινε για πρώτη φορά μια ανεπιτυχής προσπάθεια να αποκατασταθεί η επαφή, οποιοδήποτε συνέβη νωρίτερα, ή
- II. ένα α/φ απέτυχε να φθάσει εντός 30 λεπτών από τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης που γνωστοποιήθηκε από τον κυβερνήτη ή εκτιμήθηκε από τις Μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ., οποιοδήποτε συνέβη τελευταίο,

εκτός εάν δεν υπάρχει καμία αμφιβολία για την ασφάλεια του α/φ και των επιβατών του.



7.2.2.3 Το FIC, εφόσον δεν έχει ειδοποιηθεί από την αρμόδια υπηρεσία του α/δ προορισμού, ουδεμία ενέργεια αναλαμβάνει για τη σήμανση και εφαρμογή φάσης αβεβαιότητας στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- I. όταν στρατιωτικό ή πολιτικό α/φ εκτελεί τοπική πτήση μέσα σε στρατιωτική τερματική περιοχή ελέγχου (ΜΤΜΑ)
- II. όταν προορισμός του α/φ είναι περιφερειακό α/δ της ΥΠΑ και το α/φ βρίσκεται μέσα στην περιοχή ευθύνης της αντίστοιχης μονάδας εξυπηρέτησης Ε.Κ.

7.2.2.4 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΦΥΛΑΚΗΣ ΤΟΥ ΚΕΠΑΘΜ/Α1

Ο προϊστάμενος Φυλακής, κατά την εφαρμογή της φάσης αβεβαιότητας, συλλέγει και αξιολογεί όποιες πληροφορίες υπάρχουν για το αγνοούμενο α/φ και συντονίζει τις ενέργειες των υπηρεσιών που εμπλέκονται, ενεργώντας ως εξής:

- I. ενημερώνει, τηλεφωνικά (ή και με σήμα) τους ακόλουθους ενδιαφερόμενους:
 - την αεροπορική εταιρεία του α/φ ή τον αντιπρόσωπό της
 - το ΕΚΣΕΔ, τηλεφωνικά και με σήμα
 - το ΚΕΝΑ
 - τις Υπηρεσίες ελέγχου Αεροδρομίου και ελέγχου Προσέγγισης των α/δ προορισμού και εναλλαγής και των πολιτικών ή στρατιωτικών α/δ που υπάρχουν στην περιοχή πτήσης του αγνοούμενου α/φ
 - τον G/A/G
 - τους ελεγκτές των τομέων ελέγχου του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, οι οποίοι και πληροφορούν αναλόγως τα α/φ που ίπτανται στην περιοχή πτήσης του α/φ που αγνοείται
 - τα Κέντρα Ελέγχου Περιοχής που βρίσκονται στην περιοχή πτήσης του α/φ που αγνοείται και γειτνιάζουν με το ΚΕΠΑΘΜ/Α1
 - τον αερολιμένα στον οποίο έχει κατατεθεί το σχέδιο πτήσης του εν λόγω α/φ
 - τη ΣΑΔ, τηλεφωνικά και με σήμα (βλ. περιπτ. IV, V, VI)
- II. ζητά οποιεσδήποτε πληροφορίες υπάρχουν για το αγνοούμενο α/φ και αξιολογεί όλες τις πληροφορίες που λαμβάνει για περαιτέρω ενέργειες
- III. ζητά να κληθεί το αγνοούμενο α/φ σε όλες τις διαθέσιμες συχνότητες
- IV. στέλνει, μέσω ΣΑΔ, σήματα σήμανσης και εφαρμογής της φάσης αβεβαιότητας, με προτεραιότητα DD και ένδειξη "INCERFA" σύμφωνα με το υπόδειγμα A1₁ ή A1₂ για αποδέκτες εσωτερικού ή εξωτερικού αντίστοιχα (βλ. Παράρτημα του παρόντος κεφαλαίου)



- V. ζητά με σήμα, μέσω ΣΑΔ από τον εκδότη του αρχικά κατατεθέντος σχεδίου πτήσης του α/φ που αγνοείται, συμπληρωματικό σχέδιο πτήσης, που συμπληρώνεται σύμφωνα με το υπόδειγμα Γ (βλ. Παράρτημα του παρόντος κεφαλαίου)
- VI. στέλνει στη ΣΑΔ τα απαιτούμενα στοιχεία του πίνακα αποδεκτών φάσης Αβεβαιότητας
- VII. υποβάλλει αναφορά στην Επιτροπή Αναφορών Περιστατικών Ασφάλειας (ΕΑΠΑ) εντός 72 ωρών

Σημείωση.– Ενημερώνει την αεροπορική εταιρεία του α/φ ή τον αντιπρόσωπο αυτής, όταν τούτο είναι εφικτό, πριν ενημερώσει το ΕΚΣΕΔ. Σχετική κατάσταση των εκπροσώπων των αεροπορικών εταιρειών υπάρχει στον προϊστάμενο Αερολιμενικού Ελέγχου του ΔΑΑ.

7.2.3 **Φάση συναγερμού (Alert phase)**

7.2.3.1 Ως τέτοια φάση καθορίζεται η κατάσταση εκείνη κατά την οποία υπάρχει ανησυχία σχετικά με την ασφάλεια ενός α/φ και των ατόμων που επιβαίνουν σε αυτό.

7.2.3.2 Το FIC αναλαμβάνει άμεση ενέργεια για τη σήμανση και εφαρμογή φάσης συναγερμού στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- I. όταν, μετά τη φάση αβεβαιότητας, οι διαδοχικές προσπάθειες για να αποκατασταθεί η επικοινωνία με το α/φ ή η αναζήτηση πληροφοριών μέσω άλλων σχετικών πηγών δεν έφεραν κανένα αποτέλεσμα, ή
- II. όταν ένα α/φ πήρε άδεια προσγείωσης και απέτυχε να προσγειωθεί μέσα σε 5 λεπτά από τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης και η επικοινωνία δεν επανεκτήθη με αυτό, ή
- III. όταν ληφθεί πληροφορία που δηλώνει ότι η πτητική ικανότητα του α/φ έχει υποβαθμιστεί, όχι όμως σε τέτοιο βαθμό ώστε να αναμένεται αναγκαστική προσγείωση,

εκτός αν υπάρχει μαρτυρία που θα μπορούσε να κατευνάσει την ανησυχία για την ασφάλεια του α/φ και των επιβατών του, ή

- IV. όταν είναι γνωστό η πιστεύεται ότι ένα α/φ έχει υποστεί παράνομη επέμβαση.

7.2.3.3 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΦΥΛΑΚΗΣ ΤΟΥ ΚΕΠΑΘΜ/Α1

Ο προϊστάμενος Φυλακής, όπως και στη φάση αβεβαιότητας, συνεχίζει να συλλέγει και να αξιολογεί όποιες πληροφορίες υπάρχουν για το αγνοούμενο α/φ και συντονίζει τις ενέργειες των υπηρεσιών που εμπλέκονται, ενεργώντας ως εξής:

- I. ενημερώνει, τηλεφωνικά (ή και με σήμα) τους ακόλουθους ενδιαφερόμενους:
 - την αεροπορική εταιρεία του α/φ ή τον αντιπρόσωπό της
 - το ΕΚΣΕΔ, τηλεφωνικά και με σήμα
 - το ΚΕΝΑ
 - τον Δ/ΚΕΠΑΘΜ/Α1και σε περίπτωση αδυναμίας επικοινωνίας ενημερώνει:
 - i. τον ΓΔΦΠΥΑΝ ή
 - ii. τον Υποδιοικητή της ΥΠΑ ή
 - iii. τον Διοικητή της ΥΠΑ
 - το ΕΘΚΕΠΙΧ/ΓΕΕΘΑ
 - το ΑΤΑ/ΕΚΑΕ
 - τη Δ2/Ε
 - τη Δ16/Α για συμβάντα Ε.Κ
 - τις Υπηρεσίες ελέγχου Αεροδρομίου και ελέγχου Προσέγγισης των α/δ προορισμού και εναλλαγής ή νέου προορισμού και των πολιτικών ή στρατιωτικών α/δ, των περιοχών προς τις οποίες κατευθύνεται το α/φ
 - τον G/A/G
 - τη ΣΑΔ, τηλεφωνικά και με σήμα (βλ. περιπτ. II, III και IV)
 - το γειτονικό Κέντρο Ελέγχου Περιοχής που μπορεί να επηρεασθεί
 - τους ελεγκτές των τομέων ελέγχου του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, οι οποίοι μπορεί να επηρεασθούν
- II. στέλνει, μέσω ΣΑΔ, σήματα σήμανσης και εφαρμογής της φάσης συναγερμού, με προτεραιότητα DD και ένδειξη "ALERFA" σύμφωνα με το υπόδειγμα A2₁ ή A2₂ για αποδέκτες εσωτερικού ή εξωτερικού αντίστοιχα (βλ. Παράρτημα του παρόντος κεφαλαίου)
 - III. ζητά με σήμα, μέσω ΣΑΔ από τον εκδότη του αρχικά κατατεθέντος σχεδίου πτήσης, συμπληρωματικό σχέδιο πτήσης που συμπληρώνεται σύμφωνα με το υπόδειγμα Γ (βλ. Παράρτημα του παρόντος κεφαλαίου)
 - IV. στέλνει στη ΣΑΔ τα απαιτούμενα στοιχεία του πίνακα αποδεκτών φάσης συναγερμού
 - V. τον Αερολιμενικό έλεγχο του ΔΑΑ (Διευθυντή ή προϊστάμενο Φυλακής, αν το α/φ έχει προορισμό το α/δ Ελ. Βενιζέλος ή διακινείται εντός της CTR ή της ΤΜΑ Αθηνών
 - VI. την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και δηλώνει τα στοιχεία βάσει της Δήλωσης Αεροπορικού Ατυχήματος ή Συμβάντος



- VII. την Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας (ΕΕΑΕ) όταν υπάρχουν ενδείξεις ότι το α/φ που είχε ατύχημα μετέφερε ραδιενεργά υλικά
- VIII. ζητάει από την ΕΜΥ το Μετεωρολογικό Δελτίο της περιοχής στην οποία πετούσε το α/φ τη στιγμή που έλαβε χώρα το συμβάν
- IX. υποβάλλει αναφορά στην Επιτροπή Αναφορών Περιστατικών Ασφάλειας (ΕΑΠΑ) εντός 72 ωρών.

7.2.4 **Φάση κινδύνου (Distress phase)**

7.2.4.1 Ως τέτοια φάση καθορίζεται η κατάσταση εκείνη κατά την οποία υπάρχει αιτιολογημένη βεβαιότητα ότι ένα α/φ και τα άτομα που επιβαίνουν σε αυτό απειλούνται από σοβαρό και άμεσο κίνδυνο ή απαιτείται άμεση βοήθεια.

7.2.4.2 Το FIC αναλαμβάνει άμεση ενέργεια για τη σήμανση και εφαρμογή της φάσης κινδύνου στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- I. όταν περατωθούν χωρίς κανένα αποτέλεσμα όλες οι ενέργειες της φάσης συναγερμού και, παρά τις περαιτέρω συνεχείς και εντατικές προσπάθειες αναζήτησης πληροφοριών και αποκατάστασης επικοινωνίας με το αγνοούμενο α/φ, ουδέν έχει επιτευχθεί, οπότε ενισχύεται η πιθανότητα ότι αυτό βρίσκεται σε κίνδυνο, ή
- II. όταν τα καύσιμα του α/φ θεωρείται ότι έχουν εξαντληθεί ή είναι ανεπαρκή για να φθάσει ασφαλώς, ή
- III. όταν ληφθεί πληροφορία που υποδεικνύει ότι η πτητική ικανότητα του α/φ έχει ελαττωθεί σε τέτοιο βαθμό ώστε να είναι πιθανή η αναγκαστική προσγείωση, ή
- IV. όταν ληφθεί πληροφορία ή είναι λογικά βέβαιο ότι το α/φ πρόκειται να εκτελέσει ή έχει εκτελέσει αναγκαστική προσγείωση,

εκτός εάν υπάρχει η λογική βεβαιότητα ότι το α/φ και οι επιβάτες του δεν απειλούνται από σοβαρό και άμεσο κίνδυνο και δεν απαιτούν άμεση βοήθεια.

7.2.4.3 Σε περίπτωση που ένα α/φ βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου, αναμένεται ότι ο κυβερνήτης θα εκπέμψει τον κώδικα κινδύνου A7700 και το σήμα κινδύνου Mayday τρεις φορές και πιθανώς να δώσει πληροφορίες σχετικά με τις προθέσεις του, όπως π.χ. ότι προτίθεται να εκτελέσει αναγκαστική προσγείωση ή προσθαλάσωση. Σε αυτή την περίπτωση, ο ελεγκτής ραντάρ προσδιορίζει με συντεταγμένες το σημείο που ο στόχος του α/φ παύει να απεικονίζεται στην οθόνη του (με τη βοήθεια της λειτουργίας "create a map" του PALLAS).



7.2.4.4 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΦΥΛΑΚΗΣ ΤΟΥ ΚΕΠΑΘΜ/Α1

Ο προϊστάμενος Φυλακής, όπως και στις φάσεις αβεβαιότητας ή συναγερμού, συντονίζει τις ενέργειες των υπηρεσιών που εμπλέκονται, ενεργώντας ως εξής:

- I. ενημερώνει, τηλεφωνικά (ή και με σήμα) τους ακόλουθους ενδιαφερόμενους:
 - το ΕΚΣΕΔ, τηλεφωνικά και με σήμα
 - το ΚΕΝΑ
 - την αεροπορική εταιρεία του α/φ ή τον αντιπρόσωπό της
 - τον Δ/ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και σε περίπτωση αδυναμίας επικοινωνίας ενημερώνει:
 - i. τον ΓΔΦΠΥΑΝ ή
 - ii. τον Υποδιοικητή της ΥΠΑ ή
 - iii. τον Διοικητή της ΥΠΑ
 - το ΕΘΚΕΠΙΧ/ΓΕΕΘΑ
 - το ΑΤΑ/ΕΚΑΕ
 - τη Δ2/Ε
 - τη Δ16/Α για συμβάντα Ε.Κ
 - την αρμόδια στρατιωτική υπηρεσία, εφόσον πρόκειται για στρατιωτικό α/φ.
 - τις Υπηρεσίες ελέγχου Αεροδρομίου και ελέγχου Προσέγγισης των α/δ προορισμού και εναλλαγής ή νέου προορισμού και των πολιτικών ή στρατιωτικών α/δ, των περιοχών προς τις οποίες κατευθύνεται το α/φ
 - τον G/A/G
 - τη ΣΑΔ, τηλεφωνικά και με σήμα (βλ. περιπτ. II, III, IV)
 - το γειτονικό Κέντρο Ελέγχου Περιοχής που μπορεί να επηρεασθεί
 - τους ελεγκτές των τομέων ελέγχου του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, οι οποίοι μπορεί να επηρεασθούν
- II. στέλνει, μέσω ΣΑΔ, σήματα σήμανσης και εφαρμογής της φάσης κινδύνου, με προτεραιότητα SS και ένδειξη "DETRESFA" σύμφωνα με το υπόδειγμα Α3₁ ή Α3₂ για αποδέκτες εσωτερικού ή εξωτερικού αντίστοιχα (βλ. Παράρτημα του παρόντος κεφαλαίου)
- III. ζητά με σήμα, μέσω ΣΑΔ από τον εκδότη του αρχικά κατατεθέντος σχεδίου πτήσης, συμπληρωματικό σχέδιο πτήσης, που συμπληρώνεται σύμφωνα με το υπόδειγμα Γ (βλ. Παράρτημα του παρόντος κεφαλαίου)
- IV. στέλνει στη ΣΑΔ τα απαιτούμενα στοιχεία του πίνακα αποδεκτών φάσης κινδύνου
- V. ενημερώνει τον Αερολιμενικό έλεγχο του ΔΑΑ (Διευθυντή ή προϊστάμενο Φυλακής, αν το α/φ έχει προορισμό το α/δ Ελ. Βενιζέλος ή διακινείται εντός της CTR ή της ΤΜΑ Αθηνών



- VI. ενημερώνει την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και δηλώνει τα στοιχεία βάσει της Δήλωσης Αεροπορικού Ατυχήματος ή Συμβάντος
- VII. ενημερώνει την Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας (ΕΕΑΕ) όταν υπάρχουν ενδείξεις ότι το α/φ που είχε ατύχημα μετέφερε ραδιενεργά υλικά
- VIII. ζητάει από την ΕΜΥ το Μετεωρολογικό Δελτίο της περιοχής στην οποία πετούσε το α/φ τη στιγμή που έλαβε χώρα το συμβάν
- IX. υποβάλλει αναφορά στην Επιτροπή Αναφορών Περιστατικών Ασφάλειας (ΕΑΠΑ) εντός 72 ωρών.

7.2.4.5 Ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 δεν αναλαμβάνει καμία ενέργεια για σήμανση και εφαρμογή της φάσης κινδύνου στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- I. όταν υπάρχει δικαιολογημένη βεβαιότητα ότι το αγνοούμενο α/φ και τα άτομα που επιβαίνουν σε αυτό δεν απειλούνται από σοβαρό και άμεσο κίνδυνο ούτε υπάρχει ανάγκη για άμεση βοήθεια
- II. όταν πρόκειται για στρατιωτικά α/φ των ΗΠΑ που εκτελούν επιχειρησιακές πτήσεις μέσα στο FIR Αθηνών, χωρίς να έρχονται σε επαφή με τους τομείς ελέγχου των Κέντρων Ελέγχου Περιοχής ή το FIC (π.χ. α/φ που προέρχονται από αεροπλανοφόρα κ.λπ.), εκτός αν οι αρμόδιες αμερικανικές υπηρεσίες ζητήσουν την ανάληψη των αναγκαίων ενεργειών ή ληφθεί πληροφορία σχετικά με μείωση της πτητικής τους ικανότητας.

7.2.5 **Λήξη των φάσεων αβεβαιότητας – συναγερμού – κινδύνου**

Όταν τελειώσει η φάση αβεβαιότητας, συναγερμού ή κινδύνου, ενημερώνονται όλοι όσοι είχαν ειδοποιηθεί και ενημερωθεί γι' αυτήν ή γι' αυτές, με τον ίδιο τρόπο που ειδοποιήθηκαν όταν άρχισε η αντίστοιχη φάση, σύμφωνα με τα Υποδείγματα Δ1, Δ2 και Δ3 αντίστοιχα (βλ. Παράρτημα του παρόντος κεφαλαίου).



7.2.6 **Αεροπορικό συμβάν και αεροπορικό ατύχημα**

7.2.6.1 Αεροπορικό συμβάν καλείται οποιοδήποτε περιστατικό συνδέεται με την πτητική λειτουργία ενός α/φ, αλλά δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως αεροπορικό ατύχημα, επιβάλλει όμως, λόγω των συνθηκών κάτω από τις οποίες έλαβε χώρα, τη λήψη ειδικών προληπτικών μέτρων για την αποφυγή επανάληψής του.

Ενδεικτικά, αναφέρονται ως αεροπορικά συμβάντα τα ακόλουθα:

- I. σύγκρουση α/φ στο έδαφος ή α/φ με εμπόδιο χωρίς σοβαρές συνέπειες
- II. αναγκαστική προσγείωση χωρίς σοβαρές συνέπειες ή τραυματισμούς προσώπων
- III. πυρκαγιά σε α/φ εν πτήση ή στο έδαφος, κατά την οποία η φωτιά σβήστηκε έγκαιρα, χωρίς σοβαρές ζημιές ή τραυματισμούς προσώπων
- IV. εκτροπή α/φ από το διάδρομο ή υπέρβαση του άκρου του διαδρόμου στις φάσεις προσγείωσης ή απογείωσης χωρίς σοβαρές ζημιές ή θύματα.

7.2.6.2 Αεροπορικό ατύχημα καλείται οποιοδήποτε περιστατικό συνδέεται με την πτητική λειτουργία ενός α/φ και λαμβάνει χώρα μεταξύ του χρόνου έναρξης επιβίβασης προσώπων και του χρόνου περάτωσης της αποβίβασής των, έχει δε σαν αποτέλεσμα το θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό οποιουδήποτε προσώπου και την πρόκληση ουσιαστικών ζημιών σε τρίτους και τη μερική ή ολική καταστροφή του α/φ.

Ενδεικτικά, αναφέρονται ως αεροπορικά ατυχήματα τα ακόλουθα:

- I. σύγκρουση α/φ στον αέρα
- II. πτώση και πρόσκρουση α/φ στο έδαφος
- III. σύγκρουση α/φ εν πτήση με εμπόδιο εδάφους
- IV. έκρηξη και ανάφλεξη α/φ εν πτήση ή στο έδαφος κ.λπ.,

που έχουν ως συνέπεια το θάνατο ή το σοβαρό τραυματισμό προσώπων και τη μερική ή ολική καταστροφή του α/φ.

Επίσης, αναφέρονται ενδεικτικά ορισμένες περιπτώσεις που είναι δυνατόν να προκαλέσουν αεροπορικό ατύχημα κατά την προσγείωση ενός α/φ ή πριν από αυτήν. Αυτές είναι οι ακόλουθες:

- I. πυρκαγιά στο α/φ ή στους κινητήρες του
- II. ενδείξεις για μη κανονική λειτουργία ή ασφάλιση του συστήματος προσγείωσης
- III. κακή λειτουργία του συστήματος χειρισμού του α/φ (πηδάλια κ.λπ.) ή της υδραυλικής πίεσης (σύστημα πέδησης κ.λπ.).



Πιθανότητα επιδείνωσης των διάφορων ανώμαλων καταστάσεων μιας πτήσης, με αποτέλεσμα να εξελιχθούν αυτές σε κατάσταση και φάση αναμενόμενου αεροπορικού ατυχήματος, επιβάλλει στο FIC να αναλάβει ενέργειες για τη σήμανση και εφαρμογή φάσης κινδύνου.

Παραστατικά οι ανώμαλες καταστάσεις περιγράφονται από τη συντήρηση "HEFOE", ήτοι Hydraulic Engine Fire Oxygen Endurance (shortage of fuel).

7.2.6.3 Στις ανωτέρω περιπτώσεις θα ερωτάται ο κυβερνήτης αν βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης (emergency) και, εφόσον αυτός απαντήσει αρνητικά, ειδοποιούνται μόνον οι υπηρεσίες Ελέγχου Προσέγγισης και Ελέγχου Αεροδρομίου του α/δ που κατευθύνεται το α/φ. Αν όμως ο κυβερνήτης δηλώσει κατάσταση ανάγκης, τότε ο αρμόδιος ελεγκτής, αφού ενημερώσει τον προϊστάμενο Φυλακής, θα πρέπει να ζητήσει από τον κυβερνήτη να αναφέρει:

- I. το είδος της βλάβης
- II. τον συνολικό αριθμό των ατόμων που επιβαίνουν στο α/φ
- III. τη συνολική ποσότητα καυσίμων που υπάρχει στο α/φ
- IV. αν μεταφέρει ραδιενεργά υλικά.

Φρασεολογία:

- (*call sign*) Do you declare emergency?
- Affirmative (*or* negative)

Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης ο ελεγκτής ερωτά:

- Report type of emergency, number of persons on board, endurance of fuel, if you carry any hazardous materials and the nature thereof.

Στη συνέχεια, μεταβιβάζει τα στοιχεία αυτά στις υπηρεσίες Ελέγχου Προσέγγισης και Ελέγχου Αεροδρομίου του α/δ που κατευθύνεται το α/φ, οι οποίες και αναλαμβάνουν περαιτέρω ενέργειες αρμοδιότητάς των.

Στην περίπτωση αυτή και εφόσον υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις ότι θα συμβεί αεροπορικό ατύχημα, το FIC αναλαμβάνει άμεσες ενέργειες για τη σήμανση και εφαρμογή φάσης κινδύνου.

7.2.6.4 Στο σχέδιο αντιμετώπισης καταστάσεων ανάγκης α/φ του ΔΑΑ (emergency plan), που έχει εγκρίνει η ΥΠΑ, οι καταστάσεις ανάγκης των α/φ διακρίνονται στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες:



7.2.6.4.1 Ανησυχητική κατάσταση (local stand-by)

Ανησυχητική κατάσταση καλείται η κατάσταση κατά την οποία σε α/φ που προσεγγίζει το α/δ έχει παρουσιαστεί κάποια ανωμαλία, αλλά αυτή είναι τέτοια που δεν αναμένεται να δημιουργήσει σοβαρές δυσκολίες και προβλήματα για την ασφαλή προσγείωση του α/φ.

Ενδεικτικά, ανησυχητική κατάσταση θεωρείται η κατάσταση στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- I. όταν ένας κινητήρας τεθεί εκτός ενεργείας σε δικινητήρια ή τρικινητήρια α/φ
- II. όταν ένας ή δύο κινητήρες τεθούν εκτός ενεργείας σε τετρακινητήρια α/φ
- III. όταν υπάρχει ένδειξη οργάνων για πυρκαϊά σε κινητήρες ή στο α/φ
- IV. όταν υπάρχει ένδειξη ότι δεν κατεβαίνει ένα ή όλα τα σκέλη του συστήματος προσγείωσης
- V. όταν υπάρχει απώλεια υδραυλικής πίεσης σε συστήματα του α/φ.

7.2.6.4.2 Κατάσταση αναμενόμενου αεροπορικού ατυχήματος (full emergency)

Κατάσταση αναμενόμενου αεροπορικού ατυχήματος καλείται η κατάσταση κατά την οποία σε α/φ που προσεγγίζει το α/δ έχει παρουσιασθεί ανωμαλία τέτοια ώστε να υπάρχει κίνδυνος αεροπορικού ατυχήματος.

Ενδεικτικά, κατάσταση αναμενόμενου αεροπορικού ατυχήματος θεωρείται η κατάσταση στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- I. όταν διαπιστωθεί πυρκαϊά σε κινητήρα ή σε άλλο μέρος του α/φ
- II. όταν δεν κατεβαίνουν ένα ή όλα τα σκέλη του συστήματος προσγείωσης
- III. όταν διαπιστωθεί απώλεια υδραυλικής πίεσης σε συστήματα του α/φ.

7.2.6.4.3 Κατάσταση αεροπορικού ατυχήματος (aircraft accident)

Κατάσταση αεροπορικού ατυχήματος καλείται η κατάσταση κατά την οποία αεροπορικό ατύχημα έγινε ή είναι αναπόφευκτο να γίνει μέσα ή κοντά σε περιοχή του α/δ.



- 7.2.6.5 Τα στοιχεία που θα μπορούσαν να αποτελέσουν τη βάση διακρίσεως μεταξύ των καταστάσεων ανάγκης δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθούν ακριβώς, και για αυτό ισχύουν τα εξής:
- I. ανησυχητική κατάσταση είναι δυνατόν να μεταβληθεί σε κατάσταση αναμενόμενου αεροπορικού ατυχήματος
 - II. κατάσταση αναμενόμενου αεροπορικού ατυχήματος είναι δυνατόν να μεταβληθεί σε ανησυχητική κατάσταση (σβήσιμο πυρκαγιάς, κάθοδος συστήματος προσγείωσης κ.λπ.)
 - III. ανησυχητική κατάσταση είναι δυνατόν να μεταβληθεί σε αεροπορικό ατύχημα, χωρίς να μεσολαβήσει κατάσταση αναμενόμενου αεροπορικού ατυχήματος.
- 7.2.6.6 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ Ή ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
- 7.2.6.6.1 Σε περιπτώσεις αεροπορικού ατυχήματος ή αεροπορικού συμβάντος, την ευθύνη ενημέρωσης φέρουν οι ακόλουθοι:
- I. Ο προϊστάμενος Υπηρεσίας της Κρατικής Αεροπορικής Αρχής του ΔΑΑ Ελ. Βενιζέλος, για τα εντός της ζώνης κυκλοφορίας α/δ (ΑΤΖ) του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.
 - II. Οι αερολιμενάρχες ή οι προϊστάμενοι Αερολιμενικού Ελέγχου, για τα εντός των περιοχών ΑΤΖs, CTRs ή ΤΜΑs των περιφερειακών αερολιμένων
 - III. Ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, όταν το α/φ βρίσκεται:
 - εντός της CTR ή της ΤΜΑ του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών
 - εκτός των ΑΤΖs, CTRs ή ΤΜΑs περιοχών του FIR Αθηνών.
- Η ειδοποίηση γίνεται αρχικά τηλεφωνικά και επώνυμα και στη συνέχεια με FAX.
- 7.2.6.6.2 Οι αναφερόμενοι στην παράγραφο 7.2.6.6.1 θα ειδοποιούν τους ακόλουθους:
- I. την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, που έχει την ευθύνη όλων των σχετικών με τη διερεύνηση ενεργειών
 - II. το Τμήμα Διερεύνησης Ατυχημάτων της ΥΠΑ
 - III. το ΕΚΣΕΔ
 - IV. την Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας (ΕΕΑΕ), όταν υπάρχουν ενδείξεις ότι το α/φ που είχε ατύχημα μετέφερε ραδιενεργά υλικά
 - V. τη Διεύθυνση Δ16 για συμβάντα Ε.Κ.
 - VI. την ευθύνη ενημέρωσης της διοίκησης σε όλες τις περιπτώσεις έχει ο Δ/Δ2 ή ο προϊστάμενος Δ2/Ε ή οι αναπληρωτές τους.



- 7.2.6.7 Ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, μόλις ενημερωθεί για περίπτωση αεροπορικού συμβάντος ή ατυχήματος, ενεργεί ως εξής:
- I. αξιολογεί την κατάσταση και, ανάλογα με την εκτίμησή του, προβαίνει σε σήμανση και εφαρμογή της φάσης συναγερμού ή κινδύνου
 - II. ειδοποιεί και ενημερώνει, οποιαδήποτε ώρα του 24ώρου:
 - το διευθυντή του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ή τον αναπληρωτή αυτού
 - τον προϊστάμενο του Τμήματος Διερευνήσεων ή τον αναπληρωτή αυτού, εφόσον κρίνεται σκόπιμο
 - τον προϊστάμενο Φυλακής ελέγχου Ε.Κ. του ΔΑΑ και τον προϊστάμενο της Κρατικής Αεροπορικής Αρχής του ΔΑΑ, αν το α/φ έχει προορισμό το Ελ. Βενιζέλος ή κινείται στην ΤΜΑ Αθηνών
 - την αεροπορική εταιρεία του α/φ που κινδυνεύει ή τον εκμεταλλευόμενο αυτού
 - την αρμόδια στρατιωτική υπηρεσία, εφόσον πρόκειται για στρατιωτικό α/φ
 - το Γραφείο Αεροπορικών Ατυχημάτων της ΥΠΑ (ΥΠΑ/ΓΑΤ)
 - το Τμήμα Διερεύνησης Ατυχημάτων (ΤΔΑ) της ΥΠΑ/Δ2Ε
 - το ΕΚΣΕΔ (μόνο για περιπτώσεις αεροπορικών ατυχημάτων και όχι για περιπτώσεις αεροπορικών συμβάντων)
 - ζητάει, από την ΕΜΥ, το μετεωρολογικό δελτίο της περιοχής στην οποία πετούσε το α/φ τη στιγμή που έλαβε χώρα το αεροπορικό ατύχημα ή το αεροπορικό συμβάν
 - το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.



7.3 ΑΕΡΟΠΕΙΡΑΤΕΙΑ – ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΑΕΡΙΑ ΑΠΕΙΛΗ (RENEGADE)

7.3.1 Γενικά

7.3.1.1 Αεροπειρατεία είναι παράνομη πράξη για υφαρπαγή ή άσκηση ελέγχου σε α/φ που ίπταται και η οποία θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια προσώπων και πραγμάτων, παρενοχλεί σοβαρά την αεροπορική εκμετάλλευση και υπονομεύει την εμπιστοσύνη των λαών του κόσμου στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας (σύμφωνα με το Ν.Δ. 1352/73).

7.3.1.2 Α/φ Renegade θεωρείται το πολιτικό α/φ που συμπεριφέρεται κατά τρόπο που να δημιουργεί την υποψία ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως όπλο για τρομοκρατική ενέργεια.

7.3.1.3 Η διαφορά μεταξύ μιας κατάστασης αεροπειρατείας χωρίς πρόθεση επίθεσης και μιας κατάστασης ασύμμετρης απειλής από α/φ Renegade με σκοπό την τρομοκρατική ενέργεια είναι εξαιρετικά δύσκολο να προσδιορισθεί. Ο προβληματισμός και η αμφιβολία είναι δυνατόν να παραμείνουν καθόλη τη διάρκεια της εξέλιξης του περιστατικού.

7.3.2 Αξιολόγηση πληροφοριών

7.3.2.1 Οποτεδήποτε επισημανθεί στην οθόνη του ελεγκτή ραντάρ, χωρίς να αναμένεται, εξαφάνιση στόχου ή αλλαγή του κώδικα SSR που χρησιμοποιείται από ένα α/φ ή χρήση του κώδικα A7500 ή οτιδήποτε άλλο δημιουργεί την υποψία ότι ένα α/φ έχει υποστεί παράνομη επέμβαση, ή υπηρεσία ελέγχου Ε.Κ. που εντοπίζει τις εν λόγω καταστάσεις θα πρέπει να εξακριβώσει το γεγονός αυτό με όλα τα μέσα που έχει στη διάθεσή της.

7.3.2.2 Α/Φ RENEGADE

Υπάρχουν πολλοί λόγοι για τους οποίους ένα α/φ μπορεί να χαρακτηριστεί ως ύποπτο.

Ενδεικτικά, η αναγνώριση ενός τέτοιου α/φ μπορεί να βασισθεί στα ακόλουθα γεγονότα:

- I. αυθαίρετη ή υπερβολική εκτροπή του α/φ από το εξουσιοδοτημένο ίχνος, άνευ δικαιολογίας
- II. άρνηση ή απροθυμία του εν λόγω α/φ να συμμορφωθεί με τις εξουσιοδοτήσεις της υπηρεσίας Ε.Κ.
- III. ασυνήθη χαρακτηριστικά πτήσης για τον συγκεκριμένο τύπο α/φ
- IV. απώλεια επικοινωνίας



- V. αλλαγή SSR κώδικα, χωρίς εξουσιοδότηση ή παρατεταμένη χρήση του SPI (squawk ident)
- VI. χρήση, από το πλήρωμα του α/φ, μη καθιερωμένης φρασεολογίας ή άλλη συγκαλυμμένη προσπάθεια, από πλευράς κυβερνήτη, να αποκαλυφθεί η πραγματική κατάσταση (π.χ. από τη χροιά της φωνής)
- VII. επιλογή του SSR κώδικα A7600 ή A7700
- VIII. σχετική ειδοποίηση από γειτονικά κέντρα ελέγχου περιοχής ή άλλες επίσημες ή ανεπίσημες πηγές
- IX. αποκάλυψη συνομιλιών από ανοικτό πομπό του α/φ
- X. αόριστος απειλή από τρίτους.

7.3.2.3 Η ύπαρξη κάποιου εκ των ανωτέρω λόγων ενδέχεται να μη συνιστά ύποπτο κατάσταση, ο συνδυασμός όμως δύο ή περισσότερων εκ των ανωτέρω γεγονότων ή και άλλων, αποτελεί λόγο ύπαρξης μιας ασυνήθους κατάστασης, που χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή.

Τονίζεται η συμβολή των ελεγκτών Ε.Κ. στην αποκάλυψη της ύποπτης συμπεριφοράς α/φ, λόγω της αμεσότητας του έργου τους.

7.3.2.4 Θα πρέπει να αποφεύγεται η γνωστοποίηση, μέσω συχνότητας, της ειδικής θέσης ή κατάστασης του α/φ που έχει υποστεί παράνομη επέμβαση και η υπηρεσία ελέγχου Ε.Κ. θα πρέπει να συμμορφώνεται, εφόσον τούτο είναι δυνατόν, με οποιοδήποτε αίτημα του κυβερνήτη

7.3.2.5 Οι υπηρεσίες ελέγχου Ε.Κ., στην αρμοδιότητα των οποίων βρίσκεται ο έλεγχος ενός α/φ που έχει υποστεί αεροπειρατεία, είναι υπεύθυνες για την έγκαιρη συνέγερση όλων των υπηρεσιών ελέγχου Ε.Κ. που εμπλέκονται, ούτως ώστε να επιτευχθεί η ασφαλής διακίνηση του α/φ και να περιορισθεί στο ελάχιστο η πιθανότητα εμπλοκής του με τη λοιπή εναέρια κυκλοφορία.

7.3.2.6 Οι μονάδες Ε.Κ. πρέπει να ανταποκρίνονται πρόθυμα στις απαιτήσεις του α/φ για παροχή πληροφοριών σχετικών με ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα, διαδικασίες και εξυπηρέτησεις κατά μήκος της διαδρομής πτήσης του, καθώς και για οποιοδήποτε α/δ προτιθέμενης προσγείωσης, και να αναλαμβάνουν κατάλληλες ενέργειες για να επιταχύνουν τη διεξαγωγή όλων των φάσεων της πτήσης.

7.3.3 **Ενέργειες Μονάδων Εξυπηρέτησης Ε.Κ.**

7.3.3.1 ΟΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ Ε.Κ. ΕΝΕΡΓΟΥΝ ΩΣ ΕΞΗΣ:

- I. ανταποκρίνονται άμεσα στις αιτήσεις του α/φ



- II. μεταβιβάζουν συνεχώς κατάλληλες πληροφορίες για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης, χωρίς να αναμένουν απάντηση από το α/φ
- III. παρακολουθούν την πρόοδο της πτήσης, με όλα τα διαθέσιμα μέσα, και συντονίζουν τη μεταβίβαση του ελέγχου του α/φ σε συνεργασία με τις γειτονικές μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ., χωρίς να ζητούν εκπομπές ή άλλες αποκρίσεις από το α/φ, εκτός εάν η επικοινωνία με αυτό παραμένει κανονική
- IV. ενημερώνουν διαρκώς άλλες μονάδες Ε.Κ., περιλαμβανομένων και των γειτονικών Κέντρων Ελέγχου Περιοχής, που μπορεί να επηρεασθούν από την πρόοδο της πτήσης.

7.3.3.2 Κατά την εφαρμογή αυτής της διαδικασίας, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλοι οι παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν την πρόοδο της πτήσης, συμπεριλαμβανομένων της διάρκειας των καυσίμων και της πιθανότητας ξαφνικών αλλαγών διαδρομής και προορισμού. Αντικειμενικός σκοπός είναι, η όσο το δυνατόν πιο έγκαιρη διαβίβαση, προς κάθε μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., των απαραίτητων πληροφοριών σχετικά με αναμενόμενη ή πιθανή είσοδο του α/φ στην περιοχή ευθύνης της επηρεαζόμενης μονάδας Ε.Κ.

7.3.4 **Ενέργειες ελεγκτών Ε.Κ.**

7.3.4.1 ΕΛΕΓΚΤΗΣ ΡΑΝΤΑΡ

7.3.4.1.1 Ο ελεγκτής ραντάρ, όταν διαπιστώσει ότι έχει απώλεια επικοινωνίας με α/φ ή παρατηρήσει στην οθόνη του, χωρίς να αναμένεται, εξαφάνιση στόχου ή αλλαγή του κώδικα SSR που χρησιμοποιείται από ένα α/φ ή χρήση του κώδικα A7500 ή κάτι από τα περιγραφόμενα στην παράγραφο 7.3.2.2 ή οτιδήποτε άλλο του δημιουργήσει την υποψία ότι το α/φ έχει υποστεί παράνομη επέμβαση, ενεργεί ως εξής:

- I. ενημερώνει αμέσως τον προϊστάμενο Φυλακής
- II. ζητά από τον κυβερνήτη την επιβεβαίωση του κώδικα SSR, χρησιμοποιώντας την ακόλουθη φρασεολογία:
"Confirm that you are squawking the assigned code".
Ο κυβερνήτης, αναλόγως των περιστάσεων, είτε θα το επιβεβαιώσει είτε δεν θα απαντήσει καθόλου. Η έλλειψη απάντησης εκλαμβάνεται ως ένδειξη μη εσφαλμένης χρήσης του κώδικα A 7500
- III. καταγράφει και δίδει στον προϊστάμενο Φυλακής τα ακόλουθα στοιχεία του ύποπτου α/φ:
 - θέση
 - στοιχεία πτήσης
 - χαρακτηριστικό κλήσης
 - ενδείξεις αντικανονικής συμπεριφοράς



- IV. μεριμνά, όταν έχει την πεποίθηση ότι πρόκειται περί αεροπειρατείας, για την παροχή κάθε δυνατής διευκόλυνσης και προτεραιότητας προς το α/φ, συνεχίζει να εκπέμπει πληροφορίες σχετικές με την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης και κάνει τις απαραίτητες ενέργειες για την επίσπευση διεξαγωγής όλων των φάσεων της πτήσης και ειδικά για την ασφαλή προσγείωση του α/φ
- V. ενημερώνει τα α/φ που επηρεάζονται από την πρόοδο της πτήσης, χωρίς να αποκαλύπτει την ταυτότητα του υπόπτου α/φ
- VI. ζητά, εφόσον είναι εφικτό, από τον κυβερνήτη του α/φ πληροφορίες σχετικές με τις προθέσεις του ή με το πρόβλημα που αντιμετωπίζει
- V. αναμένει οδηγίες από τον προϊστάμενο Φυλακής μέσω των τηλεφωνικών γραμμών που μαγνητοφωνούνται.

7.3.4.1.2

Ο ελεγκτής ραντάρ, όταν πάρει εντολή από τον προϊστάμενο Φυλακής, προβαίνει στις ακόλουθες ενέργειες:

- I. ζητά από τον κυβερνήτη του α/φ, εφόσον τούτο είναι εφικτό και δεν διακυβεύεται σε καμία περίπτωση η ασφάλεια του α/φ, τα ακόλουθα στοιχεία:
 - τύπο α/φ και αεροπορική εταιρεία στην οποία ανήκει το α/φ ή τον εκμεταλλευόμενο
 - εθνικότητα αεροπειρατών
 - αριθμό αεροπειρατών
 - είδος κατεχόμενου υπό των αεροπειρατών οπλισμού
 - δηλωθείς ή εικαζόμενος σκοπός αεροπειρατών
 - αριθμός μελών πληρώματος και επιβατών
 - φυσική κατάσταση μελών πληρώματος
 - ύπαρξη τυχόν τραυματιών
 - διάρκεια καυσίμων του α/φ
 - ύπαρξη στο α/φ χαρτών πλοήγησης
 - τυχόν μεταφορά επικίνδυνων υλικών
- II. αυξάνει τα ελάχιστα διαχωρισμού και εφαρμόζει 25 NM οριζόντιο και 5000 FT κατακόρυφο διαχωρισμό, μεταξύ του ύποπτου α/φ και των λοιπών α/φ που ευρίσκονται πέριξ αυτού και επηρεάζονται
- III. εκκενώνει τον εναέριο χώρο γύρω από το ύποπτο α/φ, σε περίπτωση που το περιστατικό εξελιχθεί σε Renegade, αφενός μεν για την ασφάλεια των υπολοίπων α/φ, αφετέρου δε για να διευκολυνθεί η τυχόν εφαρμογή περιοριστικών μέτρων από την Αεράμυνα, όπως αναχαίτιση για αναγνώριση ή αναγκαστική προσγείωση σε καθορισμένο χώρο
- IV. απαγορεύει στο α/φ να εισέλθει στον εθνικό εναέριο χώρο ή να προσγειωθεί σε κάποιο α/δ της επικράτειας. Σε αυτή την περίπτωση χρησιμοποιεί την ακόλουθη φρασεολογία:
 - (*Call sign*) I am instructed by (*authority*) to refuse entry into Athinai FIR. What are your intentions?



ή

- (Call sign) I am instructed by (authority) to inform you that landing clearance has been refused for any airfield within Athinai FIR.

V. εφόσον πρόκειται για αεροπειρατεία, προσπαθεί να κατευθύνει το α/φ για προσγείωση στο α/δ Αθηνών ή Θεσσαλονίκης και δίδει σε αυτό άμεση προτεραιότητα.

7.3.4.2 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΦΥΛΑΚΗΣ

7.3.4.2.1 Μόλις ο προϊστάμενος Φυλακής πληροφορηθεί, με οποιονδήποτε τρόπο, ότι σε ένα α/φ συντρέχουν οι λόγοι της παραγράφου 7.3.2.2 ή ότι το α/φ βρίσκεται ήδη σε κατάσταση παράνομης επέμβασης που μπορεί να εξελιχθεί σε κατάσταση Renegade, προβαίνει στις ακόλουθες ενέργειες:

I. ενημερώνει:

- το ΕΚΣΕΔ
- τον Δ/ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ο οποίος με τη σειρά του ενημερώνει τον διευθυντή Ασφαλείας Αερολιμένων της ΥΠΑ. Σε περίπτωση αδυναμίας ενημέρωσης του διευθυντή του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, την ενημέρωση αυτού αναλαμβάνει ο προϊστάμενος Φυλακής, ο οποίος επίσης ενημερώνει κατά σειράν ή:
 - i. τον ΓΔΦΥΠΑΝ ή
 - ii. τον Υποδιοικητή της ΥΠΑ ή
 - iii. τον Διοικητή της ΥΠΑ
- το ΚΕΝΑ
- την αεροπορική εταιρεία του α/φ ή τον αντιπρόσωπό της
- το ΕΘΚΕΠΙΧ/ΓΕΕΘΑ
- το ΑΤΑ/ΕΚΑΕ
- τη Δ2/Ε
- τη Δ4 για συμβάντα Ε.Κ
- τις υπηρεσίες ελέγχου Αεροδρομίου και ελέγχου Προσέγγισης των α/δ αρχικού προορισμού, εναλλαγής ή νέου προορισμού και των πολιτικών ή στρατιωτικών α/δ, των περιοχών προς τις οποίες κατευθύνεται το α/φ
- τον G/A/G
- το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής που τυχόν επηρεασθεί

II. στέλνει, μέσω ΣΑΔ, σήματα σήμανσης και εφαρμογής της φάσης συναγερμού, με προτεραιότητα DD και ένδειξη "ALERFA" σύμφωνα με το υπόδειγμα A2₁ ή A2₂ για αποδέκτες εσωτερικού ή εξωτερικού αντίστοιχα (βλ. Παράρτημα του παρόντος κεφαλαίου)

III. ζητά με σήμα, μέσω ΣΑΔ από τον εκδότη του αρχικά κατατεθέντος σχεδίου πτήσης, συμπληρωματικό σχέδιο πτήσης



- που συμπληρώνεται σύμφωνα με το υπόδειγμα Γ (βλ. Παράρτημα του παρόντος κεφαλαίου)
- IV. στέλνει στη ΣΑΔ τα απαιτούμενα στοιχεία του πίνακα αποδεκτών φάσης συναγερμού
 - V. ζητά από τη ΣΑΔ , εφόσον πρόκειται για αεροπειρατεία μέσα στο FIR Αθηνών να στείλει σήμα HIJACK REPORT προς τα μέλη της ECAC βάσει του SECLIST-3. Επίσης, αποστέλλει σήμα HIJACK REPORT σύμφωνα με το υπόδειγμα Z (βλ. Παράρτημα του παρόντος κεφαλαίου)
 - VI. διατηρεί συνεχή επικοινωνία και ενημερώνει τις προαναφερόμενες υπηρεσίες για κάθε καινούργιο στοιχείο που προκύπτει και αφορά στην εξέλιξη του περιστατικού, ιδίως σε περίπτωση που διαπιστώνει τη μη συμμόρφωση του α/φ με τις οδηγίες που του απευθύνει ο ελεγκτής
 - VII. ενημερώνει, σε κάθε περίπτωση, τον προϊστάμενο της Κρατικής Αεροπορικής Αρχής στον ΔΑΑ
 - VIII. επίσης ενημερώνει:
 - τις υπόλοιπες εμπλεκόμενες υπηρεσίες Ε.Κ., και κυρίως το α/δ προορισμού και εναλλαγής και, εάν είναι διαφορετικό, το α/δ στο οποίο πιθανόν να κατευθύνεται το α/φ για προσγείωση
 - τους τομείς ελέγχου του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ή τα άλλα α/φ που επηρεάζονται από την πρόοδο της πτήσης
 - την Υπηρεσία Προσέγγισης Αθηνών και, σε περίπτωση που δηλωθεί ως προορισμός του α/φ το α/δ Ελ. Βενιζέλος, της υπενθυμίζεται να ενημερώσει και τον ΠΕΑ
 - IX. προσπαθεί, εφόσον πρόκειται για αεροπειρατεία, να κατευθύνει το α/φ για προσγείωση, κατά προτεραιότητα στους αερολιμένες Αθηνών ή Θεσσαλονίκης, με το επιχείρημα ότι εκεί υπάρχουν τα μέσα και οι δυνατότητες για αποτελεσματικότερες διαπραγματεύσεις, εκτός εάν αποφασισθεί διαφορετικά. Εάν τούτο δεν καταστεί δυνατόν, κατευθύνει το α/φ για προσγείωση στο α/δ προορισμού του, σύμφωνα με το σχέδιο πτήσης ή σε άλλο α/δ, εφόσον λόγοι ανωτέρας βίας το επιβάλλουν
 - X. δίδει, εφόσον πρόκειται για αεροπειρατεία, προτεραιότητα στο α/φ και ζητά από τον ελεγκτή Ε.Κ. να διατηρεί συνεχή επικοινωνία με αυτό
 - XI. αναμεταβιβάζει κάθε νεότερη σχετική πληροφορία προς τα αρμόδια όργανα που τα αφορούν
 - XII. στέλνει σήμα προς το α/δ νέου προορισμού του α/φ, με προτεραιότητα DD, που περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:
 - το νέο α/δ προορισμού
 - τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης (ETA) στο α/δ
 - το επίπεδο πτήσης του α/φ
 - τη νέα διαδρομή, όπως αυτή έχει γνωστοποιηθεί από το α/φ



- τη διάρκεια καυσίμων
 - τους λόγους αλλαγής του δρομολογίου, εφόσον αυτοί έχουν γνωστοποιηθεί στην εν λόγω υπηρεσία ελέγχου Ε.Κ.
 - οποιαδήποτε άλλη σχετική πληροφορία είναι διαθέσιμη
- XIII. ζητά από τον ελεγκτή ραντάρ, εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα, να ενεργήσει όπως αναφέρεται στην παράγραφο 7.3.4.1.2
- XIV. την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και δηλώνει τα στοιχεία βάσει της Δήλωσης Αεροπορικού Ατυχήματος ή Συμβάντος
- XV. την Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας (ΕΕΑΕ) όταν υπάρχουν ενδείξεις ότι το α/φ που είχε ατύχημα μετέφερε ραδιενεργά υλικά
- XVI. ζητάει από την ΕΜΥ το Μετεωρολογικό Δελτίο της περιοχής στην οποία πετούσε το α/φ τη στιγμή που έλαβε χώρα το συμβάν
- XVII. την Επιτροπή Αναφορών Περιστατικών Ασφάλειας (ΕΑΠΑ) όπου υποβάλλει την αναφορά μέσα σε 72 ώρες (συνημμένο 8
- XVIII. λαμβάνει μέτρα flow control ή εκτροπής της κυκλοφορίας, ανάλογα με την εξέλιξη της επιχείρησης.
Η εφαρμογή γενικότερων περιοριστικών μέτρων, όπως περιορισμοί ή προσωρινό κλείσιμο του εναέριου χώρου, πρέπει να γίνεται κατόπιν συνεργασίας με τα γειτονικά Κέντρα Ελέγχου Περιοχής και το Eurocontrol
- XIX. ενημερώνει όλους τους εμπλεκόμενους για το πέρας της φάσης συναγερμού σύμφωνα με το υπόδειγμα Δ2 (συνημμένο 7
- 7.3.4.2.2 Ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, όταν πληροφορηθεί την εκδήλωση αεροπειρατείας σε α/φ εντός του χώρου αρμοδιότητας του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, μεριμνά για τη στελέχωση των θέσεων εργασίας του συγκεκριμένου τομέα από έμπειρους ελεγκτές, οι οποίοι ενεργούν σύμφωνα με τις μαγνητοφωνημένες εντολές που τους παρέχει ο ίδιος.



7.4 ΔΟΛΙΟΦΘΟΡΕΣ – ΑΠΕΙΛΕΣ – ΣΥΜΒΑΝΤΑ

7.4.1 Δολιοφθορές

7.4.1.1 Δολιοφθορά καλείται κάθε παράνομη και εγκληματική ενέργεια με αντικειμενικό σκοπό την καταστροφή α/φ, μηχανημάτων ή εγκαταστάσεων του α/δ και εκδηλώνεται είτε με ένοπλη επίθεση είτε με τοποθέτηση βόμβας ή άλλου εκρηκτικού μηχανισμού, με αποτέλεσμα να τίθεται σε άμεσο κίνδυνο η ζωή των επιβατών ή άλλων ατόμων που βρίσκονται στον αερολιμένα.

7.4.1.2 Δολιοφθορά στο έδαφος

7.4.1.2.1 Ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, αμέσως μόλις ειδοποιηθεί για περιστατικό έκτακτης ανάγκης που αφορά στην ύπαρξη εκρηκτικού μηχανισμού σε σταθμευμένο α/φ, μηχανήματα και εγκαταστάσεις ή ενημερωθεί για οτιδήποτε θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αερολιμένα (όπως π.χ. έκρηξη, επίθεση ενόπλων, πυρκαγιά σε α/φ κ.λπ.), ενεργεί ως εξής:

- I. προωθεί τις σχετικές πληροφορίες στη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. του α/δ που αφορά το περιστατικό
- II. μεταβιβάζει την πηγή της πληροφορίας μαζί με την ώρα λήψης της και, εν συνεχεία,
- III. παρέχει κάθε άλλη νέα διαθέσιμη πληροφορία.

7.4.1.3 Δολιοφθορά σε α/φ εν πτήξει

7.4.1.3.1 Σε περίπτωση που γίνει γνωστό στον προϊστάμενο Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ότι έχει τοποθετηθεί εκρηκτικός μηχανισμός σε α/φ εν πτήξει, φροντίζει για τα εξής:

- I. εάν το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 βρίσκεται σε άμεση επικοινωνία με το α/φ, να ενημερωθεί, χωρίς καθυστέρηση, ο κυβερνήτης για τον εκρηκτικό μηχανισμό και τις περιστάσεις υπό τις οποίες αυτό κατέστη γνωστό
- II. εάν δεν υπάρχει επικοινωνία με το απειλούμενο α/φ, να ενημερωθεί άμεσα η μονάδα στον έλεγχο της οποίας ευρίσκεται το α/φ
- III. να δοθεί άμεση προτεραιότητα στο υπόψη α/φ και να υπενθυμίσει στον σχετικό ελεγκτή ότι το α/φ θα εξουσιοδοτείται για άνοδο ή κάθοδο, χωρίς καθυστέρηση, προκειμένου να επιτευχθεί η εξισορρόπηση της εσωτερικής και εξωτερικής πίεσης σε αυτό, σε περίπτωση τυχόν έκρηξης του μηχανισμού
- IV. να μην δοθεί οδηγία ή πρόταση για εξουδετέρωση του εκρηκτικού μηχανισμού



- V. να ενημερωθεί το α/δ αναχώρησης και προορισμού του α/φ, μεταβιβάζοντας στο τελευταίο και τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης
- VI. να ειδοποιηθεί η αεροπορική εταιρεία στην οποία ανήκει το α/φ
- VII. να μάθει τον αριθμό των ατόμων που επιβαίνουν στο α/φ.

7.4.1.4 Σε περίπτωση απειλής α/φ εν πτήξει, ενημερώνονται οι εξής:

- I. το κράτος νηολογίου του απειλούμενου α/φ
- II. το κράτος της έδρας του απειλούμενου α/φ
- III. το κράτος στο α/δ του οποίου κατευθύνεται το α/φ.

7.4.1.5 Όταν λήξει το συμβάν, ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 προβαίνει στα εξής:

- I. καταγράφει τα διάφορα συμβάντα, όποιες πληροφορίες ελήφθησαν και όσες εν συνεχεία ενέργειες αναλήφθηκαν, στο Δελτίο Συμβάντων με λεπτομέρειες, σαφήνεια, αντικειμενικότητα, χρονολογική σειρά και χωρίς περιττά σχόλια ή κρίσεις, περιλαμβάνοντας απαραίτητα τη φύση του συμβάντος, τις υπηρεσίες που ειδοποιήθηκαν και το χρόνο που μεταβιβάστηκαν οι διάφορες πληροφορίες
- II. παραδίδει το Δελτίο Συμβάντων, όλα τα σχετικά σήματα και τις λωρίδες προόδου πτήσης στο γραφείο του διευθυντή του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 και
- III. παραδίδει, αν κρίνεται απαραίτητο, αντίγραφα των λωρίδων αυτών στο Τμήμα Διερεύνησης του ΚΕΠΑΘΜ/Α1.

7.4.2 **Απειλές**

7.4.2.1 Σε κάθε περίπτωση, η άμεση εκτίμηση του επικαλούμενου κινδύνου από τη διατύπωση μιας απειλής αποτελεί ευθύνη και υποχρέωση των υπευθύνων ασφαλείας.

7.4.2.1.1 Κατηγορίες απειλών

Οι απειλές κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- I. στην απειλή εκδήλωσης αεροπειρατείας
- II. στην απειλή εκδήλωσης βομβιστικής ενέργειας σε α/φ εν πτήξει
- III. στην απειλή εκδήλωσης βομβιστικής ενέργειας σε α/φ στο έδαφος
- IV. στην απειλή εκδήλωσης βομβιστικής ενέργειας σε αεροπορική εγκατάσταση
- V. στην απειλή κατάληψης ή επίθεσης κατά α/φ
- VI. στην απειλή κατάληψης ή επίθεσης κατά αεροπορικής εγκατάστασης.



7.4.2.1.2 Διαχείριση της απειλής

7.4.2.1.2.1 Λήψη της απειλής

Η λήψη της απειλής γίνεται τηλεφωνικά, με FAX, με ανώνυμη επιστολή ή άλλου είδους γραπτό κείμενο.

7.4.2.1.2.2 Διαβίβαση της απειλής

Η ληφθείσα απειλή διαβιβάζεται στους υπεύθυνους ασφαλείας του φορέα, αν πρόκειται για αεροπορικές εγκαταστάσεις και στη Διεύθυνση Ασφαλείας της ΥΠΑ.

7.4.2.1.2.3 Αξιολόγηση της απειλής

Ο υπεύθυνος ασφαλείας του φορέα αξιολογεί την απειλή, αφού συγκαλέσει την ομάδα αξιολόγησης της απειλής, η οποία συγκροτείται σε κάθε αερολιμένα.

7.4.2.1.2.4 Αντιμετώπιση της απειλής

Οι ενέργειες αντιμετώπισης της απειλής ποικίλλουν ανάλογα με τη δραστηριότητα που αναπτύσσει ο φορέας.

7.4.3 **Συμβάντα**

Τα συμβάντα κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- I. αεροπειρατεία α/φ
- II. κατάληψη α/φ
- III. κατάληψη αεροπορικής εγκατάστασης
- IV. επίθεση κατά α/φ
- V. επίθεση κατά προσώπων σε α/φ εν πτήξει
- VI. επίθεση κατά προσώπων σε αερολιμένα
- VII. επίθεση κατά αεροπορικής εγκατάστασης
- VIII. βομβιστική ενέργεια σε α/φ εν πτήξει
- IX. βομβιστική ενέργεια σε α/φ στο έδαφος
- X. βομβιστική ενέργεια σε αεροπορική εγκατάσταση.

Οι προαναφερόμενες περιπτώσεις συμβάντων καλύπτονται από ειδικά επιχειρησιακά σχέδια.



7.5 ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

7.5.1 Γενικά

7.5.1.1 Η αμφίφορη επικοινωνία των μονάδων ελέγχου Ε.Κ. με το α/φ είναι καθοριστική κατά την παροχή ελέγχου Ε.Κ. και, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, η απώλειά της, μερική ή ολική, μπορεί να προσδιορίσει ακόμα και το είδος του εφαρμοζόμενου διαχωρισμού μεταξύ των α/φ.

7.5.1.2 Κατά την παροχή ελέγχου Ε.Κ., εάν η ποιότητα επικοινωνίας στην εν χρήσει συχνότητα ή ο αριθμός των εξυπηρετούμενων α/φ είναι τέτοιος ώστε, λόγω φόρτου ή άλλων λόγων, να δημιουργείται πρόβλημα στις επικοινωνίες, τότε ο ελεγκτής, εφόσον είναι δυνατόν, μπορεί να ζητήσει από τον προϊστάμενο Φυλακής τη λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση της κατάστασης, όπως π.χ. την αλλαγή συχνότητας, τη ρύθμιση της ροής ή του όγκου της κυκλοφορίας κ.λπ.

7.5.1.3 Α/φ εφοδιασμένο με transponder SSR αναμένεται να εκπέμψει κώδικα A7600 για να δηλώσει την απώλεια επικοινωνίας.

7.5.2 Διαδικασίες ισχύουσες σε περίπτωση απώλειας επικοινωνίας

7.5.2.1 ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΕΔΑΦΟΥΣ-ΑΕΡΟΣ

7.5.2.1.1 Όταν ο ελεγκτής Ε.Κ., μετά από κλήσεις, αδυνατεί να αποκαταστήσει επαφή με α/φ, στη συχνότητα ή στις συχνότητες στις οποίες πιστεύεται ότι τούτο ακροάται, τότε θα ενεργεί ως εξής:

- I. θα ζητάει τη συνδρομή άλλων σταθμών εδάφους για να καλέσουν το α/φ και, εάν είναι αναγκαίο, να αναμεταδώσουν την πληροφορία
- II. θα ζητάει να επιχειρήσουν να αποκαταστήσουν επικοινωνία με αυτό, στη συχνότητα ή στις συχνότητες στις οποίες πιστεύεται ότι τούτο ακροάται, άλλα α/φ ευρισκόμενα επί της διαδρομής του.

Ο ελεγκτής θα ενεργεί επίσης κατά τον ίδιο τρόπο όταν δεν επετεύχθη η αναμενόμενη επικοινωνία με α/φ σε τέτοιο χρονικό διάστημα, που η ύπαρξη απώλειας επικοινωνίας να θεωρείται πιθανή.

7.5.2.1.2 Εάν οι προαναφερθείσες προσπάθειες αποβούν άκαρπες, ο ελεγκτής θα πρέπει να εκπέμψει μηνύματα προς το α/φ, εκτός από μηνύματα που αφορούν εξουσιοδοτήσεις ελέγχου Ε.Κ., με τυφλή εκπομπή, στην συχνότητα/ες στην/στις οποία/ες πιστεύεται ότι τούτο ακροάται.



7.5.2.1.3 Πλήρης απώλεια των ραδιοεπικοινωνιών εδάφους με τη χρήση ραντάρ
Σε περίπτωση πλήρους απώλειας λειτουργίας του πομπού ραδιοεπικοινωνιών εδάφους που χρησιμοποιείται στην άσκηση ελέγχου με ραντάρ, ο ελεγκτής ραντάρ:

- I. θα καταγράψει την τελευταία θέση όλων των αναγνωρισμένων α/φ και
- II. θα προσπαθήσει, μόλις είναι πρακτικά δυνατόν, να αποκαταστήσει μεταξύ των α/φ διαχωρισμό χωρίς ραντάρ,

εκτός εάν μπορέσει να συνεχίσει να παρέχει εξυπηρέτηση ραντάρ χρησιμοποιώντας άλλα διαθέσιμα κανάλια επικοινωνίας.

Εάν τα ανωτέρω δεν μπορούν να εφαρμοσθούν, τότε ο ελεγκτής ενεργεί ως εξής:

- I. ενημερώνει, χωρίς καθυστέρηση και όσο είναι εφικτό, όλες τις γειτονικές θέσεις ελέγχου ή τις γειτονικές μονάδες ελέγχου Ε.Κ. για την απώλεια επικοινωνίας
- II. πληροφορεί αυτές τις θέσεις ή μονάδες ελέγχου για την κατάσταση της τρέχουσας κυκλοφορίας
- III. ζητάει τη συνδρομή τους για την παροχή διαχωρισμού, με ή χωρίς ραντάρ, στα α/φ που μπορεί να αποκατέστησαν επικοινωνία μαζί τους και τους ζητάει να κρατήσουν υπό τον έλεγχό τους τα α/φ αυτά, και
- IV. δίνει οδηγίες στις γειτονικές θέσεις ή μονάδες ελέγχου Ε.Κ. να κρατήσουν ή να εκτρέψουν τα ελεγχόμενα α/φ από την περιοχή ευθύνης της θέσης ή της μονάδας ελέγχου που παρουσιάζεται το πρόβλημα της απώλειας επικοινωνίας, μέχρις ότου αποκατασταθεί η παροχή κανονικής εξυπηρέτησης.

7.5.2.1.4 Πλήρης απώλεια των ραδιοεπικοινωνιών εδάφους

Σε περίπτωση πλήρους απώλειας λειτουργίας του πομπού ραδιοεπικοινωνιών εδάφους που χρησιμοποιείται στον έλεγχο Ε.Κ., ο ελεγκτής ενεργεί ως εξής:

- I. προσπαθεί να αποκαταστήσει επικοινωνία με τα α/φ στη συχνότητα κινδύνου 121.500, εάν η επικοινωνία στη συχνότητα αυτή είναι εφικτή
- II. θα ζητήσει από τον ελεγκτή γειτονικού τομέα ή μονάδας ελέγχου, μέσω α/φ που είναι υπό τον έλεγχό τους, να πληροφορήσουν τα εν λόγω α/φ, με γενική εκπομπή, να καλέσουν σε άλλη συχνότητα
- III. ενημερώνει, χωρίς καθυστέρηση, όλες τις γειτονικές θέσεις ελέγχου ή τις γειτονικές μονάδες ελέγχου Ε.Κ. για την απώλεια επικοινωνίας, όσο είναι εφικτό



- IV. πληροφορεί αυτές τις θέσεις ή μονάδες ελέγχου για την κατάσταση της τρέχουσας κυκλοφορίας
- V. εάν είναι πρακτικά δυνατόν, ζητά τη συνδρομή τους για την παροχή διαχωρισμού, με ή χωρίς ραντάρ, και επίσης τους ζητά να κρατήσουν υπό τον έλεγχό τους τα α/φ τα οποία μπορεί να αποκατέστησαν επικοινωνία μαζί τους, και
- VI. δίνει οδηγίες στις γειτονικές θέσεις ελέγχου ή στις μονάδες ελέγχου Ε.Κ. να κρατήσουν ή να εκτρέψουν τα ελεγχόμενα α/φ από την περιοχή ευθύνης της θέσης ή της μονάδας ελέγχου που παρουσιάζεται το πρόβλημα, μέχρις ότου αποκατασταθεί η παροχή κανονικής εξυπηρέτησης.

7.5.2.2 ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΑΕΡΟΣ-ΕΔΑΦΟΥΣ

Όταν ένα α/φ δεν μπορεί να επικοινωνήσει με τον αεροναυτικό σταθμό στην καθορισμένη συχνότητα, τότε ο κυβερνήτης επιχειρεί τα εξής:

- I. να αποκαταστήσει επαφή σε άλλη συχνότητα κατάλληλη για τη συγκεκριμένη διαδρομή
- II. να επικοινωνήσει με άλλο αεροναυτικό σταθμό ή σταθμό α/φ σε συχνότητες κατάλληλες για τη συγκεκριμένη διαδρομή.

Αν οι προσπάθειες που προβλέπονται στην παράγραφο 7.5.2.2.1 αποτύχουν, το α/φ μεταβιβάζει το μήνυμά του δύο φορές στην καθορισμένη συχνότητα ή συχνότητες, προτάσσοντας τη φράση "transmitting blind" και, αν απαιτείται, συμπεριλαμβάνει και τον αποδέκτη ή τους αποδέκτες του μηνύματος.

7.5.2.2.1 Απώλεια λειτουργίας του δέκτη του α/φ (Receiver failure)

- 7.5.2.2.1.1 Όταν ένα α/φ δεν μπορεί να αποκαταστήσει επικοινωνία λόγω προβλήματος στο δέκτη, ο κυβερνήτης θα μεταβιβάζει αναφορές στις προγραμματισμένες ώρες ή θέσεις, στην εν χρήσει συχνότητα, προτάσσοντας τη φράση "transmitting blind due to receiver failure". Αυτά τα μηνύματα μεταβιβάζονται δύο φορές συνεχόμενα.

Στη διαδικασία αυτή, ο κυβερνήτης αναφέρει επίσης την ώρα στην οποία προτίθεται να πραγματοποιήσει την επόμενη μεταβίβαση.

- 7.5.2.2.1.2 Σε α/φ στο οποίο παρέχεται έλεγχος Ε.Κ., πέρα από τα στοιχεία που καθορίζονται στην παράγραφο 7.5.2.2.3.1, ο κυβερνήτης μεταβιβάζει πληροφορίες σχετικές με τις προθέσεις του για τη συνέχιση της πτήσης.



7.5.2.2.2 Απώλεια λειτουργίας του πομπού του α/φ (Transmitter failure)

7.5.2.2.2.1 Σε περίπτωση που ο ελεγκτής διαπιστώσει απώλεια επικοινωνίας με α/φ, θα προσπαθήσει να εξακριβώσει, στη συχνότητα που χρησιμοποιούσε το α/φ μέχρι εκείνη την ώρα, εάν ο δέκτης του λειτουργεί κανονικά, δίνοντας εντολή στον κυβερνήτη να το επιβεβαιώσει με τους ακόλουθους τρόπους:

- I. να εκτελέσει συγκεκριμένη στροφή και, εν συνεχεία, να παρακολουθεί το ίχνος του ή
- II. να ενεργοποιήσει τη λειτουργία SPI ή
- III. να κάνει αλλαγές στον κώδικα SSR.

Εάν οι προαναφερθείσες ενέργειες αποτύχουν, ο ελεγκτής θα επαναλάβει τις ίδιες εντολές σε όποια άλλη διαθέσιμη συχνότητα πιστεύεται ότι μπορεί να ακροάται το α/φ.

7.5.2.2.2.2 Σε περίπτωση όμως θετικής ανταπόκρισης, ο έλεγχος του α/φ συνεχίζεται κανονικά και για όποια εξουσιοδότηση του μεταβιβάζεται, το α/φ επιβεβαιώνει τη λήψη αυτής της εξουσιοδότησης με τους ακόλουθους τρόπους:

- I. με τη χρήση του SPI ή
- II. με την αλλαγή του κώδικα SSR.

Σημειώνεται ότι μεταβίβαση εξουσιοδότησης προς α/φ με blind transmission πρέπει να αποφεύγεται.

7.5.2.2.3 Πλήρης απώλεια επικοινωνίας του α/φ

7.5.2.2.3.1 Όταν ένα ελεγχόμενο α/φ, με πλήρη απώλεια επικοινωνίας, διακινείται ή αναμένεται να διακινήσει σε περιοχή και επίπεδα πτήσης όπου εφαρμόζεται διαχωρισμός με ραντάρ, ο διαχωρισμός αυτός μπορεί να εξακολουθήσει να εφαρμόζεται.

7.5.2.2.3.2 Εάν το υπόψη α/φ δεν έχει αναγνωρισθεί, διαχωρισμός με ραντάρ θα εφαρμόζεται μεταξύ των α/φ που βρίσκονται υπό έλεγχο ραντάρ και όλων των μη αναγνωρισμένων α/φ που παρατηρούνται κατά μήκος της διαδρομής που αναμένεται να ακολουθήσει το α/φ, μέχρι την ώρα που είναι γνωστό ή μπορεί να υπολογισθεί με σιγουριά ότι το α/φ θα έχει αφήσει τον επηρεαζόμενο εναέριο χώρο ή θα έχει προσγειωθεί ή θα έχει προωθηθεί αλλού.

7.5.2.2.4 Ενέργειες σε περίπτωση απώλειας επικοινωνίας αέρος-εδάφους

7.5.2.2.4.1 Αμέσως μόλις διαπιστωθεί απώλεια αμφίφορης επικοινωνίας, ο ελεγκτής E.K. θα διατηρεί διαχωρισμό μεταξύ του α/φ που έχασε επικοινωνία και



των άλλων α/φ, ο οποίος θα βασίζεται στην προϋπόθεση ότι το α/φ, ανάλογα με τις συνθήκες πτήσης, θα πράξει τα εξής:

- 7.5.2.2.4.1.1 εάν οι συνθήκες πτήσης είναι VMC:
- θα θέσει στον transponder SSR τον κώδικα 7600
 - θα συνεχίσει να ίπταται σε συνθήκες VMC
 - θα προσγειωθεί στο πλησιέστερο κατάλληλο α/δ και
 - θα αναφέρει το χρόνο άφιξής της, με το ταχύτερο δυνατό μέσο στην αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ.
- 7.5.2.2.4.1.2 εάν οι συνθήκες πτήσης είναι IMC ή είναι τέτοιες που δεν φαίνεται εφικτή να συνεχισθεί σύμφωνα με την παράγραφο 7.5.2.2.4.1.1:
- I. θα θέσει στον transponder SSR τον κώδικα 7600
 - II. θα διατηρήσει για χρονική περίοδο 7 λεπτών την τελευταία εκχωρηθείσα ταχύτητα και το τελευταίο εκχωρηθέν επίπεδο πτήσης ή το MFA, εάν το τελευταίο είναι υψηλότερο από το εκχωρηθέν επίπεδο πτήσης
 - III. θα ρυθμίσει, μετά την πάροδο των 7 λεπτών, την ταχύτητα και το επίπεδο πτήσης, σύμφωνα με το κατατεθέν σχέδιο πτήσης
 - IV. θα προωθηθεί, εάν βρίσκεται σε ραντάρ vectoring χωρίς όριο εξουσιοδότησης, το συντομότερο δυνατόν, στη διαδρομή του με βάση το ισχύον σχέδιο πτήσης, ούτως ώστε να επανέλθει στην πορεία του πριν από το επόμενο σημαντικό σημείο αναφοράς
 - V. θα συνεχίσει, σύμφωνα με το ισχύον σχέδιο πτήσης, προς το κατάλληλο και καθορισμένο ναυτιλιακό βοήθημα, το οποίο εξυπηρετεί το α/δ προορισμού και, όταν απαιτείται να συμμορφωθεί με τα αναφερόμενα στη ακόλουθη περίπτωση VI, θα κρατήσει πάνω από αυτό, μέχρις ότου ξεκινήσει την κάθοδο
 - VI. θα αρχίσει κάθοδο από το καθορισμένο ναυτιλιακό βοήθημα, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην περίπτωση V, ακριβώς ή όσο το δυνατόν πλησιέστερα προς τον υπολογιζόμενο χρόνο προσέγγισης, τον τελευταίο που έχει ληφθεί και επιβεβαιωθεί, ή, εν απουσία τούτου, ακριβώς ή όσο το δυνατόν πλησιέστερα προς τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης, που προκύπτει από το ισχύον σχέδιο πτήσης
 - VII. θα συμπληρώσει μια κανονική ενόργανη διαδικασία προσέγγισης, όπως αυτή καθορίζεται για το συγκεκριμένο ναυτιλιακό βοήθημα και
 - VIII. θα προσγειωθεί, κατά το δυνατόν, εντός 30 λεπτών από την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όπως καθορίζεται στην περίπτωση VI, ή από τον τελευταίο επιβεβαιωθέντα αναμενόμενο χρόνο προσέγγισης, οποιοσδήποτε είναι μεταγενέστερος.



7.5.2.2.4.1.2.1 Όσον αφορά στο χρονικό διάστημα των 7 λεπτών, τούτο αρχίζει να υπολογίζεται με τον ακόλουθο τρόπο:

- I. εάν το α/φ διακινείται σε διαδρομή δίχως υποχρεωτικά σημεία αναφοράς ή είχε λάβει οδηγία να παραλείψει αναφορές θέσης:
 - από τη στιγμή που το α/φ καταλαμβάνει το τελευταίο εκχωρηθέν επίπεδο πτήσης ή το MFA ή
 - από τη στιγμή που ο κυβερνήτης θέτει στον transponder τον κώδικα 7600,
οποιοδήποτε είναι μεταγενέστερο
- II. εάν το α/φ διακινείται σε διαδρομή με υποχρεωτικά σημεία αναφοράς ή δεν είχε λάβει οδηγία να παραλείψει αναφορές θέσης:
 - από τη στιγμή που το α/φ καταλαμβάνει το τελευταίο εκχωρηθέν επίπεδο πτήσης ή το MFA
 - από το προηγούμενως αναφερθέν EST του κυβερνήτη για το υποχρεωτικό σημείο αναφοράς ή
 - από το χρόνο που ο κυβερνήτης απέτυχε να αναφέρει τη θέση πάνω από υποχρεωτικό σημείο αναφοράς
οποιοδήποτε είναι μεταγενέστερο.

7.5.2.2.4.1.3 Σημειώνεται ότι στον εναέριο χώρο που δεν χρησιμοποιείται ραντάρ για την παροχή ελέγχου Ε.Κ., ο χρόνος, όπως προσμετράται στην παράγραφο 7.5.2.2.6.1.2.1, παραμένει 20 αντί 7 λεπτά, από τη στιγμή που το α/φ απέτυχε να αναφέρει τη θέση του πάνω από υποχρεωτικό σημείο αναφοράς.

7.5.2.2.4.2 Οι ενέργειες που έχουν αναληφθεί για την εξασφάλιση κατάλληλου διαχωρισμού, θα πάψουν να βασίζονται στις προϋποθέσεις της παραγράφου 7.5.2.2.6.1 στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- I. όταν έχει διαπιστωθεί ότι το α/φ ακολουθεί διαδικασία διαφορετική από αυτή της παραγράφου 7.5.2.2.6.1, ή
- II. όταν οι μονάδα ελέγχου Ε.Κ. αποφασίζουν ότι μπορούν να εφαρμοσθούν διαδικασίες διαφορετικές από αυτές που περιγράφονται στην παράγραφο 7.5.2.2.6.1, με τη χρησιμοποίηση ηλεκτρονικών ή άλλων βοηθημάτων, χωρίς να μειώνεται ο βαθμός ασφαλείας, ή
- III. όταν έχουν ληφθεί θετικές πληροφορίες ότι το α/φ προσγειώθηκε.

7.5.2.2.4.3 Μόλις γίνει αντιληπτό ότι δεν υπάρχει αμφίφορη επικοινωνία, πρέπει να μεταδίδονται κατάλληλες πληροφορίες που να περιγράφουν τις ενέργειες που έγιναν από τη μονάδα ελέγχου Ε.Κ. ή τις οδηγίες που συνάδουν σε οποιαδήποτε κατάσταση επείγουσας ανάγκης, με τυφλή εκπομπή, για να επιστήσουν την προσοχή στο ενδιαφερόμενο α/φ, στις διαθέσιμες συχνότητες που πιστεύεται ότι αυτό ακροάται, συμπεριλαμβανομένων



των συχνότητων των διαθέσιμων ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων του G/A/G ή των βοηθημάτων προσέγγισης.

Επίσης, θα εκπέμπονται πληροφορίες που θα αφορούν τα ακόλουθα:

- I. καιρικές συνθήκες που ευνοούν τη διαδικασία καθόδου μέσα από τα νέφη σε περιοχές στις οποίες είναι δυνατό να αποφεύγεται πυκνή κυκλοφορία και
- II. καιρικές συνθήκες σε κατάλληλα α/δ.

- 7.5.2.2.4.4 Σχετικές πληροφορίες πρέπει να παρέχονται σε άλλα α/φ που βρίσκονται στη γειτνίαση της υπολογιζόμενης θέσης του α/φ που έχασε επικοινωνία.
- 7.5.2.2.4.5 Μόλις γίνει γνωστό ότι ένα α/φ το οποίο κινείται στην περιοχή ευθύνης μιας μονάδας εξυπηρέτησης Ε.Κ. έχει χάσει επικοινωνία, η μονάδα αυτή θα προωθεί σχετικές με την απώλεια επικοινωνίας πληροφορίες προς όλες τις ενδιαφερόμενες αντίστοιχες μονάδες κατά μήκος της διαδρομής πτήσης. Το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής, στην περιοχή του οποίου βρίσκεται το α/δ προσγείωσης, θα αναλαμβάνει ενέργειες για τη λήψη πληροφοριών αναφορικά με το/τα α/δ εναλλαγής και άλλων σχετικών πληροφοριών, που περιέχονται στο κατατεθέν σχέδιο πτήσης, αν δεν έχει στη διάθεσή του τέτοιες πληροφορίες.
- 7.5.2.2.4.6 Αν οι περιστάσεις υποδεικνύουν ότι μια ελεγχόμενη πτήση με απώλεια επικοινωνίας είναι πιθανόν να προωθηθεί στο ή σε ένα από τα εναλλακτικά α/δ που αναφέρονται στο κατατεθέν σχέδιο πτήσης, η/οι μονάδα/ες ελέγχου Ε.Κ. η/οι οποία/ες εξυπηρετούν το εναλλακτικό α/δ και οποιεσδήποτε άλλες μονάδες ελέγχου Ε.Κ., οι οποίες μπορούν να επηρεασθούν από μια πιθανή αλλαγή διαδρομής, πρέπει να ενημερωθούν σχετικά με την απώλεια επικοινωνίας και να ζητηθεί από αυτές να προσπαθήσουν να αποκαταστήσουν επικοινωνία με το α/φ, σε χρόνο που αυτό είναι δυνατόν να βρίσκεται σε ακτίνα επικοινωνίας. Αυτό θα εφαρμόζεται ειδικά όταν, ύστερα από συμφωνία με τον εκμεταλλευόμενο ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του, έχει μεταβιβασθεί, με τυφλή εκπομπή, εξουσιοδότηση προς το ενδιαφερόμενο α/φ να προωθηθεί προς ένα εναλλακτικό α/δ ή όταν οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο α/δ προτιθέμενης προσγείωσης είναι τέτοιες ώστε να θεωρείται πιθανή αλλαγή προορισμού για το εναλλακτικό α/δ.
- 7.5.2.2.4.7 Όταν μια μονάδα ελέγχου Ε.Κ. ενημερώνεται ότι ένα α/φ με απώλεια επικοινωνίας αποκατέστησε εκ νέου επαφή ή ότι προσγειώθηκε, θα ενημερώνει τις άλλες μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ., στην περιοχή των οποίων το α/φ είχε διακινηθεί κατά το χρόνο που υπήρχε η απώλεια επικοινωνίας, καθώς και τις άλλες ενδιαφερόμενες μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ., που βρίσκονται κατά μήκος της διαδρομής πτήσης,



δίνοντας τις απαραίτητες πληροφορίες για τη συνέχιση παροχής ελέγχου, εάν το α/φ συνεχίζει την πτήση.

7.5.2.2.4.8 Εάν το α/φ δεν έχει αναφέρει μέσα σε 30 λεπτά μετά:

- I. τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης που δόθηκε από τον κυβερνήτη
 - II. τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης που έχει υπολογισθεί από το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής
 - III. τον τελευταίο ληφθέντα και επιβεβαιωθέντα αναμενόμενο χρόνο προσέγγισης, οποιοσδήποτε είναι αργότερος,
- τότε, σχετικές πληροφορίες που αφορούν στο χωρίς επικοινωνία α/φ, θα προωθούνται προς τους εκμεταλλευόμενους ή τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους τους και προς τους κυβερνήτες κάθε ενδιαφερόμενου α/φ και, εφόσον αυτοί το επιθυμούν, συνεχίζεται και πάλι ο έλεγχος κανονικά. Είναι ευθύνη των εκμεταλλευομένων ή των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων τους και των κυβερνητών των α/φ να αποφασίσουν εάν θα συνεχίσουν και πάλι την πτήση τους κανονικά ή θα ενεργήσουν διαφορετικά.

7.5.3 Παρακώλυση συχνότητας (Blocked frequency)

Σε περίπτωση που η συχνότητα ελέγχου παρεμποδίζεται αθέλητα από τον πομπό ενός α/φ, θα αναλαμβάνονται οι ακόλουθες ενέργειες:

- I. προσπάθεια εντοπισμού του α/φ που δημιουργεί το πρόβλημα
- II. εάν εντοπισθεί το εν λόγω α/φ, θα καταβάλλονται προσπάθειες να αποκατασταθεί η επικοινωνία με αυτό, π.χ. μέσω της συχνότητας κινδύνου 121.500 MHz, μέσω του SELCAL ή, εφόσον είναι εφικτό, μέσω της εταιρικής συχνότητας ή μέσω οποιασδήποτε καθορισμένης VHF συχνότητας που χρησιμοποιούν τα πληρώματα για επικοινωνίες αέρος-αέρος κατά τη διάρκεια της πτήσης, ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο επικοινωνίας ή, εάν το α/φ είναι στο έδαφος, με κατευθείαν επαφή
- III. εάν αποκατασταθεί η επικοινωνία με το εν λόγω α/φ, το πλήρωμα θα πληροφορείται να σταματήσει αμέσως να εκπέμπει αθέλητα στη συχνότητα ελέγχου.



7.5.4 **Χρήση συχνότητας από αναρμόδια άτομα**

7.5.4.1 Περιστατικά εσφαλμένων ή παραπλανητικών εκπομπών στις συχνότητες ελέγχου Ε.Κ. που μπορεί να επηρεάζουν τη ασφάλεια των α/φ μπορεί περιπτώσιακά να συμβούν. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, η εν λόγω μονάδα ελέγχου Ε.Κ. θα έπρεπε να ενεργεί ως εξής:

- I. να διορθώνει κάθε εσφαλμένη ή παραπλανητική οδηγία ή εξουσιοδότηση έχει μεταδοθεί
- II. να ειδοποιεί όλα τα α/φ που ακροώνται στην/στις επηρεαζόμενη/ες συχνότητα/ες ότι μεταβιβάζονται εσφαλμένες ή παραπλανητικές οδηγίες ή εξουσιοδοτήσεις
- III. να ενημερώνει όλα τα α/φ που ακροώνται στην/στις επηρεαζόμενη/ες συχνότητα/ες να επιβεβαιώνουν τις οδηγίες ή τις εξουσιοδοτήσεις πριν τις εκτελέσουν
- IV. να πληροφορεί τα α/φ να αλλάξουν συχνότητα, όταν τούτο είναι εφικτό
- V. να ενημερώνει τα α/φ, εάν είναι δυνατόν, όταν οι εσφαλμένες ή παραπλανητικές οδηγίες ή εξουσιοδοτήσεις σταματήσουν να εκπέμπονται.

7.5.4.2 Τα πληρώματα θα επιβεβαιώνουν με την εν λόγω μονάδα ελέγχου Ε.Κ. κάθε εκχωρηθείσα οδηγία ή εξουσιοδότηση που υποψιάζονται ότι είναι εσφαλμένη ή παραπλανητική.

7.5.4.3 Όταν εντοπισθεί η εκπομπή των εσφαλμένων ή παραπλανητικών οδηγιών ή εξουσιοδοτήσεων, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να αναλάβει όλες τις απαραίτητες ενέργειες για να βρει τον πομπό μετάδοσης και να σταματήσει η εκπομπή.



7.6 ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΑΛΛΩΝ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

7.6.1 Διαδικασία απόρριψης καυσίμων

7.6.1.1 Όταν ένα α/φ βρίσκεται σε κατάσταση έκτακτης ή επείγουσας ανάγκης, μπορεί να χρειασθεί να κάνει απόρριψη καυσίμων για να πραγματοποιήσει ασφαλή προσγείωση.

Σε αυτή την περίπτωση, εφόσον το α/φ επιχειρεί εντός ελεγχόμενου εναέριου χώρου, το πλήρωμα θα ενημερώνει τον έλεγχο Ε.Κ. και θα διευκρινίζει εάν η διαδικασία πραγματοποιηθεί σε IMC ή VMC συνθήκες.

7.6.1.2 Στη συνέχεια, η μονάδα ελέγχου Ε.Κ. θα συνεργάζεται με το πλήρωμα του α/φ για τα εξής:

- I. να βρίσκεται η διαδρομή πτήσης, εάν είναι δυνατόν, εκτός κατοικημένων περιοχών, κατά προτίμηση πάνω από θάλασσα και μακριά από περιοχές που έχουν αναφερθεί ή αναμένονται καταιγίδες
- II. να μην εκχωρείται επίπεδο πτήσης κάτω από τα 6000 FT
- III. να δηλώνεται η διάρκεια της διαδικασίας.

7.6.1.3 Εάν η απόρριψη καυσίμων δεν επιβάλλεται από λόγους επείγουσας ανάγκης, η μονάδα ελέγχου Ε.Κ. μπορεί να ζητήσει από το α/φ αλλαγή διαδρομής, ανεξάρτητα εάν ίπταται υπό VMC ή υπό IMC συνθήκες.

Σε αυτή την περίπτωση, λαμβάνεται υπόψη από τον ελεγκτή Ε.Κ. το α/δ προσγείωσης.

Η μονάδα ελέγχου Ε.Κ. αποδέχεται το αίτημα του κυβερνήτη για διακοπή της επικοινωνίας με τη μονάδα κατά τη διάρκεια της απόρριψης καυσίμων, εάν τούτο ζητηθεί πριν την έναρξη της διαδικασίας.

7.6.1.4 ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ

7.6.1.4.1 Πτήσεις IFR

Η γνωστή κυκλοφορία θα πρέπει να διαχωρίζεται από το α/φ που εκτελεί απόρριψη καυσίμων, ανάλογα με τη θέση που βρίσκεται, ως εξής:

I. όταν εφαρμόζεται οριζόντιος διαχωρισμός, το α/φ θα διαχωρίζεται όταν βρίσκεται:

- μπροστά από το α/φ το οποίο εκτελεί απόρριψη καυσίμων → με 10 NM ή περισσότερο
- πλάγια από το α/φ το οποίο εκτελεί απόρριψη καυσίμων → με 10 NM ή περισσότερο



– πίσω από το α/φ το οποίο → με 50 NM ή 15 λεπτά πτήσης εκτελεί απόρριψη καυσίμων

II. όταν εφαρμόζεται κάθετος διαχωρισμός, το α/φ θα διαχωρίζεται όταν βρίσκεται:

– πάνω από το α/φ το οποίο → με 1000 FT εκτελεί απόρριψη καυσίμων

– κάτω από το α/φ το οποίο → με 3000 FT εκτελεί απόρριψη καυσίμων

7.6.1.4.2 Πτήσεις VFR

Ο κυβερνήτης του VFR α/φ, κατά τη διαδικασία απόρριψης καυσίμων, είναι υπεύθυνος για τα εξής:

I. να αποφεύγει (να επηρεάζει) τα άλλα α/φ ή εμπόδια

II. να ίπταται σε ύψος όχι κατώτερο των 3000 FT

III. να γνωστοποιεί στην υπηρεσία Ε.Κ. την περιοχή που θα πραγματοποιήσει την απόρριψη.

Σημειώνεται ότι η περιοχή αυτή θα είναι εκτός πόλεων, πυκνοκατοικημένων περιοχών και ιχνών κράτησης των α/φ.

7.6.1.5 Πριν την έναρξη της διαδικασίας, θα ειδοποιούνται οι εμπλεκόμενες μονάδες ελέγχου Ε.Κ. και θα διαβιβάζεται οποιαδήποτε σχετική πληροφορία.

Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, οι εμπλεκόμενες μονάδες θα εκπέμπουν κάθε 3 λεπτά, στις κατάλληλες συχνότητες, συμβουλευτικές πληροφορίες προς τη λοιπή κυκλοφορία, με την ακόλουθη φρασεολογία:

"Advisory to aircraft not on ATC clearance, fuel dumping in progress. (*aircraft type, position, course, altitude*). Avoid flight within 15 NM, if at this altitude. If within 15 NM, remain at least 1000 FT above or 3000 FT below the aircraft".

7.6.1.6 Όταν ολοκληρωθεί η απόρριψη, οι εμπλεκόμενες μονάδες θα ενημερώνουν για το τέλος της διαδικασίας με την ακόλουθη φρασεολογία:

"Advisory to all aircraft concerned. (*aircraft type, position, altitude*). Fuel dumping terminated".



7.6.2 Χαμένο ή άγνωστο α/φ

7.6.2.1 Οι όροι "χαμένο" και "άγνωστο" α/φ, στην παράγραφο αυτή έχουν την ακόλουθη έννοια:

- I. χαμένο α/φ: ένα α/φ το οποίο έχει αποκλίνει σημαντικά από το προτιθέμενο ίχνος του ή αναφέρει ότι έχει χάσει τον προσανατολισμό του
- II. άγνωστο α/φ: ένα α/φ το οποίο έχει παρατηρηθεί ή έχει αναφερθεί ότι ίπταται σε δεδομένη περιοχή, αλλά δεν έχει εξακριβωθεί η ταυτότητά του

Ένα α/φ μπορεί να θεωρηθεί ταυτόχρονα σαν "χαμένο" από μια μονάδα και σαν "άγνωστο" από μια άλλη και μπορεί να εκληφθεί ως ύποπτο παράνομης επέμβασης..

7.6.2.2 Μόλις μια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. ενημερωθεί ότι ένα α/φ είναι χαμένο, θα πρέπει να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, όπως περιγράφονται στις παραγράφους 7.6.2.2.2 και 7.6.2.2.3, για να βοηθήσει το α/φ και να διασφαλίσει την πτήση του.

7.6.2.3 Η ναυτιλιακή βοήθεια από μια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. είναι ιδιαίτερα σημαντική, εάν είναι σε γνώση της μονάδας αυτής η ύπαρξη ενός α/φ που είναι ήδη χαμένο ή που πρόκειται να χαθεί μέσα σε μια περιοχή όπου υφίσταται ενδεχόμενο αναχαίτισης ή άλλου κινδύνου που έχει σχέση με την ασφάλειά του.

7.6.2.4 Εάν δεν είναι γνωστή η θέση του α/φ, η μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. θα ενεργεί ως εξής:

- I. προσπαθεί να επιτύχει αμφίφορη επικοινωνία με το α/φ, εκτός εάν τέτοια επικοινωνία ήδη υπάρχει
- II. χρησιμοποιεί όλα τα διαθέσιμα μέσα για τον προσδιορισμό της θέσης του
- III. ενημερώνει άλλες μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ. στην περιοχή των οποίων μπορεί να χάθηκε ή να χαθεί το α/φ, λαμβάνοντας υπόψη, ανάλογα με τις περιπτώσεις, όλους τους παράγοντες που πιθανόν να έχουν επηρεάσει τη ναυτιλία του α/φ
- IV. ενημερώνει, ανάλογα με τις συμφωνημένες τοπικές διαδικασίες, τις αρμόδιες στρατιωτικές μονάδες και παρέχει σε αυτές το σχετικό σχέδιο πτήσης και άλλες πληροφορίες που αφορούν το χαμένο α/φ
- V. ζητά από τις μονάδες που αναφέρονται στις περιπτώσεις III και IV και από άλλα α/φ εν πτήση οποιαδήποτε βοήθεια, προκειμένου να επιτευχθεί επικοινωνία με το α/φ και να προσδιορισθεί η θέση του.



- 7.6.2.4.1 Όταν εξακριβωθεί η θέση του α/φ, η μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. θα ενεργεί ως εξής:
- I. ενημερώνει το α/φ για τη θέση του και για τη διορθωτική ενέργεια που πρέπει να κάνει και
 - II. παρέχει, όπως απαιτείται, προς τις άλλες μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ. και τις αρμόδιες στρατιωτικές μονάδες πληροφορίες σχετικές με το χαμένο α/φ, καθώς και κάθε πληροφορία που δόθηκε σε αυτό το α/φ.
- 7.6.2.5 Αμέσως μόλις μία μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. ενημερωθεί για την ύπαρξη αγνώστου α/φ μέσα στην περιοχή της, θα προσπαθεί να εξακριβώσει την ταυτότητα του α/φ, όταν αυτό είναι απαραίτητο για την παροχή εξυπηρέτησης Ε.Κ. ή όταν απαιτείται από τις αρμόδιες στρατιωτικές μονάδες, σύμφωνα με τις διαδικασίες που έχουν συμφωνηθεί. Γι' αυτό, η μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. θα προβαίνει στις κατά περίπτωση κατάλληλες ενέργειες, από την ακόλουθη σειρά ενεργειών:
- I. προσπαθεί να επιτύχει αμφίφορη επικοινωνία με το α/φ
 - II. ρωτάει τις άλλες μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ., που είναι μέσα στο FIR Αθηνών, για την πτήση και ζητάει τη βοήθειά τους όσον αφορά στην επίτευξη αμφίφορης επικοινωνίας με το α/φ
 - III. ρωτάει τις μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ. που εξυπηρετούν τα γειτονικά FIRs για την πτήση και ζητάει τη βοήθεια τους όσον αφορά στην επίτευξη αμφίφορης επικοινωνίας με το α/φ
 - IV. προσπαθεί να αποκτήσει πληροφορίες από τα άλλα α/φ που βρίσκονται στην περιοχή.
- 7.6.2.5.1 Η μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. θα ενημερώνει, όπως απαιτείται, την αρμόδια στρατιωτική μονάδα, αμέσως μόλις εξακριβωθεί η ταυτότητα του α/φ.
- 7.6.3 **Διαχωρισμός έκτακτης ανάγκης (Emergency separation)**
- 7.6.3.1 Σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, όπου δεν είναι δυνατόν να διατηρηθεί ο εφαρμοζόμενος οριζόντιος διαχωρισμός μεταξύ των α/φ, μπορεί να χρησιμοποιηθεί το ήμισυ του εφαρμοζόμενου κατακόρυφου διαχωρισμού, ως εξής:
- I. 500 FT εκεί όπου ο κατακόρυφος διαχωρισμός είναι 1000 FT
 - II. 1000 FT εκεί όπου ο κατακόρυφος διαχωρισμός είναι 2000 FT.
- 7.6.3.2 Σε περιπτώσεις εφαρμογής διαχωρισμού έκτακτης ανάγκης, θα ενημερώνονται τα πληρώματα των ενδιαφερόμενων πτήσεων ότι εφαρμόζεται ο διαχωρισμός αυτός και θα πληροφορούνται για τα



χρησιμοποιούμενα πραγματικά ελάχιστα. Επιπρόσθετα, θα παρέχονται προς όλα τα α/φ πληροφορίες ουσιώδους κυκλοφορίας.

7.6.4 **Κάθοδος επείγουσας ανάγκης**

7.6.4.1 Όταν ληφθεί η πληροφορία ότι ένα α/φ εκτελεί κάθοδο επείγουσας ανάγκης, διά μέσου άλλης κυκλοφορίας, θα αναλαμβάνονται αμέσως όλες οι δυνατές ενέργειες για να διασφαλισθούν όλα τα εμπλεκόμενα α/φ.

7.6.4.2 Σε αυτή την περίπτωση, ο κυβερνήτης του α/φ που εκτελεί την κάθοδο επείγουσας ανάγκης αναμένεται ότι θα ενεργήσει ως εξής:

- I. ακολουθεί πορεία εκτός της εκχωρηθείσας διαδρομής ή εκτός ίχνους, πριν την έναρξη της διαδικασίας
- II. ενημερώνει την αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ., το συντομότερο δυνατόν, για τις προθέσεις του
- III. θέτει κώδικα A7700
- IV. ενεργοποιεί τα εξωτερικά φώτα του α/φ
- V. παρακολουθεί την εμπλεκόμενη κυκλοφορία, είτε εξ όψεως είτε μέσω του ACAS του α/φ
- VI. συνεργάζεται με τη μονάδα ελέγχου Ε.Κ. για τις περαιτέρω προθέσεις του.

7.6.4.2.1 Το α/φ δεν θα κατεβαίνει κάτω από το ελάχιστο δημοσιευμένο ύψος που του παρέχει μία ελάχιστη κατακόρυφη απόσταση 300 m (1000 FT) ή, σε συγκεκριμένες ορεινές περιοχές, 600 m (2000 FT) πάνω απ' όλα τα εμπόδια που βρίσκονται στην εν λόγω περιοχή.

7.6.4.3 Όταν γίνει γνωστό ότι α/φ εκτελεί κάθοδο επείγουσας ανάγκης μέσα από τα ύψη άλλων α/φ, η μονάδα ελέγχου Ε.Κ. προβαίνει στις ακόλουθες ενέργειες:

- I. καταβάλλει αμέσως κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να ενημερώσει όλα τα επηρεαζόμενα α/φ
- II. γνωστοποιεί αμέσως την κατάσταση επείγουσας ανάγκης με γενική εκπομπή, μέσω των κατάλληλων ραδιοσυχνοτήτων, εάν αυτό κρίνεται αναγκαίο. Εάν αυτό δεν είναι δυνατό, θα ζητείται από τα αρμόδια κέντρα τηλεπικοινωνιών μεταβίβαση ενός μηνύματος επείγουσας ανάγκης.

Η φρασεολογία της καθόδου επείγουσας ανάγκης έχει ως εξής:

Emergency descent at (*significant point or location*) all aircraft below (*level*) within (*distance*) of (*significant point or navigation aid*) leave immediately (*followed as necessary by specific instructions as to direction, heading or track, etc.*).



- 7.6.4.3.1 Αμέσως μετά την εκπομπή του μηνύματος της καθόδου επείγουσας ανάγκης, η αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ. θα προωθεί προς όλα τα εμπλεκόμενα α/φ περαιτέρω εξουσιοδοτήσεις, οι οποίες θα αφορούν επιπρόσθετες διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν τόσο κατά τη διάρκεια όσο και μετά την κάθοδο επείγουσας ανάγκης. Επίσης, η εν λόγω μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., θα ενημερώνει όλες τις άλλες μονάδες και τομείς ελέγχου που μπορεί να επηρεάζονται.
- 7.6.4.3.2 Ο ελεγκτής Ε.Κ. ενεργεί ως εξής:
- I. προσπαθεί, όσο αυτό είναι εφικτό, να απομακρύνει το α/φ που εκτελεί την κάθοδο επείγουσας ανάγκης από τα άλλα εμπλεκόμενα, προτείνοντας στον κυβερνήτη να ακολουθήσει την ανάλογη πορεία (heading)
 - II. μεταβιβάζει στον κυβερνήτη που εκτελεί την κάθοδο επείγουσας ανάγκης το ελάχιστο ύψος της περιοχής, μόνο όταν αυτός δηλώσει ότι προτίθεται να οριζοντιώσει το α/φ σε επίπεδο χαμηλότερο του ελάχιστου ύψους, παρέχοντας σε αυτή την περίπτωση και το QNH της περιοχής
 - III. παρέχει, όσο αυτό είναι δυνατόν, διαχωρισμό μεταξύ του α/φ που εκτελεί την κάθοδο επείγουσας ανάγκης και των άλλων εμπλεκόμενων α/φ, καθώς επίσης και πληροφορίες ουσιώδους κυκλοφορίας, όπως αυτό απαιτείται.
- 7.6.4.4 Οι κυβερνήτες των επηρεαζόμενων α/φ που έλαβαν τη γενική εκπομπή της καθόδου επείγουσας ανάγκης αναμένεται ότι θα απομακρυνθούν από τις καθορισμένες περιοχές και θα αναμένουν, στην κατάλληλη ραδιοσυχνότητα, για περαιτέρω εξουσιοδοτήσεις από τη μονάδα ελέγχου Ε.Κ.



7.6.5 Αναχαίτιση πολιτικού α/φ

7.6.5.1 Εξαιρουμένης της αναχαίτισης και της συνοδείας που παρέχεται κατ' αίτηση σε αεροσκάφος [Ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ) 923/2012, SERA 11015(a)], η αναχαίτιση πολιτικού αεροσκάφους διέπεται από κατάλληλους κανονισμούς και διοικητικές οδηγίες που έχουν εκδώσει τα κράτη μέλη σύμφωνα με τη σύμβαση για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, και ιδίως το άρθρο 3 στοιχείο δ) με βάση το οποίο τα συμβαλλόμενα κράτη του ICAO αναλαμβάνουν, κατά την έκδοση κανονισμών για τα αεροσκάφη τους, να μεριμνούν δεόντως για την ασφάλεια πλοήγησης των πολιτικών αεροσκαφών.

7.6.5.2 Εάν η αναχαίτιση καταστεί αναπόφευκτη, αυτή θα περιορίζεται, κατ' αρχήν, στον προσδιορισμό της ταυτότητας του α/φ, εκτός αν είναι αναγκαίο το α/φ να επιστρέψει στο σωστό ίχνος ή να απομακρυνθεί πέραν του εθνικού εναέριου χώρου ή να οδηγηθεί εκτός μίας απαγορευμένης ή περιορισμένης περιοχής ή, τέλος, να εκτελέσει προσγείωση σε καθορισμένο α/δ, κατάλληλο για τον τύπο του α/φ που αναχαιτίζεται.

7.6.5.3 Πριν ληφθούν μέτρα αναχαίτισης ενός πολιτικού α/φ, είναι σημαντικό να καταβληθούν όλες οι προσπάθειες προκειμένου να εξακριβωθεί η ταυτότητα του α/φ.

7.6.5.4 Σε περίπτωση κατά την οποία γνωστοποιηθεί σε μονάδα ελέγχου Ε.Κ. ότι πολιτικό α/φ, ευρισκόμενο στην περιοχή ευθύνης της, αναχαιτίζεται, θα προβαίνει στις κατά περίπτωση κατάλληλες ενέργειες από την ακόλουθη σειρά ενεργειών:

- I. θα προσπαθεί, εάν δεν υφίσταται επικοινωνία με το α/φ, να αποκαταστήσει επικοινωνία με αυτό σε όποια διαθέσιμη συχνότητα ή στη συχνότητα κινδύνου VHF 121.500 ή UHF 243.00
- II. θα επικοινωνεί με το γειτονικό Κέντρο Ελέγχου Περιοχής από το οποίο φαίνεται να προέρχεται το άγνωστο α/φ, προκειμένου να προσδιορίσει την ταυτότητά του
- III. θα ενημερώνει τον κυβερνήτη του α/φ ότι πρόκειται να αναχαιτισθεί
- IV. θα επικοινωνεί με τη μονάδα ελέγχου που εκτελεί την αναχαίτιση, διατηρώντας αμφίφορη επικοινωνία με το αναχαιτίζον α/φ και θα του παρέχει τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με το α/φ
- V. θα αναμεταβιβάζει μηνύματα μεταξύ του αναχαιτίζοντος α/φ ή της μονάδας ελέγχου που εκτελεί την αναχαίτιση και του αναχαιτιζόμενου α/φ
- VI. θα λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα, σε συνεργασία με τη μονάδα αναχαίτισης, για να διασφαλίσει την ασφάλεια του αναχαιτιζόμενου α/φ



- VII. Θα πληροφορεί τις μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ. που εξυπηρετούν γειτονικές FIRs, εάν φαίνεται πιθανό το α/φ να έχει χαθεί από τέτοιες γειτονικές περιοχές πληροφοριών πτήσης.
- VIII. Ο κυβερνήτης αναχαιτιζόμενου πολιτικού αεροσκάφους:
- i. ακολουθεί αμέσως τις οδηγίες του αναχαιτίζοντος αεροσκάφους, ερμηνεύοντας και ανταποκρινόμενος στα οπτικά σήματα σύμφωνα με καθορισμένες προδιαγραφές [Ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ) 923/2012, SERA 11015 πίνακες S11-1 και S11-2]
 - ii. ενημερώνει, εάν είναι δυνατόν, την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας
 - iii. επιχειρεί να αποκαταστήσει ραδιοεπικοινωνία με το αναχαιτίζον αεροσκάφος ή την αρμόδια μονάδα ελέγχου αναχαιτίσεων, κάνοντας γενική κλήση στη συχνότητα έκτακτης ανάγκης 121,5 MHz, ταυτοποιώντας το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος και τη φύση της πτήσης και εάν δεν αποκατασταθεί επικοινωνία και εφόσον είναι δυνατόν, επαναλαμβάνει την κλήση αυτή στη συχνότητα έκτακτης ανάγκης 243 MHz
 - iv. εφόσον το αεροσκάφος είναι εξοπλισμένο με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης, επιλέγει τη μέθοδο λειτουργίας Α στον κώδικα 7700, εκτός εάν η αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας του δώσει διαφορετική οδηγία.

7.6.5.5 Μόλις γίνει γνωστό σε μια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. ότι ένα α/φ αναχαιτίζεται εκτός της περιοχής ευθύνης της, θα λαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα, ανάλογα με τις περιστάσεις:

- I. Θα πληροφορεί τη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. που εξυπηρετεί τον εναέριο χώρο εντός του οποίου λαμβάνει χώρα η αναχαιτίση, παρέχοντας σε αυτή τη μονάδα όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες που θα βοηθήσουν στην αναγνώριση του α/φ και θα ζητάει να αναληφθούν ενέργειες σύμφωνα με την παράγραφο 7.6.5.4
- II. Θα αναμεταβιβάζει μηνύματα μεταξύ του αναχαιτιζόμενου α/φ και της αρμόδιας μονάδας εξυπηρέτησης Ε.Κ., της μονάδας ελέγχου που εκτελεί την αναχαιτίση ή του αναχαιτίζοντος α/φ.



7.6.6 Ευθύνες σε σχέση με στρατιωτική κυκλοφορία

7.6.6.1 Είναι γνωστό ότι μερικές στρατιωτικές αεροναυτικές επιχειρήσεις δεν απαιτείται να συμμορφώνονται με τις καθιερωμένες διαδικασίες Ε.Κ.

Στην περίπτωση αυτή, για να εξασφαλισθεί η ασφάλεια των πτήσεων, η αρμόδια στρατιωτική μονάδα θα πρέπει, όταν αυτό είναι πρακτικά δυνατόν, να ειδοποιεί την κατάλληλη μονάδα ελέγχου Ε.Κ., πριν αναλάβουν επιχειρήσεις τέτοιας φύσεως.

7.6.6.2 Μείωση των ελαχίστων διαχωρισμού, που χρειάζεται να γίνει για λόγους στρατιωτικών αναγκών ή για άλλες έκτακτες περιπτώσεις, θα μπορούσε να γίνει αποδεκτή από μία μονάδα ελέγχου Ε.Κ., μόνο όταν ειδικό αίτημα της στρατιωτικής μονάδας, στη δικαιοδοσία της οποίας βρίσκονται τα εν λόγω α/φ, έχει υποβληθεί εγγράφως και έχει ικανοποιηθεί από τη μονάδα ελέγχου Ε.Κ.

Τα μειωμένα ελάχιστα θα εφαρμόζονται μόνο μεταξύ αυτών των α/φ.

7.6.6.3 Προσωρινή δέσμευση εναέριου χώρου, σε σταθερή ή προσωρινή βάση, μπορεί να καθιερωθεί για χρήση μεγάλων σχηματισμών πτήσεων ή για άλλες στρατιωτικές επιχειρήσεις.

Η ρύθμιση για τη δέσμευση ενός τέτοιου εναέριου χώρου θα πραγματοποιείται με συντονισμό μεταξύ του χρήστη και της αρμόδιας μονάδας ελέγχου Ε.Κ.



7.6.7 Διαδικασίες ACAS

7.6.7.1 Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS) είναι σύστημα αεροσκάφους βασιζόμενο σε σήματα αποκριτή δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR), το οποίο λειτουργεί ανεξάρτητα από τον εξοπλισμό εδάφους, για να παρέχει συμβουλές στον χειριστή του αεροσκάφους σχετικά με άλλα αεροσκάφη σε απόσταση δυνητικής σύγκρουσης, τα οποία είναι εφοδιασμένα με αποκριτή SSR

Στην περιοχή της Ευρώπης όλα τα α/φ που έχουν βάρος ανώ των 5700 kg ή μεταφέρουν περισσότερους από 19 επιβάτες οφείλουν να είναι εξοπλισμένα με ACAS II.

7.6.7.2 Όταν ο κυβερνήτης αναφέρει ότι εκτελεί ελιγμό αποφυγής, καθοδηγούμενος από το σύστημα ACAS του α/φ, ο ελεγκτής θα παρέχει μόνο πληροφορίες πτήσης και θα αποφεύγει να παρεμβαίνει στις ενέργειες του κυβερνήτη, μέχρις ότου αυτός επανέλθει, συμμορφούμενος με τις πρότερον δοθείσες οδηγίες ή την εκχωρηθείσα εξουσιοδότηση.

7.6.7.3 Οσάκις ένα α/φ παρεκκλίνει από την εκχωρηθείσα εξουσιοδότηση, συμμορφούμενο με τις οδηγίες του ACAS, ο ελεγκτής παύει να ευθύνεται για την παροχή διαχωρισμού μεταξύ αυτού του α/φ και όποιου άλλου επηρεάζεται, ως συνέπεια του ελιγμού που εφαρμόζεται.

7.6.7.4 Ο ελεγκτής Ε.Κ. αναλαμβάνει εκ νέου ολοκληρωτικά την ευθύνη διαχωρισμού, όταν ο κυβερνήτης αναφέρει ότι επανήλθε στην προτεραιά κατάσταση μετά τον ελιγμό αποφυγής.

7.6.7.5 Το περιστατικό του ελιγμού αποφυγής, με τη χρήση του ACAS, θα καταγράφεται στο Δελτίο Συμβάντων.

7.6.7.6 Η χρησιμοποιούμενη φρασεολογία σε περίπτωση καθοδήγησης του α/φ από το σύστημα ACAS έχει ως εξής:

κυβερνήτης : Unable, TCAS resolution advisory

ελεγκτής : *(acknowledgement)*

κυβερνήτης : TCAS climb *(or descent)*, returning to *(assigned clearance)*

ελεγκτής : *(acknowledgement)*

κυβερνήτης : TCAS climb *(or descent)*, completed *(assigned clearance)* resumed

ελεγκτής : *(acknowledgement)* or *(alternative instructions)*



7.6.8 **Δυσλειτουργίες transponder και επαλήθευση πληροφοριών ύψους**

Οι δυσλειτουργίες ή απώλεια λειτουργίας του αποκριτή α/φ και η επαλήθευση ακρίβειας πληροφοριών ύψους που προέρχονται από τη Mode C, περιγράφονται αναλυτικά στο κεφάλαιο 2 παρ. 2.5.3 του παρόντος εγχειριδίου.

7.6.9 **Υποβάθμιση ή απώλεια του συστήματος RNAV**

7.6.9.1 Όταν ένα αεροσκάφος, λόγω υποβάθμισης ή απώλειας του συστήματος RNAV, δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις οριζόμενες σε μία διαδρομή ή διαδικασία απαιτήσεις RNAV, τότε ο κυβερνήτης αναμένεται να ζητήσει μια αναθεωρημένη εξουσιοδότηση.

Φρασεολογία: *(aircraft call sign)* UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT
(aircraft call sign) NEGATIVE RNAV

7.6.9.2 Σε περίπτωση που η υποβάθμιση ή απώλεια του συστήματος RNAV ανιχνευθεί πριν την αναχώρηση του α/φ από αεροδρόμιο στο οποίο δεν είναι εφικτό να επισκευασθεί, τότε θα πρέπει να του επιτραπεί να αναχωρήσει προς τον πλησιέστερο κατάλληλο αεροδρόμιο όπου μπορεί να γίνει η ανάλογη επισκευή. Η μονάδα ελέγχου Ε.Κ., κατά την έκδοση της εξουσιοδότησης, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη της την υπάρχουσα ή αναμενόμενη κυκλοφορία μήπως χρειαστεί να τροποποιηθεί η ώρα αναχώρησης, το επίπεδο πτήσης ή η διαδρομή του α/φ. Μεταγενέστερες προσαρμογές μπορεί επίσης να απαιτηθούν κατά τη διάρκεια της πτήσης.

7.6.9.3 Εάν υποβάθμιση ή στην απώλεια του συστήματος RNAV ενός α/φ συμβεί επί πορείας και σε διαδρομή ATS που απαιτεί τη χρήση B-RNAV, τότε:

- το α/φ θα πρέπει να κατευθύνεται σε διαδρομές ATS που καθορίζονται με VOR/DME, ή
- αν δεν είναι διαθέσιμες τέτοιες διαδρομές, το α/φ θα πρέπει να κατευθύνεται μέσω συμβατικών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας π.χ. VOR/DME, ή
- όταν οι ανωτέρω διαδικασίες δεν είναι εφικτές, η μονάδα ελέγχου Ε.Κ. θα πρέπει, όπου είναι εφικτό, να καθοδηγεί το α/φ με τη χρήση ραντάρ μέχρις ότου αυτό καταστεί ικανό να αναλάβει εκ νέου την πλοήγησή του.

Σημείωση .- Για τα α/φ που καθοδηγούνται σύμφωνα με τις δύο πρώτες περιπτώσεις, μπορεί, όπου είναι εφικτό, να απαιτείται συνεχής παρακολούθηση με ραντάρ από την εν λόγω μονάδα ελέγχου Ε.Κ.



7.6.10 **Διαδικασίες Short-term conflict alert (STCA)**

7.6.10.1 Το STCA είναι μια λειτουργία η οποία είναι ενσωματωμένη στο σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Ο στόχος της λειτουργίας STCA είναι να βοηθήσει τον ελεγκτή στην πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ α/φ με τη δημιουργία, σε εύθετο χρόνο, μίας προειδοποίησης για πιθανή ή πραγματική παραβίαση των ελαχίστων διαχωρισμού.

7.6.10.2 Κατά τη λειτουργία STCA οι τρέχουσες και προβλεπόμενες θέσεις των α/φ, μαζί με την πληροφορία ύψους, παρακολουθούνται για εγγύτητα (proximity). Εάν η απόσταση μεταξύ των θέσεων δύο α/φ συμπεριλαμβανομένων και των πληροφοριών ύψους τος προβλέπεται να μειωθεί σε λιγότερο από τα καθιερωμένα ελάχιστα διαχωρισμού, εντός ορισμένης χρονικής περιόδου, ένα ακουστικό ή/και οπτικό "alert" θα συνεγείρει τον ελεγκτή στην περιοχή ευθύνης του οποίου διακινείται το α/φ.

7.6.10.3 Οι τοπικές οδηγίες σχετικά με τη χρήση της λειτουργίας STCA καθορίζουν, μεταξύ άλλων:

- I. τα είδη των πτήσεων τα οποία έχουν επιλεγεί να παράγουν "alerts"
- II. τους τομείς ή τις περιοχές του εναερίου χώρου εντός του οποίου η λειτουργία STCA θα εφαρμόζεται
- III. τη μέθοδο εμφάνισης του STCA στον ελεγκτή
- IV. σε γενικές γραμμές, τις παραμέτρους για την παραγωγή των "alerts", καθώς επίσης και το χρόνο προειδοποίησης
- V. τον εναέριο χώρο εντός του οποίου μπορεί επιλεκτικά να αναστέλλεται η λειτουργία STCA, καθώς επίσης και τις συνθήκες υπό τις οποίες θα επιτρέπεται
- VI. τις συνθήκες υπό τις οποίες ειδικά "alerts" μπορεί να αναστέλλονται για μεμονωμένες πτήσεις, και
- VII. τις διαδικασίες οι οποίες θα εφαρμόζονται στον εναέριο χώρο ή στις πτήσεις για τις οποίες το STCA ή τα ειδικά "alerts" έχουν ανασταλεί.

7.6.10.4 Σε περίπτωση κατά την οποία δημιουργείται ένα STCA σε ελεγχόμενες πτήσεις, ο ελεγκτής θα πρέπει, χωρίς καθυστέρηση, να εκτιμήσει την κατάσταση και, αν χρειαστεί, να λάβει μέτρα, προκειμένου να διασφαλίσει ότι το ισχύοντα ελάχιστα όρια διαχωρισμού δεν θα παραβιασθούν ή θα αποκατασταθούν.



7.6.10.5 Μετά τη δημιουργία ενός STCA, οι ελεγκτές θα πρέπει να συμπληρώνουν μια αναφορά συμβάντος εναέριας κυκλοφορίας, μόνο στην περίπτωση κατά την οποία παραβιάστηκαν τα ελάχιστα διαχωρισμού.

7.6.10.6 Η αρμόδια αρχή εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. θα πρέπει να διατηρεί ηλεκτρονικά αρχεία από όλα STCA που έχουν δημιουργηθεί. Τα στοιχεία και οι συνθήκες οι οποίες αφορούν κάθε "alert" θα πρέπει να αναλυθούν, προκειμένου να διαπιστωθεί, αν μια προειδοποίηση ήταν δικαιολογημένη ή όχι. Μη αιτιολογημένες προειδοποιήσεις, π.χ. όταν εφαρμόστηκε οπτικός διαχωρισμός (visual separation), θα πρέπει να αγνοηθεί. Η στατιστική ανάλυση πρέπει να γίνεται σε αιτιολογημένα "alerts", έτσι ώστε να εντοπιστούν οι πιθανές ελλείψεις στο σχεδιασμό του εναερίου χώρου και των διαδικασιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, καθώς επίσης και να παρακολουθούνται τα συνολικά επίπεδα ασφάλειας των πτήσεων.

7.6.11 **Διαδικασίες Minimum safe altitude warning (MSAW)**

7.6.11.1 Το MSAW είναι μια λειτουργία η οποία είναι επίσης ενσωματωμένη στο σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Ο στόχος της λειτουργίας MSAW είναι να βοηθήσει στην πρόληψη σύγκρουσης μιας ελεγχόμενης πτήσης με εμπόδια, με τη δημιουργία, σε εύθετο χρόνο, μίας προειδοποίησης για πιθανή παραβίαση του ελάχιστου ύψους ασφαλείας.

7.6.11.2 Κατά τη λειτουργία MSAW, τα επίπεδα πτήσης τα οποία αναφέρθηκαν από τα α/φ, παρακολουθούνται σε σχέση με καθορισμένα επίπεδα ασφαλείας. Όταν το επίπεδο πτήσης ενός α/φ ανιχνεύεται ή προβλέπεται να είναι μικρότερο από το ισχύον ελάχιστο ύψος ασφαλείας, μια ακουστική και οπτική προειδοποίηση θα συνεγείρει τον ελεγκτή στην περιοχή ευθύνης του οποίου διακινείται το α/φ.

7.6.11.3 Οι τοπικές οδηγίες σχετικά με τη χρήση της λειτουργίας MSAW καθορίζουν, μεταξύ άλλων:

- I. τα είδη των πτήσεων τα οποία έχουν επιλεγεί να παράγουν MSAW
- II. τους τομείς ή τις περιοχές του εναερίου χώρου στις οποίες έχει καθορισθεί το ελάχιστο ύψος ασφαλείας και εντός του οποίου η λειτουργία MSAW θα εφαρμόζεται
- III. τις προκαθορισμένες τιμές των ελαχίστων υψών ασφαλείας
- IV. τη μέθοδο εμφάνισης του MSAW στον ελεγκτή
- V. τις παραμέτρους για την παραγωγή MSAW, καθώς επίσης και το χρόνο προειδοποίησης, και



VI. τις συνθήκες υπό τις οποίες η λειτουργία MSAW μπορεί να έχει απαγορευθεί για μεμονωμένα α/φ, καθώς επίσης και τις διαδικασίες οι οποίες θα εφαρμόζονται στις πτήσεις στις οποίες η λειτουργία του MSAW έχει ανασταλεί.

7.6.11.4 Σε περίπτωση κατά την οποία δημιουργείται ένα MSAW σε μια ελεγχόμενη πτήση, τα ακόλουθα μέτρα πρέπει να λαμβάνονται χωρίς καθυστέρηση:

- I. εάν το αεροσκάφος είναι σε καθοδήγηση (vectoring), θα πρέπει να του δίδεται οδηγία να ανέβει αμέσως στο κατάλληλο ύψος ασφαλείας και, εάν είναι απαραίτητο να αποφύγει εμπόδιο, να του δοθεί καινούργια πορεία
- II. σε άλλες περιπτώσεις, θα ειδοποιείται αμέσως το πλήρωμα του α/φ, ότι υπάρχει προειδοποίηση παραβίασης του ελάχιστου ύψους ασφαλείας και να δοθούν οδηγίες να ελέγξουν το επίπεδο πτήσης του α/φ.

7.6.11.5 Μετά την εκδήλωση ενός MSAW, οι ελεγκτές θα πρέπει να συμπληρώνουν μια αναφορά συμβάντος εναέριας κυκλοφορίας, μόνο στην περίπτωση κατά την οποίαν παραβιάστηκε αθέλητα το ελάχιστο ύψος ασφαλείας με πιθανότητα πρόσκρουσης σε εμπόδιο μιας ελεγχόμενης πτήσης.

7.6.12 **Αναφορά συμβάντων εναέριας κυκλοφορίας**

7.6.12.1 Μια αναφορά συμβάντων εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει να υποβάλλεται, συνήθως στην μονάδα εναέριας κυκλοφορίας που την αφορά, ειδικά για τα περιστατικά τα οποία σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και περιλαμβάνουν συμβάντα, όπως η εγγύτητα των αεροσκαφών (Airprox), ή άλλες σοβαρές καταστάσεις οι οποίες έφεραν σε κίνδυνο τα α/φ, και τα οποία προκλήθηκαν, μεταξύ άλλων, από ελλιπείς διαδικασίες, η μη συμμόρφωση με τις διαδικασίες, ή υποβάθμιση των επίγειων εγκαταστάσεων.

7.6.12.2 Θα πρέπει να καθιερωθούν διαδικασίες για την αναφορά των περιστατικών εγγύτητας των α/φ, προκειμένου η διερεύνησή τους να προωθήσει την ασφάλεια των πτήσεων. Ο βαθμός του κινδύνου ο οποίος σχετίζεται με την εγγύτητα αεροσκαφών θα πρέπει να καθορίζεται στο πλαίσιο της διερεύνησης του περιστατικού σύμφωνα με την ακόλουθη ταξινόμηση:

- "κίνδυνος σύγκρουσης" (risk of collision),
- "η ασφάλεια δεν ήταν εξασφαλισμένη" (safety not assured),
- "χωρίς κίνδυνο σύγκρουσης" (no risk of collision) ή
- "ο κίνδυνος δεν έχει προσδιοριστεί" (risk not determined).



7.6.12.3 Όταν διεξάγεται μια διερεύνηση για ένα ατύχημα ή συμβάν για περιστατικό εγγύτητας αεροσκαφών, θα πρέπει να συμμετέχουν και οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας.

7.6.13 **Emergency Signal "ELT"**

7.6.13.1 Σε αεροσκάφη ή κινητούς σταθμούς (θαλάσσης ή ξηράς) έχουν εγκατασταθεί πομποί (Emergency Location Transmitters) οι οποίοι, σε περίπτωση κινδύνου, εκπέμπουν αυτόματα στις συχνότητες 121.500 MHz ή 243.00 MHz σήμα κινδύνου (emergency location signal), το οποίο υποδηλώνει τη θέση του εκπέμποντος το σήμα σταθμού. Το σήμα αυτό λαμβάνεται στις συχνότητες κινδύνου από α/φ ή από σταθμούς εδάφους/αέρος με κατάλληλο εξοπλισμό, τα οποία και το αναμεταβιβάζουν στις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας για να προβούν στις κατάλληλες ενέργειες.

7.6.13.2 Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 θα ενημερώνει τον G/A/G οσάκις λαμβάνει πληροφορίες για σήματα ELT ο οποίος εν συνεχεία θα το διαμορφώνει σε μορφή σήματος AFTN και θα το αναμεταβιβάζει στους αποδέκτες έρευνας και διάσωσης, μέσω του Δικτύου AFTN.

(Βλ. Υπόδειγμα σήματος ELT στο τέλος του Παραρτήματος του παρόντος κεφαλαίου).

7.6.14 **Διαδικασία μεταβίβασης μηνυμάτων σχεδίου πτήσης "TFR" (DOC 4444-Transfer)**

7.6.14.1 Σε περίπτωση που υπάρχει πρόβλημα τηλεφωνικής επικοινωνίας του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 με άλλη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., τότε ένας εναλλακτικός τρόπος και μέσο μεταβίβασης μηνυμάτων σχεδίου πτήσης, μπορεί να είναι και μέσω G/A/G. Τέτοια μηνύματα είναι π.χ. EST, CHG, CNL, DLA κ.λπ.

7.6.14.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Ο ενδιαφερόμενος ελεγκτής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 καλεί τον G/A/G μέσω VAR ή μαγνητοφωνούμενου τηλεφώνου και μεταβιβάζει το σχετικό μήνυμα TFR καθώς επίσης και τη μονάδα προς την οποία θέλει να αποσταλεί. Στη συνέχεια ο G/A/G συντάσσει το μήνυμα σε μορφή σήματος AFTN/CIDIN και το αποστέλλει, μέσω του τηλεπικοινωνιακού δικτύου, στη μονάδα που απευθύνεται. Εναλλακτικά, πέραν του τηλεπικοινωνιακού δικτύου, μπορούν να χρησιμοποιηθούν συχνότητες H.F ή μαγνητοφωνούμενες τηλεφωνικές γραμμές.

(Βλ. Υπόδειγμα σήματος TFR στο τέλος του Παραρτήματος του παρόντος κεφαλαίου).



7.6.15 **Fuel emergency και minimum fuel (DOC 4444 -παρ. 15.5.4 & Annex 6 -παρ. 4.3.7)**

7.6.15.1 Ο κυβερνήτης, κατά τη διάρκεια της πτήσης του, πρέπει να διασφαλίζει συνεχώς, ότι τα εφεδρικά καύσιμα του αεροσκάφους δεν είναι ποτέ λιγότερα από τα καύσιμα, τα οποία χρειάζεται μέχρι να φθάσει σε ένα αεροδρόμιο, όπου θα κάνει μία ασφαλή προσγείωση, χωρίς να χρησιμοποιήσει τα προβλεπόμενα τελικά εφεδρικά καύσιμα του α/φους (the planned final reserve fuel).

Σημείωση.-Τα προβλεπόμενα τελικά εφεδρικά καύσιμα είναι η ελάχιστη ποσότητα καυσίμου, η οποία υπολογίζεται ότι απαιτείται να παραμένει στις δεξαμενές του α/φους, μετά την προσγείωση του σε οιοδήποτε αεροδρόμιο (προορισμού ή/και εναλλακτικό).

7.6.15.2 Όταν ένας κυβερνήτης δηλώσει ότι το α/φος ευρίσκεται σε κατάσταση fuel emergency, τούτο σημαίνει ότι τα καύσιμα τα οποία υπολογίζει ότι θα χρειασθεί μέχρι να πραγματοποιήσει μία ασφαλή προσγείωση στο πλησιέστερο αεροδρόμιο είναι λιγότερα από τα προβλεπόμενα τελικά εφεδρικά καύσιμα που πρέπει να υπάρχουν στις δεξαμενές του α/φους μετά την προσγείωση. Η δήλωση "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, FUEL" παρέχει την καθαρότερη και πιο επείγουσα έκφραση της κατάστασης που ευρίσκεται ο κυβερνήτης, προκειμένου να προστατέψει τα προβλεπόμενα τελικά αποθέματα του α/φους. Με τη δήλωση αυτή επικοινωνεί ότι πρέπει να ληφθούν άμεσα μέτρα, τόσο από τον ίδιο όσο και από τον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι το αεροπλάνο θα προσγειωθεί, όσο το δυνατόν συντομότερα. Το "Mayday" χρησιμοποιείται, προκειμένου να δηλώσει ότι όλες οι ευκαιρίες για την προστασία των τελικών εφεδρικών καυσίμων έχουν αξιοποιηθεί και με απόφαση του κυβερνήτη, το α/φος θα προσγειωθεί έχοντας στις δεξαμενές του, μετά την προσγείωση, λιγότερα από τα προβλεπόμενα τελικά εφεδρικά καύσιμα.

Οι λέξεις MAYDAY FUEL περιγράφουν τη φύση της κατάστασης κινδύνου στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες κινδύνου, σύμφωνα με το Annex 10, VOL II (βλ. επίσης παρ.7.1.2.1, περ. III του παρόντος κεφαλαίου) οπότε και εφαρμόζονται οι γενικές διαδικασίες επείγουσας ανάγκης, οι οποίες αναφέρονται στις παρ. 7.1.1, 7.1.2 και 7.1.3 του παρόντος κεφαλαίου.

7.6.15.3 Ένας πιλότος δηλώνει minimum fuel, προκειμένου να εξασφαλίσει την προστασία των τελικών εφεδρικών καυσίμων μέχρι την ασφαλή ολοκλήρωση της πτήσης. Αυτή η δήλωση έχει ως στόχο να μεταφέρει στον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, ότι εφ' όσον η τρέχουσα εξουσιοδότηση δεν τροποποιηθεί, η πτήση θα είναι σε θέση να ολοκληρωθεί χωρίς να διακυβεύεται η ευθύνη του κυβερνήτη για την προστασία των τελικών εφεδρικών καυσίμων. Μόλις ο πιλότος δηλώσει



minimum fuel ελεγκτής τον ενημερώνει, το συντομότερο δυνατόν, για τυχόν αναμενόμενες καθυστερήσεις ή ότι δεν αναμένονται καθυστερήσεις.

Φρασεολογία:

pilot: MINIMUM FUEL

controller: ROGER [NO DELAY EXPECTED or EXPECT (*delay information*)].

Σημείωση 1.- Η δήλωση minimum fuel πληροφορεί το ATC ότι απ'όλα τα εναλλακτικά αεροδρόμια προτιθέμενης προσγείωσης έχει επιλεγεί ένα συγκεκριμένο, καθώς και ότι, οποιαδήποτε αλλαγή στην τρέχουσα εξουσιοδότηση μπορεί να οδηγήσει το α/φος να προσγειωθεί με λιγότερα από το προβλεπόμενα τελικά εφεδρικά καύσιμα. Με τη δήλωση αυτή δεν θεωρείται τα προβλεπόμενα τελικά εφεδρικά καύσιμα. Με τη δήλωση αυτή δεν θεωρείται ότι το α/φος ευρίσκεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, αλλά είναι μια ένδειξη ότι θα μπορούσε να εξελιχθεί σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, εάν προκύψει οποιαδήποτε επιπλέον καθυστέρηση.

- 7.6.15.4 Κατά τη μεταβίβαση του ελέγχου, η μεταβιβάζουσα μονάδα παρέχει στην αποδεχόμενη όλες τις σχετικές πληροφορίες που αφορούν στην κατάσταση που αντιμετωπίζει το α/φος.

7.7 ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- 7.7.1 Σύστημα διαχείρισης ασφάλειας είναι μία συστηματική προσέγγιση για τη διαχείριση της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων οργανωτικών δομών, ευθυνών, πολιτικών και τις διαδικασιών (ANNEX 11, κεφάλαιο 1, ορισμοί).
- 7.7.2 Οποιαδήποτε σημαντική αλλαγή στο σύστημα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας (ATS system), συμπεριλαμβανομένου και της εφαρμογής μειωμένων ελαχίστων διαχωρισμού ή μιας νέας διαδικασίας, θα τίθεται σε εφαρμογή εφόσον έχει προηγηθεί αξιολόγηση ασφάλειας, η οποία έχει αποδείξει ότι ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας θα έχει επιτευχθεί και οι χρήστες έχουν ενημερωθεί. Ανάλογα με την περίπτωση, η αρμόδια αρχή θα διασφαλίζει ότι θα υπάρχει επαρκής πρόβλεψη για την μετά - την εφαρμογή παρακολούθηση, ώστε να εξακριβώσει ότι το καθορισμένο επίπεδο ασφάλειας εξακολουθεί να τηρείται
- 7.7.3 Όταν, εξαιτίας της φύσης της αλλαγής, το αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας δεν μπορεί να εκφραστεί με όρους ποσοτικούς, η αξιολόγηση ασφάλειας μπορεί να βασίζεται σε επιχειρησιακή αξιολόγηση.
- 7.7.4 Περισσότερες πληροφορίες αναφέρονται στο εγχειρίδιο διαχείρισης ασφάλειας (System Management Manual, SMM, Doc 9859), καθώς επίσης και άλλες σχετικές διαδικασίες στο DOC4444. Επίσης στο ANNEX



19, αναφέρονται οι διατάξεις για την διαχείριση ασφάλειας που εφαρμόζονται στους παρόχους αεροναυτιλίας.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ ΦΑΣΕΩΝ

ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑΣ

ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ

ΚΙΝΔΥΝΟΥ

ΑΕΡΟΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

ELT

TFR



Υπόδειγμα Α1₁

**ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΦΟΡΕΑ
ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΕΠΑΘΜ/Α1**

Πληροφορίες: Προϊστάμενος ΚΕΠΑΘΜ/Α1
Τηλέφωνο: 210 9972603

Ελληνικό

Από ΚΕΠΑΘΜ/Α1

Προς (όπως ο συννημμένος πίνακας αποδεκτών εσωτερικού)

ΦΑΣΗ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑΣ

1. Χαρακτηριστικό κλήσης α/φ.....κώδικας SSR.....
2. Αεροπορική εταιρεία.....
3. Εθνικότητα
4. Τύπος.....κατηγορία α/φ.....
5. Α/δ αναχώρησης.....ώρα αναχώρησης.....
6. Α/δ προορισμούυπολογιζόμενη ώρα άφιξης.....
7. Α/δ εναλλαγής.....
8. Διαδρομή.....
9. Θέση και ώρα τελευταίας αναφοράς.....
10. Υπηρεσία η οποία έκανε την τελευταία επαφή.....και.....
συχνότητα επικοινωνίας.....
11. Επόμενο σημείο αναφοράς.....και πιθανή ώρα άφιξης
12. Διαθέσιμα καύσιμα (σε ώρες πτήσης).....και πιθανή ώρα
εξάντλησης καυσίμων.....
13. Αριθμός επιβαίνόντων.....
14. Άλλες σχετικές πληροφορίες (χρώμα και διακριτικά α/φ, επικοινωνίες εκτάκτου
ανάγκης, μέσα διάσωσης κ.λπ.).....
.....

ΕΚΔΟΤΗΣ _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ(ΣΑΔ) _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____



Υπόδειγμα Α1₂

**CIVIL AVIATION AUTHORITY
AIR NAVIGATION SERVICE PROVIDER
ATHINAI-MAKEDONIA ACCs**

**INFO: ATHINAI-MAKEDONIA ACCs SUPERVISOR
TEL. NUMBER: 210 9972603**

Hellinico,

FROM: ATHINAI-MAKEDONIA ACCs
ΤΟ (όπως ο συνημμένος πίνακας αποδεκτών εξωτερικού)

UNCERTAINTY PHASE

1. Call sign.....
2. SSR Code.....
3. Operator.....
4. Nationality
5. Aircraft type.....Aircraft classification.....
6. Aerodrome of departureTime of departure.....
7. Aerodrome of destination.....Expected time of arrival.....
Alternate aerodrome.....
8. Route.....
9. Last position report.....
10. Last ATS unit in contact with the a/f.....
and relevant sector frequency.....
11. Next position reporting point.....
and expected time of arrival over.....
12. Fuel endurance (in hours).....
and estimated time of fuel running out.....
13. Persons on board.....
14. Other pertinent information (aircraft colour and markings, emergency radio,
survival equipment e.t.c.).....

ΕΚΔΟΤΗΣ _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ(ΣΑΔ) _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____



Υπόδειγμα Γ

**ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΦΟΡΕΑ
ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΕΠΑΘΜ/Α1**

Πληροφορίες: Προϊστάμενος ΚΕΠΑΘΜ/Α1
Τηλέφωνο: 210 9972603

Ελληνικό

Σήμα αίτησης συμπληρωματικού σχεδίου πτήσης

Από ΚΕΠΑΘΜ/Α1

Προς Reporting office α/δ αναχώρησης.....

IFPS (EUROCONTROL) EBBDZMFP-LFPYZMFP

DD Αποδέκτης (ο εκδότης του αρχικά κατατεθέντος σχεδίου πτήσης):.....

Ημερομηνία/Ωρα UTC.....Εκδότης σήματος.....

RQS-Χαρακτηριστικό α/φ.....SSR μέθοδος και κώδικας.....

Α/δ αναχώρησης..... Α/δ προορισμού

Παράδειγμα

DD (Αποδέκτης)

012325- LGGGZGZX

RQS-KLM405/A4046-EHAM/CYMX

ΕΚΔΟΤΗΣ _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ(ΣΑΔ) _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____



Υπόδειγμα Δ1

**ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΦΟΡΕΑ
ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΕΠΑΘΜ/Α1**

**Πληροφορίες: Προϊστάμενος ΚΕΠΑΘΜ/Α1
Τηλέφωνο: 210 9972603**

Ελληνικό,

Σήμα ακύρωσης φάσης Αβεβαιότητας

Από ΚΕΠΑΘΜ/Α1

Προς SS(όπως ο πίνακας αποδεκτών σημάτων φάσης Αβεβαιότητας)

Από : ΚΕΠΑΘΜ/Α1 – Ημερομηνία/Ωρα UTC.....

ΣΧΕΤ./REF:

Ημερομηνία/Ωρα UTC.....Εκδότης.....

(όπως αναγράφονται στο σχετικό σήμα της φάσης Αβεβαιότητας που εστάλη)

Κείμενο: Ακύρωση φάσης Αβεβαιότητας (INCERFA CANCEL)

ΕΚΔΟΤΗΣ _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ (ΣΑΔ) _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____



Πίνακας αποδεκτών σημάτων φάσης Αβεβαιότητας

ΕΚΣΕΔ	LGGGYCYX
ΚΕΝΑ	LGGGYXYK
ΣΑΔ	LGGGYFYC
ΚΑΤ/VOICE	LGGGYSYX
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΩΝ Α/Δ:	αρχικού προορισμού: εναλλαγής : επηρεαζόμενη προσέγγισης (civil TMA): επηρεαζόμενη προσέγγισης (military TMA):
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ Α/Δ ΤΩΝ Α/Δ:	αρχικού προορισμού: εναλλαγής : επηρεαζόμενη προσέγγισης (civil TMA): επηρεαζόμενη προσέγγισης (military TMA):
4. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ή ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΑΥΤΗΣ
5. ΚΕΝΤΡΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ (ACC) που θα επηρεαστούν
6. ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΥΠΑ	LGACYAYX (ΥΠΑ) LGACZYZX (Δ15) LGACYAYP (ΠΣΕΑ)

ΕΚΔΟΤΗΣ _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ (ΣΑΔ) _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____



Υπόδειγμα Α2₁

**ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΦΟΡΕΑ
ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΕΠΑΘΜ/Α1**

**Πληροφορίες: Προϊστάμενος ΚΕΠΑΘΜ/Α1
Τηλέφωνο: 210 9972603**

Ελληνικό.....

**Από ΚΕΠΑΘΜ/Α1
Προς (όπως ο συνημμένος πίνακας αποδεκτών εσωτερικού)**

ΦΑΣΗ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ

1. Χαρακτηριστικό κλήσης α/φκώδικας SSR.....
2. Αεροπορική εταιρεία.....
3. Εθνικότητα
4. Τύπος.....κατηγορία α/φ.....
5. Α/δ αναχώρησης.....ώρα αναχώρησης.....
6. Α/δ προορισμούυπολογιζόμενη ώρα άφιξης.....
7. Α/δ εναλλαγής.....
8. Διαδρομή.....
9. Θέση και ώρα τελευταίας αναφοράς.....
10. Υπηρεσία η οποία έκανε την τελευταία επαφή.....
και συχνότητα επικοινωνίας.....
11. Επόμενο σημείο αναφοράς.....και πιθανή ώρα άφιξης
12. Διαθέσιμα καύσιμα (σε ώρες πτήσης) και πιθανή ώρα
εξάντλησης καυσίμων.....
13. Αριθμός επιβαίνόντων.....
14. Άλλες σχετικές πληροφορίες (χρώμα και διακριτικά α/φ, επικοινωνίες εκτάκτου
ανάγκης, μέσα διάσωσης κ.λπ.).....
.....
15. Α/δ νέου προορισμού.....υπολογιζόμενη ώρα άφιξης.....

ΕΚΔΟΤΗΣ _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ(ΣΑΔ) _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____



Υπόδειγμα Α2₂

**CIVIL AVIATION AUTHORITY
AIR NAVIGATION SERVICE PROVIDER
ATHINAI-MAKEDONIA ACCs**

**INFO: ATHINAI-MAKEDONIA ACCs SUPERVISOR
TEL.NUMBER:2109972603**

HELLINICO,.....

FROM: ATHINAI-MAKEDONIA ACCs
TO (όπως ο συνημμένος πίνακας αποδεκτών εξωτερικού)

ALERT PHASE

1. Call-sign.....SSRCode.....
2. Operator.....
3. Nationality.....
4. Aircraft type..... Aircraft classification.....
5. Aerodrome of departureTime of departure.....
6. Aerodrome of destination.....Expected time of arrival.....
7. Alternate aerodrome.....
8. Route.....
9. Last position report.....
10. Last ATS unit in contact with the a/f.....
and relevant sector frequency.....
11. Next position reporting point.....
and expected time of arrival over.....
12. Fuel endurance (in hours).....and estimated time of fuel running out.....
13. Persons on board.....
14. Other pertinent information (aircraft colour and markings, emergency radio,survival
equipment e.t.c.).....
.....
15. Aerodrome of new destination.....Expected time of arrival.....

ΕΚΔΟΤΗΣ _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ (ΣΑΔ) _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____



Υπόδειγμα Γ

**ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΦΟΡΕΑ
ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΕΠΑΘΜ/Α1**

**Πληροφορίες: Προϊστάμενος ΚΕΠΑΘΜ/Α1
Τηλέφωνο: 210 9972603**

Ελληνικό,

Σήμα αίτησης συμπληρωματικού σχεδίου πτήσης

Από ΚΕΠΑΘΜ/Α1
Προς Reporting office α/δ αναχώρησης.....
IFPS (EUROCONTROL) EBBDZMFP-LFPYZMFP

DD Αποδέκτης (ο εκδότης του αρχικά κατατεθέντος σχεδίου πτήσης):.....
Ημερομηνία/Ωρα UTC.....Εκδότης σήματος.....
RQS-Χαρακτηριστικό α/φ.....SSR μέθοδος και κώδικας.....
Α/δ αναχώρησης..... Α/δ προορισμού

Παράδειγμα

DD (Αποδέκτης)
012325- LGGGZGZX
RQS-KLM405/A4046-ΕΗΑΜ/СΥΜΧ

ΕΚΔΟΤΗΣ _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ (ΣΑΔ) _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____



Υπόδειγμα Δ2

Σήμα ακύρωσης φάσης Συναγερμού

**ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΦΟΡΕΑ
ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΕΠΑΘΜ/Α1**

**Πληροφορίες: Προϊστάμενος ΚΕΠΑΘΜ/Α1
Τηλέφωνο: 210 9972603**

Ελληνικό,

Από ΚΕΠΑΘΜ/Α1
Προς SS(όπως ο πίνακας αποδεκτών σημάτων φάσης συναγερμού)

Από : ΚΕΠΑΘΜ/Α1 – Ημερομηνία/Ωρα UTC.....
ΣΧΕΤ./REF:
Ημερομηνία/Ωρα UTC.....Εκδότης.....
(όπως αναγράφονται στο σχετικό σήμα της φάσης Συναγερμού που εστάλη)

Κείμενο: Ακύρωση φάσης Συναγερμού (ALERFA CANCEL)

ΕΚΔΟΤΗΣ _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ (ΣΑΔ) _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____



Πίνακας αποδεκτών σημάτων φάσης Συναγερμού

- | | | | | | |
|----|--|---|----------------|---|----------|
| 1. | ΕΚΣΕΔ | | | | LGGGYCYX |
| | ΚΕΝΑ | | | | LGGGYXYK |
| | ΣΑΔ | | | | LGGGYFYC |
| | VOICE | | | | LGGGYSYX |
| 2. | ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΩΝ Α/Δ: | αρχικού προορισμού: | | | |
| | | εναλλαγής: | | | |
| | | επηρεαζόμενης προσέγγισης (civil TMA): | | | |
| | | επηρεαζόμενης προσέγγισης (military TMA): | | | |
| 3. | ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΔ ΤΩΝ
Α/Δ: | αρχικού προορισμού: | | | |
| | | εναλλαγής: | | | |
| | | επηρεαζόμενης προσέγγισης (civil TMA): | | | |
| | | επηρεαζόμενης προσέγγισης (military TMA): | | | |
| 4. | Δ.Α.Α. | | LGAVZGZM | LGAVZGZC | LGAVZTZX |
| | | | LGAVZTZG | LGAVZPZA | |
| 5. | ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ή
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΑΥΤΗΣ | | | | |
| 6. | ΚΕΝΤΡΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
(ACCs) που θα επηρεαστούν | | | | |
| 7. | Α/Δ ΝΕΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ | | | | |
| 8. | ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΥΠΑ | LGACYAYW (Δ2)
LGACYAYX (ΥΠΑ) | LGACZYZX (Δ15) | LGACYAYP (ΠΣΕΑ)
LGACYLYX (Επιτροπή Ατυχημάτων) | |

ΕΚΔΟΤΗΣ _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ (ΣΑΔ) _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____



Υπόδειγμα Α3₁

**ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΦΟΡΕΑ
ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΕΠΑΘΜ/Α1**

**Πληροφορίες: Προϊστάμενος ΚΕΠΑΘΜ/Α1
Τηλέφωνο: 210 9972603**

Ελληνικό

Από ΚΕΠΑΘΜ/Α1

Προς (όπως ο συνημμένος πίνακας αποδεκτών εσωτερικού)

ΦΑΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

1. Χαρακτηριστικό κλήσης α/φκώδικας SSR.....
2. Αεροπορική εταιρεία.....
3. Εθνικότητα
4. Τύπος.....κατηγορία α/φ.....
5. Α/δ αναχώρησης.....ώρα αναχώρησης.....
6. Α/δ προορισμούυπολογιζόμενη ώρα άφιξης.....
Α/δ εναλλαγής.....
7. Διαδρομή.....
8. Θέση και ώρα τελευταίας αναφοράς.....
9. Υπηρεσία η οποία έκανε την τελευταία επαφή.....
και συχνότητα επικοινωνίας.....
10. Επόμενο σημείο αναφοράς.....
και πιθανή ώρα άφιξης
11. Διαθέσιμα καύσιμα (σε ώρες πτήσης)και πιθανή ώρα
εξάντλησης καυσίμων.....
12. Αριθμός επιβαινόντων.....
13. Άλλες σχετικές πληροφορίες (χρώμα και διακριτικά α/φ, επικοινωνίες εκτάκτου
ανάγκης, μέσα διάσωσης κ.λπ.)
14. Α/δ νέου προορισμού.....και υπολογιζόμενη ώρα άφιξης.....

ΕΚΔΟΤΗΣ _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ (ΣΑΔ) _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____



Υπόδειγμα A3₂

**CIVIL AVIATION AUTHORITY
AIR NAVIGATION SERVICE PROVIDER
ATHINAI-MAKEDONIA ACCs**

**INFO: ATHINAI-MAKEDONIA ACCs SUPERVISOR
TEL.NUMBER:2109972603
Hellinico.....**

FROM: ATHINAI-MAKEDONIA ACCs
TO (όπως ο συνημμένος πίνακας αποδεκτών εξωτερικού)

DISTRESS PHASE

1. Call sign..... SSR Code.....
2. Operator.....
3. Nationality
4. Aircraft type.....Aircraft classification.....
5. Aerodrome of departureTime of departure.....
6. Aerodrome of destination.....Expected time of arrival.....
7. Alternate aerodrome.....
8. Route.....
9. Last position report.....
10. Last ATS unit in contact with the a/f.....
and relevant sector frequency.....
11. Next position reporting point.....and
expected time of arrival over.....
12. Fuel endurance (in hours).....and
estimated time of fuel running out.....
13. Persons on board.....
14. Other pertinent information (aircraft colour and markings, emergency radio,survival
equipment e.t.c.).....
.....
15. Aerodrome of new destination.....Expected time of arrival.....

ΕΚΔΟΤΗΣ _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ (ΣΑΔ) _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____



Υπόδειγμα Γ

**ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΦΟΡΕΑ
ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΕΠΑΘΜ/Α1**

**Πληροφορίες: Προϊστάμενος ΚΕΠΑΘΜ/Α1
Τηλέφωνο: 210 9972603
Ελληνικό**

Σήμα αίτησης συμπληρωματικού σχεδίου πτήσης

**Από ΚΕΠΑΘΜ/Α1
Προς Reporting office α/δ αναχώρησης.....
IFPS (EUROCONTROL) EBBDZMFP-LFPYZMFP**

DD Αποδέκτης (ο εκδότης του αρχικά κατατεθέντος σχεδίου πτήσης):.....
Ημερομηνία/Ωρα UTC.....Εκδότης σήματος.....
RQS-Χαρακτηριστικό α/φ.....SSR μέθοδος και κώδικας.....
Α/δ αναχώρησης..... Α/δ προορισμού

Παράδειγμα
DD (Αποδέκτης)
012325- LGGGZGZX
RQS-KLM405/A4046-ΕΗΑΜ/СΥΜΧ

ΕΚΔΟΤΗΣ _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ (ΣΑΔ) _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____



Υπόδειγμα Δ3

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΦΟΡΕΑ
ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΕΠΑΘΜ/Α1

Πληροφορίες: Προϊστάμενος ΚΕΠΑΘΜ/Α1
Τηλέφωνο: 210 9972603
Ελληνικό

Σήμα ακύρωσης φάσης κινδύνου

Από ΚΕΠΑΘΜ/Α1

Προς **SS** (όπως ο πίνακας αποδεκτών σημάτων φάσης Κινδύνου)

Από : ΚΕΠΑΘΜ/Α1 – Ημερομηνία/Ωρα UTC.....

ΣΧΕΤ./REF:

Ημερομηνία/Ωρα UTC.....Εκδότης.....
(όπως αναγράφονται στο σχετικό σήμα της φάσης Κινδύνου που εστάλη)

Κείμενο: Ακύρωση φάσης Κινδύνου (DETRESFA CANCEL)

ΕΚΔΟΤΗΣ _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ (ΣΑΔ) _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____



Πίνακας αποδεκτών σημάτων φάσης κινδύνου

- | | | | | | |
|----|--|---|--|-----------------|--|
| 1. | ΕΚΣΕΔ | | LGGGYCYX | | |
| | ΚΕΝΑ | | LGGGYXYK | | |
| | ΣΑΔ | | LGGGYFYC | | |
| | VOICE | | LGGGYSYX | | |
| 2. | ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΩΝ Α/Δ: | αρχικού προορισμού: | | | |
| | | εναλλαγής: | | | |
| | | επηρεαζόμενης προσέγγισης (civil TMA): | | | |
| | | επηρεαζόμενης προσέγγισης (military TMA): | | | |
| 3. | ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ Α/Δ ΤΩΝ Α/Δ: | αρχικού προορισμού: | | | |
| | | εναλλαγής: | | | |
| | | επηρεαζόμενης προσέγγισης (civil TMA): | | | |
| | | επηρεαζόμενης προσέγγισης (military TMA): | | | |
| 4. | Δ.Α.Α. | LGAVZGZM | LGAVZGZC | LGAVZTZX | |
| | | LGAVZTZG | LGAVZPZA | | |
| 5. | ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ή ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΑΥΤΗΣ | | | | |
| 6. | ΚΕΝΤΡΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ (ACC) που θα επηρεαστούν | | | | |
| 7. | Α/Δ ΝΕΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ | | | | |
| 8. | ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΥΠΑ | LGACYAYW (Δ2)
LGACYAYX (ΥΠΑ) | LGACZYZX (Δ15)
LGACYLYX (Επιτροπή Ατυχημάτων) | LGACYAYP (ΠΣΕΑ) | |

ΕΚΔΟΤΗΣ _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ (ΣΑΔ) _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____



Υπόδειγμα Z

**CIVIL AVIATION AUTHORITY
AIR NAVIGATION SERVICE PROVIDER
ATHINAI-MAKEDONIA ACCs**

**INFO: ATHINAI-MAKEDONIA ACCs SUPERVISOR
TEL.NUMBER:2109972603
Hellinico,.....**

FROM: ATHINAI-MAKEDONIA ACCs
TO (όπως ο συνημμένος πίνακας αποδεκτών εξωτερικού)

HIJACK REPORT

1. α. Hijacked aircraft entering..... FIR/UIR/leaving..... FIR/UIR
β. Aircraft hijacked within.....FIR/UIR
γ. Aircraft hijacked at..... airport
δ. Hijacked aircraft has landed/taken off from..... airport
2. Position of the aircraft.....time.....flight level.....
3. Call sign.....type.....nationality.....
4. Number of persons on board.....
5. Aerodrome of departure..... possible destination
6. Other information.....

Παράδειγμα

SS LGHIJACK
310601 LGGGYFYC
HIJACK REPORT
TOP URGENT

1. α. HIJACKED AIRCRAFT ENTERING LTBB FIR / LEAVING LGGG FIR
β. AIRCRAFT HIJACKED WITHIN LGGG FIR
γ. AIRCRAFT HIJACKED AT LGAV AIRPORT
δ. HIJACKED AIRCRAFT HAS TAKEN OFF FROM LGAV AIRPORT TIME/2025
2. AMANI/2059 FL320
3. CALL SIGN THY160 TYPE A310 NATIONALITY TURKISH
4. NUMBER OF PERSONS ON BOARD 192 + 8 CREW
5. AERODROME OF DEPARTURE LGAV POSSIBLE DESTINATION LTBA
6. OTHER INFORMATION THE A/C WILL LAND FOR REFUELLING AT LTBA AND MAY FLY TO EDDT

ΕΚΔΟΤΗΣ _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ (ΣΑΔ) _____
ΩΡΑ _____
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ _____
ΥΠΟΓΡΑΦΗ _____



ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ELT

SS LGGKSED LGGGYCYC
.....LGGGYSYX
ΣΑΣ ΑΝΑΜΕΤΑΒΙΒΑΖΟΥΜΕ ΜΗΝΥΜΑ ΠΟΥ ΛΑΒΑΜΕ ΑΠΟ:
.....

QUOTE
Η ΠΤΗΣΗ ΜΕ CALL SIGN.
ΣΤΙΣUTC
ΕΥΡΙΣΚΟΜΕΝΗ.....ΥΨΟΣ.....
ΕΛΑΒΕ EMERGENCY SIGNAL ΣΤΗΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ.....
UNQUOTE



ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ TFR

.....EST.....
DD ...FIR...
.... LGGGZQZX
TFR
(EST –CALLSIGN/ SQUAWK- AIRCRAFT TYPE-EXIT POINT/
TIMEflight level– DEP AIRPORT-ARR AIRPORT)
πχ (EST-AZA502/A2334-B737-ARLOS1342F180-OEJN/LLBG)

.....CHG REV CLR etc.....
DD ...FIR...
.... LGGGZQZX
TFR
(CHG-REV etc- CALLSIGN/ SQUAWK -EXIT POINT-FL-TIME)



(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

- 8.1 ΓΕΝΙΚΑ - 1 -
- 8.2 ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ - 3 -
- 8.3 ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ - 6 -
- 8.4 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ - 7 -
- 8.5 ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΒΟΛΩΝ (CONTROLLED FIRING AREA) - 9 -
- 8.6 ΤΟΠΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΤΗΣΕΩΝ - 11 -
- 8.7 ΜΟΝΙΜΑ ΠΕΔΙΑ ΒΟΛΩΝ - 12 -
- 8.8 - 12 -
- 8.9 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ORBIT (H) – ΠΤΗΣΕΙΣ AWACKS - 15 -
- 8.10 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΡΑΤΗΣΗΣ ΑΣΕΠΕ - 16 -
- 8.11 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΠΕΡΗΧΗΤΙΚΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ - 17 -
- 8.12 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΟΝ ΑΕΡΑ (AIR TO AIR REFUELLING AREAS) - 18 -
- 8.13 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΒΑΣΕΩΝ (AD 1.1-6, παρ. 1.1.3.1) - 18 -



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

8.1 ΓΕΝΙΚΑ

8.1.1 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.

8.1.1.1 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.

*Σημείωση.- 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 **περιορισμένη** (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 έκκλησης 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.).

(ENR 1.1.7 και DOC9426 Part I, Section 2, Chapter 3, par.3.3.2).

8.1.2 Πέραν των ορισμών της επικίνδυνης, απαγορευμένης και περιορισμένης περιοχής, η Ελλάδα έχει εισαγάγει και τον ορισμό της ελεγχόμενης περιοχής βολών. (ENR 1.1.7)

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.



8.2 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.

Κωδικός περιοχής	Όνομασία 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 Andravida 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.



επικίνδυνες περιοχές (συνέχεια από την προηγούμενη σελίδα)

Κωδικός περιοχής	Ονομασία περιοχής	Παρατηρήσεις	
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.	
LGD77	KRANEA	<u>FL 140</u> MSL	FL 140: Daily SR-1300 and SS-2100 except Fri, Sat, Sun and Hol.
		<u>FL 290</u> MSL	FL 290: Every Wed, Thu 0530-0730 except Hol.
		AWYs G12 and M600/UM600 between YNN and TSL VOR/DME are affected.	
LGD79	ASPRONERI–ZIROIS	GND/SL-FL250 – by NOTAM The segment of AWY UL613 between positions TANSA and AMAXI is affected	
LGD80	PETROKHORION	GND-5000 FT – daily 0400-2200 except Sat/Sun/Hol	
LGD81	MALEME–SOUDA	GND/SL-FL160 – daily SR to 2100 except Sat/Sun/Hol	
LGD82	PAGASITIKOS KOLPOS	GND/SL-FL250 – by NOTAM – AWY W58 between AGH and SKP VOR/DME is affected.	
LGD83	MIRTOON	MSL-UNL – by NOTAM AWYs P32/UP32 (MONUV-MIL), L612/UL612 (IXIMA-RUSOS), P/UP169 are affected.	
LGD84	YDRA	MSL-3700 FT – by NOTAM	
LGD85	PETROKARAVO	MSL-1000 FT – by NOTAM	
LGD86	PLATIA	MSL-1000 FT – daily 0500-1300 except Sat/Sun/Hol	
LGD88	AKRA SPATHA	MSL-UNL – by NOTAM	
LGD89	AKRA KHONDROS	MSL-UNL– by NOTAM – AWY	



		J/UJ65 SUD/IRA is affected.
--	--	-----------------------------

επικίνδυνες περιοχές (συνέχεια από την προηγούμενη σελίδα)

Κωδικός περιοχής	Ονομασία περιοχής	Παρατηρήσεις
LGD90	AKROTIRI	GND/MSL-UNL – by NOTAM – AWY J/UJ65 SUD/IRA is affected.
LGD91	AYII APOSTOLI	GND/MSL-3000 FT – by NOTAM
LGD92	POTIDEA	GND/MSL-6000 FT – daily 0530-1230 except Fri/Sat/Sun/Hol
LGD93	ANDRAVIDA	GND/MSL-FL220, coordination with ANDRAVIDA APP – AWY UM601 (KFN -TRL) is affected.
LGD94	AMALIAS	GND/MSL-5000 FT – Activated Mon to Thu 0500-2100, Fri 0500-1300 except Sat, Sun and HoL. Coordination with ANDRAVIDA APP.
LGD95	SCHIZA	MSL-FL130 – Mon SR-SS, Tue/Wed/Thu SR-2100, Fri SR-1000
LGD96	METHONI	MSL-5000 FT – Mon SR-SS, Tue/Wed/Thu SR-2100, Fr SR-1000.
LGD97	KOSKINA	MSL-FL240 – by NOTAM
LGD98	KITRINOPETRA – EVROS	MSL-100 – daily 0500-2200 except Sat/Sun/Hol.
LGD100	ASTROS	MSL-FL250 – by NOTAM – AWYs J61 (DDM-TRL), B34 (NEMES-DDM), A14 and UM601 (MIL and TRL) are affected.



8.3 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.

Κωδικός περιοχής	Ονομασία περιοχής	Παρατηρήσεις
LGP1*	ACROPOLIS	*Below MNM of AWY
LGP4*	ΛΑΚΙ – ΛΕΡΟΣ	
LGP5*	PARTHENI – ΛΕΡΟΣ	
LGP6*	MOTOR OIL – ΚΟΡΙΝΘΟΣ	
LGP7*	REVYTHOUSSA	
LGP8*	VIKOS	
LGP9*	PAPAGOS	
LGP10*	MILITSA – ΚΑΣΤΟΡΙΑ	
LGP12*	KORIDALLOS – ΠΕΙΡΑΙΑΣ	
LGP13*	ΜΕΤΕΟΡΑ – ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ	



8.4 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.

Κωδικός περιοχής	Όνομασία περιοχής	Παρατηρήσεις
LGR14	NEA KARVALI – KABAΛA	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
LGR20	SALAMIS 1 SALAMIS 2	Below MNM of AWY
LGR21	DHIAPORI	Below MNM of AWY
LGR22	SKOURTA	Below MNM of AWY
LGR23	MARATHONAS 1	Below MNM of AWY
	MARATHONAS 2	Below MNM of AWY
LGR24	MENIDI	Below MNM of AWY
LGR25	LEFKTRA	Below MNM of AWY
LGR26	PLATEAI	Below MNM of AWY
LGR27	LITHINON	GND/MSL-FL240 – Mon-Thu 0400-2100, Fri 0400-1200, except Hol.
LGR28	SOUDA	Below MNM of AWY
LGR29	THRAKI	
	THRAKI 1	MSL-7000 FT, daily SR to SS, except Sat/Sun/Hol
	THRAKI 2	MSL-8000 FT, daily SR to SS, except Sat/Sun/Hol



περιορισμένες περιοχές (συνέχεια από την προηγούμενη σελίδα)

Κωδικός περιοχής	Όνομασία περιοχής	Παρατηρήσεις
LGR30	KORINTHIA 1	GND/MSL-6000 FT, daily SR to SS, except Sat/Sun/Hol
	KORINTHIA 2	GND/MSL-3000 FT, daily SR to SS, except Sat/Sun/Hol
LGR34	STEFANOVIKION	Below MNM of AWY
LGR35	KOZANI	Below MNM of AWY
LGR46	ALEXANDRIA ALEXANDRIA1 ALEXANDRIA2	Below MNM of AWY
LGR50	LACONIKOS KOLPOS	8000 FT MSL-FL240 – daily SR-SS except Sat/Sun/Hol – ARWs J65(TRL-SOKRI), L604 (TRL-PLH) are affected.
LGR51	DELPHI	Below MNM of AWY
LGR52	KALAMATA	8000 FT MSL-FL240, daily SR-SS except Sat/Sun/Hol.
LGR53	GERANIA	Below MNM of AWY
LGR54	KINETA	Below MNM of AWY
LGR55	PEFKO	Below MNM of AWY
LGR56	KILINI	GND -8000 FT, daily 0530-1230, except Sat/Sun/Hol, Tue 0530-2200.
LGR57	ASPROPIRGOS	Below MNM of AWY
LGR58	KOTRONI KOTRONI1 KOTRONI2	Below MNM of AWY – daily SR-SS except Sat/Sun/Hol.
LGR59	MANTILI	Below MNM of AWY – daily SR-SS except Sat/Sun/Hol.
LGR60	ALONISSOS	Below MNM of AWY
LGR61		Below MNM of AWY
LGR62		Below MNM of AWY



8.5 ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΒΟΛΩΝ (CONTROLLED FIRING AREA)

8.5.1 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	Every Wed, Thu, Fri, and Sat 0530-SS unless otherwise notified by NOTAM. During the period 1st Apr to 31st Oct this sector will not be active on Sat unless notified by NOTAM. ATS Routes J/UJ56, B/UB26, UL612, UP169, L/UL613, SUDA TMA, IRAKLION TMA are affected.
Sector A1	<u>FL 220</u> MSL	Daily 0500-SS except Sat, Sun and Hol.
Sector A2	<u>FL 250</u> MSL	Activation will be notified by NOTAM.
Sector B (including sector A)	<u>UNL</u> GND/MSL	As a sector A ATS routes and TMAs of sector A plus : J62, A/UA10, A14, L/UL607, L/UL617, V/UV57, N/UN132, N/UN134, SANTORINI TMA.
Sector C (including sectors A and B)	<u>UNL</u> GND/MSL	As a sector A ATS routes and TMAs of A and B sectors plus : L/UL53, N/UN137



8.5.1.1 Το προσωπικό της Διεύθυνσης Ασφάλειας Βολών/ΔΑΒ (Senior Surveillance Officer/SSO, Air Surveillance Safety Officer/ASSO), το οποίο στελεχώνει το RCB (Range Control Building) του ΠΒΚ κατά την διάρκεια των επιχειρήσεων, διαθέτει και διαχειρίζεται ένα αυτόνομο Σύστημα Ασφαλείας, αποτελούμενο από διάφορα Ραντάρ (επιφανείας - αέρος), έτσι ώστε να διασφαλίζει την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή των βολών. Επίσης διαθέτει και χρησιμοποιεί σε συμβουλευτική βάση, την εικόνα PALLAS της ΥΠΑ, μέσω δύο ανεξάρτητων εφαρμογών (ATLAS/ΓΕΑ, ΑΙΟΛΟΣ) για καλύτερο συντονισμό και επικοινωνία με τις αρμόδιες υπηρεσίες Ε.Ε.Κ.

8.5.1.2 Καθόλη τη διάρκεια της ενεργοποίησης των περιοχών του ΠΒΚ θα επιδιώκεται να μην επιβάλλεται κανένας περιορισμός στην εναέρια κυκλοφορία που διέρχεται από αυτές.

Αυτό συμβαίνει επειδή το Σύστημα Ασφαλείας του ΠΒΚ, παρέχει τη δυνατότητα παρακολούθησης ιχνών - στόχων στις ενεργοποιημένες περιοχές και οι βολές εκτελούνται μόνο όταν δεν υπάρχει καμία πιθανότητα εμπλοκής με την εναέρια κυκλοφορία που δεν συμμετέχει στις υπόψη δραστηριότητες.

8.5.1.3 Υπάρχει όμως περίπτωση, το RCB, κατά την πραγματοποίηση ορισμένων βολών, να ζητήσει από το ΚΕΠΑΘ να εκτρέψει την κυκλοφορία μέσω εναλλακτικών διαδρομών (re-routing), προκειμένου να αποφύγουν ορισμένες περιοχές. Αυτό συμβαίνει πάντα σε τακτικό επίπεδο και ύστερα από κατάλληλο συντονισμό και συνεργασία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες Εξυπηρέτησης ελέγχου Ε.Κ. (π.χ. υπάρχει περίπτωση να ζητηθεί να η κυκλοφορία προς/από το α/δ της Σούδας να οδεύει μέσω του σημείου αναφοράς SOKRI).

8.5.2 Ο υπεύθυνος του Π.Β.Κ., πριν την ενεργοποίηση, γνωστοποιεί έγκαιρα στον αρμόδιο τομέα του ΚΕΠΑΘ:

- το τμήμα που ενεργοποιείται
- το χρονικό διάστημα
- τους εναερίους διαδρόμους και τα επίπεδα πτήσης που επηρεάζονται, όταν και εφόσον χρειάζεται
- τις εναλλακτικές διαδρομές που προτείνει για αποφυγή των ενεργοποιημένων περιοχών του, όταν και όσο απαιτείται

Το ΚΕΠΑΘ, κατά τη διάρκεια της ενεργοποίησης, διατηρεί μια κανονική ροή της κυκλοφορίας μέσα από την περιοχή, εκτός εάν άλλως ζητηθεί από το RCB, για ορισμένο χρονικό διάστημα, ως αναφέρεται ανωτέρω.



8.6 ΤΟΠΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

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

8.6.1 ΣΙΘΩΝΙΑ (SITHONIA)

Η περιοχή αυτή είναι για τις εκπαιδευτικές πτήσεις της Πολεμικής Αεροπορίας και ορίζεται κατακόρυφα από το GND/MSL-UNL. Ενεργοποιείται από Δευτέρα μέχρι Παρασκευή από 0500-1900 UTC, Σάββατο και Κυριακή από 0500-1400 UTC. Επηρεάζονται οι εναέριοι διάδρομοι G18/UG18(FSK-RUGAS) και AWY V652/UV652 (PEREN -SKP).

8.6.2 ΤΡΙΠΟΛΗ (TRIPOLIS)

Η περιοχή αυτή είναι για τις εκπαιδευτικές πτήσεις της Πολεμικής Αεροπορίας και ορίζεται κατακόρυφα από το FL120-FL170. Ενεργοποιείται καθημερινά SR-SS εκτός Σαββάτου, Κυριακής και αργιών με άδεια του ΚΕΠΑΘ.

Επηρεάζονται οι εναέριοι δίδρομοι J61 (TRL-KAM & TRL-DDM), UM601 (KFN-EKTOS), A14 (ARA-EKTOS), UL604 (YNN-TRL-DILMO), L612 (ARA-TRL-IXIMA), J65 (TRL-SOKRI) και A145 (RESPA-TRL).

8.6.3 Οι ακόλουθες περιοχές είναι κάτω από το MFA του εναέριου διαδρόμου:

AGRINIO	KALATHOS	LIMNES	ROPA
ASSIMI	LAKONIA	MILOS	SIDARI



8.7 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 εμπλεκομένων 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.

8.8

8.8.1 ΠΕΔΙΟ ΒΟΛΗΣ ΠΕΤΡΩΤΩΝ (GND-FL240)

Το πεδίο βολής Πετρωτών επηρεάζει το α/δ της Αλεξανδρούπολης. Ενεργοποιείται μία φορά το εξάμηνο για τρεις ημέρες. Όταν είναι ανοικτό το α/δ το ΚΕΠΜΑ θα συνεργάζεται με το ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΛΗΣ APP. Όταν δεν λειτουργεί το α/δ οι συνεργασίες θα γίνονται με το ΣΑΕ του Χορτιάτη.

8.8.2 ΠΕΔΙΟ ΒΟΛΗΣ ΔΕΝΔΡΟΧΩΡΙΟΝ (GND-7500FT)

Το πεδίο βολής Δενδροχώριον Καστοριάς επηρεάζει τη CTR της Καστοριάς. Κατά τη διάρκεια της άσκησης η αρμόδια στρατιωτική μονάδα θα πρέπει να είναι σε συνεχή επαφή με την Υπηρεσία AFIS του α/δ, άλλως η άσκηση θα διακόπτεται.



8.8.3 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).

8.8.4 ΠΕΡΙΟΧΕΣ Α

8.8.4.1 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).

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

8.8.4.3 Όλες οι περιοχές Α δεν δημοσιεύονται στις αεροναυτικές εκδόσεις και, πλην των 9Α, 13Α και 14Α, ενεργοποιούνται χωρίς έκδοση αγγελίας, κατόπιν αιτήσεως αδείας από τους εμπλεκόμενους φορείς.

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

8.8.4.5 Η ενεργοποίηση των υπολοίπων περιοχών Α γίνεται κατόπιν αδείας του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 (πλήν της Β Τανάγρας). Εν προκειμένω, οι μονάδες ΣΑΕ αιτούνται προς το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 ύψη για τη διεξαγωγή των ασκήσεων στις περιοχές που βρίσκονται στη δικαιοδοσία τους τα οποία το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 εκχωρούν αφού λάβουν υπόψη τους τη γενική κυκλοφορία που διεξάγεται στην περιοχή. Κατά την εκχώρηση των υψών ορίζεται και ο χρόνος ενεργοποίησης ο οποίος δεν θα υπερβαίνει τις τρεις ώρες. Παράταση πλέον των τριών ωρών θα δίδεται κατόπιν νέου αιτήματος. Τα εκχωρημένα ύψη, στην εκάστοτε περιοχή, θεωρούνται δεσμευμένα καθόλο το χρόνο της ενεργοποίησης και απελευθερώνονται με την εκπνοή του.

8.8.4.6 Μονάδες Συστήματος Αεροπορικού Ελέγχου (ΣΑΕ)

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

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1 ^ο ΚΕΠ – ΧΟΡΤΙΑΤΗΣ | το τμήμα του FIR Αθηνών βόρεια του παραλλήλου 3900N. |
| 2 ^ο ΚΕΠ – ΠΑΡΝΗΘΑ | το τμήμα του FIR Αθηνών μεταξύ των παραλλήλων 3700E και 3900N. |
| 3 ^ο ΚΕΠ – ΖΗΡΟΣ | το τμήμα του FIR Αθηνών νότια του παραλλήλου 3700E. |



8.8.5

Πίνακας Περιοχών

Περιοχές Α	Επηρεαζόμενος εναέριος χώρος
1A	TMAs ALX-LMO-KPL, ARWs G12, G/UG18, H59, M/UM603, Y/UY505, V/UV652, N/UN128, N/UN133, N/UN127, N/UN131, G/UG33
2A	TMAs 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
3A	MTMAs AGH-TNG-H1, ARWs R19, UN619, L/UL995, L/UL613, L/UL607
4A	ΠΒ ΑΝΔΡΟΥ (LGD68)- CTR ΗΙΟΣ-ΤΑ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΜΚΝ, R/UR20, UN133, UN137
5A	MTMAs 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
6A	AWYs M978, M728, L144, UL81
7A	MTMA ADR-ΠΒ ΖΑΚΥΝΘΟΥ (LGD61) - Η4- Περιοχή ΥΠΕΡΧ/ΚΩΝ (LGD72), AWYs A/UA145
8A	MTMA KLM, AWYs M/UM872, P/UP32
9A (Ν. ΧΡΥΣΗ)	TMA IRA-H6-Π. ΛΙΘΙΝΟΝ (LGR27)- Air Refuelling Area (ΚΡΗΤΗ-ΚΑΡΠΑΘΟΣ)
10A	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/UV62, 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



8.9 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ORBIT (H) – ΠΤΗΣΕΙΣ AWACKS

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

8.9.2 Οι περιοχές αυτές είναι:

Περιοχή	ύψος πτήσης	επηρεαζόμενες περιοχές
H-1	FL290-FL330	AGH, TNG, LGLR
H-2	FL290-FL330	SKY, ΠΕΛΑΓΟΣ, 2A
H-3	FL270-FL330	10A-ΠΒΚ
H-4	FL270	ADR, G-5, D61, 8A
H-5*	FL270	NIL
H-6	FL290	NIL

**Σημείωση.-Η ενεργοποίηση της περιοχής H5 για το χρονικό διάστημα από 1/6-30/9 μπορεί να γίνει μόνο από 0800-1200 τοπική ώρα.*

8.9.3 Δεν εκδίδεται αγγελία δέσμευσης των περιοχών αυτών.

8.9.4 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.



8.10 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΡΑΤΗΣΗΣ ΑΣΕΠΕ

8.10.1 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.

8.10.2 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.



8.11 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΠΕΡΗΧΗΤΙΚΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ

8.11.1 Περιοχή υπερηχητικών πτήσεων Τανάγρας

8.11.1.1 Η διεξαγωγή υπερηχητικών πτήσεων στη R315 από το TGG/TVOR/DME επιτρέπεται μόνο κάθε *Τρίτη, με εναλλακτική την Τετάρτη και για τρεις ώρες (0930-1230 τοπική ώρα), με την προϋπόθεση ότι:

- Τουλάχιστον δύο ώρες πριν τη δραστηριότητα, το ΤΑΝΑΓΡΑ APP θα ζητάει από τον προϊστάμενο Φυλακής του ΚΕΠΜΑ την έγκριση για τη διεξαγωγή των υπερηχητικών πτήσεων.
- Το ΤΑΝΑΓΡΑ APP θα ενημερώνει το ΚΕΠΜΑ σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης ή για το πέρας της δοκιμής.

8.11.1.2 Επειδή επηρεάζεται ο εναέριος διάδρομος UL607, καθ' όλο το χρόνο της δοκιμής, το ΚΕΠΜΑ θα ενημερώνει τους κυβερνήτες να οδεύουν μέσω ΡΙΚΟΣ-TSL-SKP-ATV αντί ΡΙΚΟΣ-ATV.

**Σημείωση.- Υπερηχητικές πτήσεις θα μπορούσαν να διεξαχθούν διαφορετικές ώρες και ημέρες από αυτές που αναφέρονται ανωτέρω, μόνον εφόσον το επιτρέπει η κυκλοφορία (καθ' όλο το χρόνο της δοκιμής τα α/φ γενικής κυκλοφορίας εκτρέπονται της πορείας τους) και το εγκρίνει ο προϊστάμενος Φυλακής του ΚΕΠΜΑ.*

8.11.2 Περιοχή υπερηχητικών πτήσεων Λάρισας

- Οι υπερηχητικές πτήσεις της Λάρισας διεξάγονται στο νότιο τμήμα της ΜΤΜΑ Λάρισας.
- Η εκτέλεση των πτήσεων θα γίνεται από Δευτέρα έως Παρασκευή και μεταξύ των ωρών 0800-1500 (τοπική ώρα).
- Η ενημέρωση του ΚΕΠΜΑ, η αποδοχή των ωρών και η δέσμευση των υψών έως το FL450 θα γίνεται την προηγούμενη ημέρα κατά τις εργάσιμες ώρες.
- Η κατάθεση του σχεδίου πτήσης και η ενημέρωση του ΚΕΠΜΑ τηλεφωνικά θα γίνεται μία ώρα πριν την απογείωση του α/φ.
- Ο έλεγχος προσέγγισης της Λάρισας θα ενημερώνει τον αντίστοιχο της Αγχιάλου, ενώ η διάρκεια της πτήσης δεν θα υπερβαίνει τα 30 λεπτά της ώρας.
- Επηρεάζονται οι εναέριοι διάδρομοι N/UN132, W58 και P/UP20.



- Ο έλεγχος προσέγγισης της Λάρισας θα ειδοποιεί το ΚΕΠΜΑ το συντομότερο δυνατόν σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης ή μετά το τέλος της πραγματοποίησής της.

8.12 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.
- Η διαδρομή που ορίζεται από τις συντεταγμένες 3646N1900E–3428N2401E–3458N–3000E, για τις πτήσεις των α/φ της Μεγάλης Βρετανίας.

8.13 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΒΑΣΕΩΝ (AD 1.1-6, παρ. 1.1.3.1)

Χρήση των στρατιωτικών αεροπορικών βάσεων στην Ελλάδα από άλλα α/φ εκτός από "state" μπορεί να γίνει μόνο όταν έχει ληφθεί εκ των προτέρων σχετική άδεια.
(GEN 1.2 and AD 1.1.1).



(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9
ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

9.1	ΠΗΓΕΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ	- 1 -
9.1.1	Γενικά.....	- 1 -
9.2	ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΕΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	- 2 -
9.2.1	Γενικά.....	- 2 -
9.2.2	Τακτικές αναφορές (Routine report – MET REPORT)	- 2 -
9.2.3	Έκτακτη αναφορά (Special air report – SPECI)	- 2 -
9.2.4	Άλλα εξειδικευμένα δελτία καιρού	- 3 -
9.3	ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	- 6 -
9.3.1	Παροχή μετεωρολογικών πληροφοριών.....	- 6 -
9.4	ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΓΝΩΣΕΙΣ ΚΑΙΡΟΥ	- 8 -
9.4.1	Γενικές Μετεωρολογικές Προγνώσεις (General Air MET – GAMET) .-	- 8 -
9.5	ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙΡΙΚΩΝ ΦΑΙΝΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ Α/Φ ΕΝ ΠΤΗΣΕΙ (AIR REPORT – AIRREP)	- 10 -
9.5.1	Σημεία αναφοράς (GEN 3.5.6)	- 10 -
9.6	ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΔΟΣΕΙΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΚΑΙΡΟΥ	- 12 -
9.6.1	Μετεωρολογικές αναφορές/προβλέψεις καιρού α/δ.....	- 12 -
9.6.2	Πληροφορίες καιρού διαδρομής (SIGMET – AIRMET)	- 14 -



9.7	ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ ΚΑΙΡΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	- 16 -
9.7.1	Αυτόματη Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Τερματικής Περιοχής (Automatic Terminal Information Service – ATIS)	- 16 -
9.7.2	VOLMET Αθηνών.....	- 18 -
9.8	ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ (WARNINGS)	- 19 -
9.8.1	Προειδοποιήσεις για καιρό α/δ (Aerodrome warnings).....	- 19 -
9.8.2	Προειδοποιήσεις ταχείας μεταβολής έντασης διατμητικού ανέμου (Wind Shear Warnings)	- 19 -
9.9	ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ	- 20 -
9.9.1	Γενικά.....	- 20 -
9.9.2	Μετεωρολογικές πληροφορίες προς α/φ εν πτήσει	- 20 -
9.9.3	Μετεωρολογικές πληροφορίες για α/φ πριν από την πτήση	- 22 -



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

9.1 ΠΗΓΕΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

9.1.1 Γενικά

Οι μετεωρολογικές πληροφορίες παρέχονται σε παγκόσμιο, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο από τα ακόλουθα μετεωρολογικά κέντρα ή γραφεία:

9.1.1.1 Παγκόσμιο Κέντρο Πρόγνωσης (World Area Forecast Center – WAFC)

Το Κέντρο που ανήκουν στο Παγκόσμιο Κέντρο Πρόγνωσης λειτουργούν κατά ομοιόμορφο τρόπο και παρέχουν στα μετεωρολογικά γραφεία, στα πληρώματα των α/φ, στο Κέντρο εξυπηρέτησης Ε.Κ. και σε άλλους χρήστες προγνώσεις για τις μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν επί διαδρομής στον ανώτερο εναέριο χώρο. Οι προγνώσεις αυτές αφορούν στην ταχύτητα και στη διεύθυνση των ανέμων, στη θερμοκρασία, καθώς και σε άλλα σημαντικά μετεωρολογικά στοιχεία, όπως είναι οι αναταράξεις, η παγοποίηση, οι αεροστρόβιλοι κ.λπ.

9.1.1.2 Περιοχικό Κέντρο Πρόγνωσης (Regional Area Forecast Center – RAFC)

Το Περιοχικό Κέντρο Πρόγνωσης επεξεργάζεται τις πληροφορίες που λαμβάνει από τα WAFC και, με βάση τις δικές του παρατηρήσεις, εξειδικεύει τις προς διάθεση μετεωρολογικές πληροφορίες στην περιοχή ευθύνης του, ενώ ταυτόχρονα ενημερώνει τα WAFC για τυχόν μεταβολές των δεδομένων στην περιοχή του.

9.1.1.3 Μετεωρολογικά Γραφεία (Meteorological Offices)

Τα μετεωρολογικά γραφεία ιδρύονται από την κάθε χώρα-μέλος σε α/δ ή σε άλλα κέντρα με σκοπό την παροχή των κατάλληλων μετεωρολογικών υπηρεσιών προς ικανοποίηση των επιχειρησιακών αναγκών.

9.1.1.4 Μετεωρολογικοί Σταθμοί Παρατήρησης (Meteorological Watch Offices)

Οι υπηρεσίες που είναι υπεύθυνες για την παροχή μετεωρολογικών πληροφοριών (βλ. παρ. 9.3.1 του παρόντος κεφαλαίου) στις μονάδες που παρέχουν εξυπηρέτηση Ε.Κ., εγκαθιστούν έναν ή περισσότερους Μετεωρολογικούς Σταθμούς Παρατήρησης, σε περιοχή πληροφοριών πτήσης ή σε περιοχή ελέγχου, για να παρέχει τις ακόλουθες υπηρεσίες:

- να παρακολουθεί τις μετεωρολογικές συνθήκες που επηρεάζουν τη διεξαγωγή των πτήσεων εντός της περιοχής ευθύνης τους
- να παρέχει μετεωρολογικές πληροφορίες σε άλλες συνεργαζόμενες μονάδες
- να προετοιμάζει, παρέχει και διανέμει σε άλλες συνεργαζόμενες μονάδες πληροφορίες σχετικά με καιρικά φαινόμενα επί διαδρομής (AIRMET και SIGMET).



9.2 ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΕΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

9.2.1 Γενικά

Οι αεροναυτικοί μετεωρολογικοί σταθμοί προβαίνουν σε συνήθεις μετεωρολογικές παρατηρήσεις σε τακτά χρονικά διαστήματα και εκδίδουν τις αντίστοιχες αναφορές.

Αναλόγως του είδους και του περιεχομένου της παρατήρησης, εκδίδουν τα παρακάτω δελτία καιρού.

9.2.2 Τακτικές αναφορές (Routine report – MET REPORT)

9.2.2.1 Οι επαναλαμβανόμενες αναφορές εκδίδονται για συγκεκριμένα α/δ, καθόλη τη διάρκεια του 24-ώρου, και καλύπτουν χρονικό διάστημα μίας ώρας ή ενός ημιώρου, αν έτσι ορίζεται από τις περιοχικές συμφωνίες.

9.2.2.2 Μια επαναλαμβανόμενη αναφορά φέρει την κωδική ονομασία "MET REPORT" ή "METAR". Όσον αφορά στην Ελλάδα, αποστέλλεται κάθε 30 λεπτά, και συγκεκριμένα κάθε "και 20 λεπτά" και κάθε "και 50 λεπτά" κάθε ώρας, και περιέχει τα κυριότερα μετεωρολογικά στοιχεία των κυριότερων α/δ της χώρας. Στο τέλος προστίθεται δίωρη πρόγνωση καιρού α/δ τύπου TREND.

9.2.3 Έκτακτη αναφορά (Special air report – SPECI)

Ένα Special air report φέρει την κωδική ονομασία SPECI και εκδίδεται, μεταξύ δύο MET REPORTS, για τους ακόλουθους λόγους:

- όταν οι τιμές των μετεωρολογικών δεδομένων πλησιάζουν τα καθιερωμένα ελάχιστα για το εν λόγω α/δ
- όταν η θερμοκρασία αέρος αυξηθεί κατά 2° C ή περισσότερο
- όταν υπάρξουν αλλαγές που διαφοροποιούν τα δεδομένα, σε σχέση με τις προηγούμενες αναφορές:
 - κατά 60 μοίρες ή περισσότερο, όσον αφορά στη μέση διεύθυνση αέρος επιφανείας
 - κατά 10 κόμβους ή περισσότερο, όσον αφορά στη μέση ταχύτητα αυτού
- όταν τα νέα δεδομένα επιβάλλουν αλλαγή στον εν χρήσει διάδρομο
- όταν η ορατότητα αλλάξει κατά 800, 1500 ή 3000 μέτρα ή ξεπεράσει τις τιμές αυτές
- όταν η ορατότητα αλλάξει ή μειωθεί κάτω των 5000 μέτρων σε α/δ που εξυπηρετούν VFR πτήσεις
- όταν μειωθεί η βάση των BKN και OVC νεφών κάτω από τα 1500 FT για διάφορες άλλες περιπτώσεις.

Στο τέλος του SPECI προστίθεται, κατά περίπτωση, πρόγνωση τύπου TREND, ισχύος 2 ωρών.



9.2.4 **Άλλα εξειδικευμένα δελτία καιρού**

9.2.4.1 ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΕΡΟΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ (REPORTS OF SURFACE WIND) ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΕΡΟΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ΤΩΝ Α/Φ (REPORTS FOR TAKE-OFF AND LANDING)

I. Οι αναφορές αέρος επιφανείας περιλαμβάνουν τη διεύθυνση και την ταχύτητα του ανέμου.

Στην αεροναυτιλία ο άνεμος γράφεται και μεταβιβάζεται ως εξής:

230/20kts – Άνεμος από 230 μοίρες, 20 κόμβοι

– Η διεύθυνση προηγείται και αποδίδεται με τρία ψηφία, που στρογγυλοποιούνται στην αμέσως επόμενη δεκάδα (π.χ. η τιμή από 227 μοίρες στρογγυλοποιείται στις 230 μοίρες).

Μεταβλητός (variable) λέγεται ο άνεμος του οποίου η διεύθυνση μεταβάλλεται περισσότερο από 60°.

Ριπαίος λέγεται ο άνεμος του οποίου η ένταση μεταβάλλεται περισσότερο από 10 kts από τη μέση τιμή

π.χ. 230/20G35 kts, δηλαδή άνεμος από 230 μοίρες, 20 κόμβοι με ριπές ως 35 κόμβους

– Η ταχύτητα δηλώνεται με τον όρο "CALM" όταν είναι μικρότερη του ενός κόμβου (2 χλμ./ώρα).

II. Οι αναφορές αέρος σχετικές με την απογείωση και την προσγείωση των α/φ (reports for take-off and landing) είναι οι αναφορές αέρος επιφανείας που χρησιμοποιούνται σε αναχωρούντα ή αφικνούμενα α/φ.

9.2.4.2 ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑΣ (REPORTS OF VISIBILITY)

9.2.4.2.1 Η ορατότητα αποδίδεται σε μέτρα ή σε χιλιόμετρα, ως εξής:

- όταν η ορατότητα είναι μικρότερη των 500 μέτρων αποδίδεται: σε βαθμίδες των 50 μέτρων, π.χ. "visibility 350 m"
- όταν η ορατότητα είναι από 500 μέτρα μέχρι 5 χλμ. αποδίδεται: σε βαθμίδες των 100 μέτρων, π.χ. "visibility 600 m"
- όταν η ορατότητα είναι από 5 μέχρι 10 χλμ. αποδίδεται: σε βαθμίδες χιλιομέτρων, π.χ. "visibility 7 klm"



- όταν είναι 10 χλμ. ή περισσότερο αποδίδεται: ως "visibility 10 klm", εκτός εάν επικρατούν συνθήκες που επιτρέπουν να χρησιμοποιηθεί ο όρος "οροφή και ορατότητα εντάξει" (ceiling and visibility OK – CAVOK)
- 9.2.4.2.2 Για να χρησιμοποιηθεί ο όρος "CAVOK" πρέπει να επικρατούν ταυτόχρονα οι ακόλουθες μετεωρολογικές συνθήκες:
- ορατότητα 10 χλμ. ή περισσότερο
 - να μην υπάρχουν νέφη κάτω των 5000 FT (ή 1500 μέτρων) ή κάτω του υψηλότερου ελάχιστου (απόλυτου) ύψους τομέα (minimum sector altitude), οποιοδήποτε από αυτά είναι μεγαλύτερο, και να μην υπάρχουν σύννεφα cumulonimbus – CB
 - να μην υπάρχουν φαινόμενα, όπως αυτά που περιγράφονται στην παράγραφο 9.2.4.4.2 του παρόντος κεφαλαίου.
- 9.2.4.2.3 "Ceiling" λέγεται το σχετικό ύψος (height) ης βάσης του χαμηλότερου στρώματος νεφών που βρίσκεται κάτω των 20000 FT (6000 μ.) και καλύπτει τα 5/8 ή περισσότερο του ουράνιου θόλου, δηλαδή νέφη BKN ή OVC.
- 9.2.4.3 ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΟΡΑΤΗΣ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ (REPORTS OR RUNWAY VISUAL RANGE – RVR)
- Ορατή απόσταση διαδρόμου είναι η απόσταση από την οποία ο κυβερνήτης ενός α/φ που βρίσκεται στον άξονα (center line) του διαδρόμου μπορεί να δει τις διαγραμμίσεις ή τα φώτα που οριοθετούν το διάδρομο.
- 9.2.4.4 ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΝΤΟΣ ΚΑΙΡΟΥ (REPORTS OF PRESENT WEATHER)
- 9.2.4.4.1 Ο όρος "present weather" περιλαμβάνει τα καιρικά φαινόμενα που επικρατούν σε ένα α/δ, καθώς και στον εναέριο χώρο που γειτνιάζει άμεσα με αυτό.
- 9.2.4.4.2 Τα σημαντικά καιρικά φαινόμενα που πρέπει να αναφέρονται είναι τα εξής:
- βροχόπτωση (precipitation), ψιλόβροχο (drizzle), βροχή (rain), χιόνι (snow), χαλάζι (hail), δρόσος (dew) κ.λπ.
 - υδατομετεωρολογικά (hydrometeor) φαινόμενα, όπως ομίχλη (fog), αχλύς (mist), πάχνη (frost)
 - λιθομετεωρολογικά (lithometeor) φαινόμενα, όπως άμμος (sand), κονιορτός (dust), καταχνιά (haze), αιθάλη (smoke) κ.λπ.
 - άλλα φαινόμενα, όπως στρόβιλος (whirl), μπουρίνι (squall), αμμοθύελλα (duststorm – sandstorm) κ.λπ.



9.2.4.5 ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΝΕΦΩΝ (REPORTS OF CLOUDS)

9.2.4.5.1 Τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τα νέφη είναι τα ακόλουθα:

- η έκταση
- ο τύπος του νέφους
- το ύψος της βάσης του.

9.2.4.5.2 Οι κατηγορίες των νεφών με την κωδική τους ονομασία έχουν ως εξής:

θύσανοι	Cirrus – CI
θυσανωρείτες	Cirrocumulus – CC
θυσανοστρώματα	Cirrostratus – CS
υψισωρείτες	Alto cumulus – AC
υψιστρώματα	Altostratus – AS
στρωματομελανίες	Nimbostratus – NS
στρωματοσωρείτες	Stratocumulus – SC
στρώματα	Stratus – ST
σωρείτες	Cumulus – CU
σωρειτομελανίες	Cumulonimbus – CB

9.2.4.5.3 Η έκταση των νεφών που καλύπτουν τον ουράνιο θόλο (νεφοκάλυψη), εκτός των CB, εκτιμάται από μετεωρολόγο παρατηρητή και μεταβιβάζεται σε όγδοα κάλυψης του ουράνιου θόλου, ως εξής:

ελάχιστα	Few – FEW	1/8 - 2/8 κάλυψη
αραιά	Scattered – SCT	3/8 - 4/8 κάλυψη
μεμονωμένα	Broken – BKN	5/8 - 7/8 κάλυψη
νεφοσκεπής	Overcast – OVC	8/8 κάλυψη
καθαρός	Sky Clear – SKC	0/8 κάλυψη (όταν δεν πληρούνται οι υπόλοιπες προϋποθέσεις για τη χρήση του όρου "CAVOK")

9.2.4.5.4 Το ύψος της βάσης του νέφους κανονικά υπολογίζεται πάνω από το υψόμετρο του α/δ σε διαστήματα των 100 FT μέχρι τα 10000 FT και σε διαστήματα των 1000 FT πάνω από τα 10000 FT.

9.2.4.5.5 Τα νέφη CB διακρίνονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

μεμονωμένα	individual CBs	ISOL CB
σποραδικά	occasional CBs	OCNL CB
πυκνά	frequent CBs	FRQ CB
κρυμμένα μεταξύ των στρωμάτων των άλλων νεφών	embedded CBs	EMBD CB
εκτεταμένες κατακόρυφες αναπτύξεις	towering cumulus	TCU



9.2.4.6 ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΗΜΕΙΟΥ ΔΡΟΣΟΥ (REPORTS OF AIR TEMPERATURE – T AND DEW-POINT TEMPERATURE – DP)

Η θερμοκρασία αέρος και το σημείο δρόσου εκφράζονται σε βαθμούς Κελσίου, στρογγυλοποιημένοι στον αμέσως ανώτερο βαθμό, π.χ. $+2,5^{\circ}\text{C}$ σε $+3^{\circ}\text{C}$ ή $-2,5^{\circ}\text{C}$ σε -2°C .

9.2.4.7 ΑΝΑΦΟΡΕΣ ατμοσφαιρικής πίεσης (Reports of Pressure values)

9.2.4.7.1 Η ατμοσφαιρική πίεση και οι τιμές του QNH και QFE υπολογίζονται σε δέκατα hectopascal (hPa). Οι τιμές στρογγυλοποιούνται στην πλησιέστερη κατώτερη μονάδα, όπως π.χ. το QNH 995,6 hPa αποδίδεται ως QNH 995.

9.2.4.7.2 QNH – QFE

QNH ορίζεται η ατμοσφαιρική πίεση σε ένα τόπο, ανηγμένη στη μέση στάθμη θάλασσης, με συνθήκες ISA (International Standard Atmosphere).

1. Το QNH δείχνει το απόλυτο ύψος (Altitude), δηλαδή την κατακόρυφη απόσταση οριζοντίου επιπέδου, σημείου ή αντικειμένου που λαμβάνεται ως σημείο, μετρούμενη από τη μέση στάθμη της θάλασσας (MSL).
2. Αν χρησιμοποιηθεί η πίεση των 1 013,2 εκτοπασκάλ (hPa), τότε ορίζεται το επίπεδο πτήσης (Flight Level), δηλαδή επιφάνεια σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης, οριζόμενη σε σχέση με συγκεκριμένη τιμή πίεσης και χωριζόμενη από άλλες ανάλογες επιφάνειες με συγκεκριμένα διαστήματα πίεσης.

QFE ορίζεται σαν η βαρομετρική πίεση στο ύψος ενός αεροδρομίου Το QFE δείχνει το σχετικό ύψος, το οποίο είναι η κατακόρυφη απόσταση επιπέδου, σημείου ή αντικειμένου που λαμβάνεται ως σημείο, μετρούμενη από συγκεκριμένο σημείο αναφοράς. Αν ο πιλότος βάλει QFE στην κλίμακα του υψομέτρου του, τότε το υψόμετρο του α/φ θα έχει ένδειξη 0 στο ύψος του διαδρόμου προσγείωσης.

9.3 ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

9.3.1 Παροχή μετεωρολογικών πληροφοριών

Η ΕΜΥ είναι η υπεύθυνη υπηρεσία παροχής μετεωρολογικών πληροφοριών στο ΑΘΗΝΑΙ FIR/HELLAS UIR.



Κεφάλαιο 9. Μετεωρολογικά θέματα

Η ΥΠΑ λαμβάνει μετεωρολογικές πληροφορίες, εκτός από την ΕΜΥ, και από τα περιφερειακά κέντρα Μακεδονίας και ΑΤΑ. (GEN 3.5.1)



9.4 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΓΝΩΣΕΙΣ ΚΑΙΡΟΥ

9.4.1 Γενικές Μετεωρολογικές Προγνώσεις (General Air MET – GAMET)

Τα GAMET αφορούν γενικές προγνώσεις καιρού μέχρι το FL150 για το ΑΘΗΝΑΙ FIR και εκδίδονται κάθε 6 ώρες. Για το σκοπό αυτό, το ελληνικό FIR διαιρείται σε 4 τεταρτημόρια με συντεταγμένες 3800N 2300E Β/Δ (NW), Β/Α (NE), Ν/Δ (SW) και Ν/Α (SE).

9.4.1.1 EXAMPLE OF GAMET AREA FORECAST

YUCC GAMET VALID 220600/221200 YUDO-
AMSWELL FIR/2 BLW FL100
SECN I
SFC WSPD: 10/12 65 KMH
SFC VIS: 06/08 3000 M BR N OF N51
SIGWX: 11/12 ISOL TS
SIG CLD: 06/09 OVC 800/1100 FT AGL N OF N51 10/12 ISOL TCU
1200/8000 FT AGL
ICE: MOD FL050/080
TURB: MOD ABV FL090
SIGMETS APPLICABLE: 3,5
SECN II
PSYS: 06 L 1004 HPA N51.5 E10.0 MOV NE 25 KT WKN
WIND/T: 2000 FT 270/70 KMH PS03 5000 FT 250/80 KMH MS02 10000
FT 240/85 KMH MS11
CLD: BKN SC 2500/8000 FT AGL
FZL VL: 3000 FT AGL
MNM QNH: 1004 HPA
SEA: T15 HGT 5M
VA: NIL

Meaning: An area forecast for low-level flights (GAMET) issued for sub-area two of the Amwell* flight information region (identified by YUCC Amwell area control center) for below flight level 100 by the Donlon/International* meteorological office (YUDO); the message is valid from 0600 UTC to 1200 UTC on the 22nd of the month. (*Fictitious locations)

Section I:

surface wind speeds: between 1000 UTC and 1200 UTC 65 kilometres per hour



surface visibility:	between 0600 UTC and 0800 UTC 3000 metres north of 51 degrees north (due to mist)
significant weather phenomena:	between 1100 UTC and 1200 UTC isolated thunderstorms without hail
significant clouds:	between 0600 UTC and 0900 UTC overcast base 800, top 1100 feet above ground level north of 51 degrees north; between 1000 UTC and 1200 UTC isolated towering cumulus base 1200, top 8000 feet above ground level
icing:	moderate between flight level 050 and 080
turbulence:	moderate above flight level 090 (at least up to flight level 100)
SIGMET messages:	3 and 5 applicable to the validity period and sub-area concerned
Section II:	
pressure systems:	at 0600 UTC low pressure of 1004 hectopascals at 51.5 degrees north 10.0 degrees east, expected to move north-eastwards at 25 knots and to weaken
winds and temperatures:	at 2000 feet above ground level wind direction 270 degrees; wind speed 70 kilometres per hour, temperature plus 3 degrees Celsius; at 5000 feet above ground level wind direction 250 degrees; wind speed 80 kilometres per hour, temperature minus 2 degrees Celsius; at 10000 feet above ground level wind direction 240 degrees; wind speed 85 kilometres per hour, temperature minus 11 degrees Celsius
clouds:	broken stratocumulus, base 2500 feet, top 8000 feet above ground level
freezing level:	3000 feet above ground level
minimum QNH:	1004 hectopascals
sea:	surface temperature 15 degrees Celsius; and state of sea 5 metres
volcanic ash:	nil.



9.5 ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙΡΙΚΩΝ ΦΑΙΝΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ Α/Φ ΕΝ ΠΤΗΣΕΙ (AIR REPORT – AIREP)

9.5.1 Σημεία αναφοράς (GEN 3.5.6)

Τα α/φ που διασχίζουν το FIR Αθηνών παρακολουθούν τα καιρικά φαινόμενα και εκπέμπουν τις παρατηρήσεις τους στα ακόλουθα σημεία αναφοράς:

ANTAR – TANSΑ – METRU – SALUN – TITUS – RUTOM.

9.5.2 Τύποι παρατηρήσεων από αεροσκάφος

Οι ακόλουθες παρατηρήσεις από αεροσκάφος πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτήσης:

1. ειδικές παρατηρήσεις από αεροσκάφος και
2. άλλες ασυνήθεις παρατηρήσεις από αεροσκάφος

9.5.3 Ειδικές παρατηρήσεις από αεροσκάφος

α) Ειδικές παρατηρήσεις πραγματοποιούνται και αναφέρονται από όλα τα αεροσκάφη οποτεδήποτε απαντώνται ή παρατηρούνται οι ακόλουθες συνθήκες:

1. μέτριες ή έντονες αναταράξεις· ή
2. μέτριος ή έντονος παγετός· ή
3. ισχυρό κύμα όρους· ή
4. καταιγίδες, χωρίς χαλάζι, που είναι κρυμμένες, ενσωματωμένες, εκτεταμένες ή σε μέτωπα λαίλαπας· ή
5. καταιγίδες, με χαλάζι, που είναι κρυμμένες, ενσωματωμένες, εκτεταμένες ή σε μέτωπα λαίλαπας· ή
6. σφοδρή καταιγίδα σκόνης ή σφοδρή αμμοθύελλα· ή
7. νέφος ηφαιστειακής τέφρας ή
8. ηφαιστειακή δραστηριότητα προ της έκρηξης ή ηφαιστειακή έκρηξη.

β) Οι αρμόδιες αρχές ορίζουν, κατά περίπτωση, άλλες συνθήκες που αναφέρονται από όλα τα αεροσκάφη όταν αυτές απαντώνται ή παρατηρούνται. Η νέα αυτή διάταξη ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) 923/2012 [SERA 1205β)]

9.5.4 Άλλες ασυνήθεις παρατηρήσεις από αεροσκάφος

Όταν απαντώνται άλλες μετεωρολογικές συνθήκες, οι οποίες δεν αναφέρονται στην παρ. 9.5.3 α), όπως διατμητικός άνεμος, και κατά την άποψη του κυβερνήτη ενδέχεται να έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια ή να επηρεάσουν σημαντικά την αποτελεσματικότητα πτητικών



Λειτουργιών άλλων αεροσκαφών, ο κυβερνήτης ενημερώνει το συντομότερο δυνατόν την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

9.5.5 **Αναφορά παρατηρήσεων από αεροσκάφος μέσω φωνητικής επικοινωνίας και**

- α) Οι παρατηρήσεις από αεροσκάφος αναφέρονται κατά τη διάρκεια της πτήσης τη στιγμή που πραγματοποιούνται ή το συντομότερο δυνατόν μετά από αυτή τη στιγμή.
- β) Οι παρατηρήσεις από αεροσκάφος αναφέρονται ως αναφορές πτήσης και είναι σύμφωνες με τις τεχνικές προδιαγραφές του κανονισμού (ΕΚ) 923/2012 (Προσάρτημα 5).

9.5.6 **Ανταλλαγή αναφορών πτήσης**

- α) Οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μεταδίδουν, το συντομότερο δυνατόν, ειδικές και έκτακτες αναφορές πτήσης προς:
 - 1. άλλα ενδιαφερόμενα αεροσκάφη
 - 2. το σχετικό κέντρο μετεωρολογικής επαγρύπνησης (MWO) και
 - 3. άλλες ενδιαφερόμενες μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας
- β) Η μετάδοση αναφορών σε αεροσκάφη επαναλαμβάνεται με συχνότητα και διαρκώς για τη χρονική περίοδο που ορίζει η αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.



9.6 ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΔΟΣΕΙΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΚΑΙΡΟΥ

9.6.1 Μετεωρολογικές αναφορές/προβλέψεις καιρού α/δ

Μετεωρολογικές αναφορές και προβλέψεις καιρού παρέχονται για τα α/δ που περιλαμβάνονται στο ΕΑΠ Ελλάδος, GEN 3-5-3.

9.6.1.1 METAR

Τηλεγράφημα που περιέχει τα στοιχεία της παρατήρησης, δηλαδή τον παρόντα καιρό και μια δίωρη πρόγνωση του καιρού (TREND).

9.6.1.1.1 Τα στοιχεία που περιλαμβάνει ένα METAR είναι τα ακόλουθα:

- Άνεμος: Αν υπάρχει άπνοια, τότε γράφεται 00000KT, ενώ, αν ο άνεμος είναι μεταβλητός, δίνονται οι ακραίες τιμές του. Αν ο άνεμος είναι ριπαίος δίνεται η μέση ταχύτητα και η τιμή της μέγιστης ριπής.
- Ορατότητα: Αν η ορατότητα είναι 10 χιλιόμετρα ή περισσότερο, στο METAR αναγράφεται 9999. Αν η ορατότητα είναι κάτω από 1500 μέτρα, δίνονται οι τιμές του RVR, π.χ. R26R/0800 σημαίνει ότι στον διάδρομο 26R το RVR είναι 800 μέτρα. Αν η ορατότητα είναι μέχρι 50m, γράφουμε 0000.
- Φαινόμενα: Αν υπάρχουν καιρικά φαινόμενα, αναγράφονται μετά την ορατότητα, σύμφωνα με τον κώδικα καιρού π.χ. Ra σημαίνει βροχή στο σταθμό.
- Νέφη: Τα νέφη δίνονται από το χαμηλότερο στρώμα προς το ψηλότερο. Στο METAR δίνεται CAVOK, όταν:
 - δεν υπάρχουν νέφη κάτω από τα 5000 πόδια ή κάτω από το ψηλότερο minimum sector altitude, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο,
 - η ορατότητα είναι 10 χιλιόμετρα ή περισσότερο και
 - δεν υπάρχουν καιρικά φαινόμενα.Εάν υπάρχει έντονη ομίχλη σε βαθμό που να μην είναι δυνατή η παρατήρηση της νεφοκάλυψης, τότε σημειώνεται η κατακόρυφη ορατότητα με τον κωδικό VV (π.χ. VV003, δηλαδή κατακόρυφη ορατότητα 300 FT)
- Θερμοκρασία και σημείο δρόσου: Αν κάποια από τις δύο τιμές (θερμοκρασίας και σημείο δρόσου) είναι αρνητική, τότε μπροστά από την τιμή γράφεται το γράμμα M (minus), π.χ. 03/M05 σημαίνει θερμοκρασία 3οC και σημείο δρόσου -5οC.



- QNH: Μεταβιβάζεται στρογγυλοποιημένο στη μικρότερη ακέραια τιμή.
- TREND: Το τελευταίο κομμάτι του METAR είναι η δίωρη πρόγνωση που δίνεται με μία από τις παρακάτω λέξεις, οι οποίες ακολουθούνται από το στοιχείο εκείνο του καιρού που πρόκειται να αλλάξει.
 - NOSIG = No significant change, δεν αναμένεται σημαντική αλλαγή
 - BECMG = Αναμένεται αλλαγή άμεσα
 - TEMPO = Ενδεχόμενη προσωρινή αλλαγή με διάρκεια μέχρι 1 ώρα
 - TAF: Τηλεγράφημα με τη μορφή του METAR, στο οποίο περιέχεται πρόγνωση του αεροδρομίου. Εκδίδεται κάθε 3 ώρες και ισχύει για 9 ώρες. Υπάρχουν όμως περιπτώσεις που εκδίδονται TAF κάθε 6 ώρες, τα οποία ισχύουν για 18 ώρες (long TAF).

9.6.1.1.2 Το METAR εκδίδεται κάθε μισή ώρα (στις και 20` και 50` κάθε ώρας) και έχει γενικά την ακόλουθη μορφή:

9.6.1.1.2.1 EXAMPLE OF REPORT

a) *METAR for YUDO (Donlon/International)*:*

```
METAR YUDO 221630Z 24015Kts 0600 R12/1000U FG DZ SCT010  
OVC020 17/16 Q1018 BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800  
9999 NSW
```

b) *Local routine report (same location and weather conditions as METAR):*

```
MET REPORT YUDO 221630Z WIND 240/15Kts VIS 600M RVR RWY  
12 TDZ 1000M FG MOD DZ CLD SCT 300M OVC 600M T17 DP16  
QNH 1018 TREND BECMG TL1700 VIS 800M FG BECMG AT 1800  
VIS 10KM NSW
```

c) *Meaning of both reports:*

Routine report for Donlon/International* issued on the 22nd of the month at 1630 UTC; surface wind direction 240 degrees; wind speed 15 NM per hour; visibility 600 metres; runway visual range representative of the touchdown zone for runway 12 is 1000 metres and the runway visual range values have shown an upward tendency during previous 10 minutes (RVR tendency to be included in METAR only); fog and moderate drizzle; Clouds scattered at 1000 FT; overcast at 2000 FT; air temperature 17 degrees Celsius; dew-point 16 degrees Celsius; QNH 1018 hectopascals; trend during next two hours visibility becoming 800 metres due fog by 1700 UTC; at 1800 UTC visibility becoming 10 kilometres or more and nil significant weather.

* *Fictitious location*



9.6.1.1.2.2 EXAMPLE OF AN AERODROME FORECAST

TAF for YUDO (Donlon/International):*

TAF YUDO 160000Z 160624 13018KMH 9000 BKN020 BECMG 0608
SCT015CB BKN020 TEMPO 0812 17025G40KMH 1000 TSRA SCT010CB
BKN020 FM1230 15015KMH 9999 BKN020 BKN100

Meaning of the forecast:

Aerodrome forecast for Donlon/International* issued on the 16th of the month at 0000 UTC valid from 0600 UTC to 2400 UTC on the 16th of the month; surface wind direction 130 degrees; wind speed 18 kilometres per hour; visibility 9 kilometres, broken cloud at 600 metres; becoming between 0600 UTC and 0800 UTC, scattered cumulonimbus cloud at 450 metres and broken cloud at 600 metres; temporarily between 0800 UTC and 1200 UTC surface wind direction 170 degrees; wind speed 25 kilometres per hour gusting to 40 kilometres per hour; visibility 1000 metres in a moderate thunderstorm with rain, scattered cumulonimbus cloud at 300 metres and broken cloud at 600 metres; from 1230 UTC surface wind direction 150 degrees; wind speed 15 kilometres per hour; visibility 10 km or more; broken cloud at 600 metres and broken cloud at 3000 metres.

** Fictitious location*

Note.— In this example, the primary units "kilometre per hour" and "metre" were used for wind speed and height of cloud base respectively. However, in accordance with Annex 5, the corresponding non-SI alternative units "knot" and "foot" may be used instead.

9.6.2 Πληροφορίες καιρού διαδρομής (SIGMET – AIRMET)

Είναι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με καιρικά φαινόμενα επί διαδρομής, τα οποία μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια των πτήσεων σε οποιοδήποτε σημείο του FIR Αθηνών. Οι πληροφορίες αυτές, υπό τη μορφή SIGMET ή AIRMET, ισχύουν για 4 ώρες.

9.6.2.1 SIGMET

Η πληροφορία τύπου SIGMET δίδει μια συνοπτική περιγραφή σχετικά με καιρικά φαινόμενα επί διαδρομής, τα οποία συμβαίνουν ή πρόκειται να συμβούν και τα οποία μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια των πτήσεων.



EXAMPLE OF SIGMET MESSAGE

YUCC SIGMET 5 VALID 221215/221600 YUDO-
AMSWELL FIR SEV TURB OBS AT 1210Z YUSB FL250 MOV E 40KMH
WKN

Meaning: The fifth SIGMET message issued for the AMSWELL* flight information region (identified in abbreviated plain language and by YUCC Amwell area control centre) by the Donlon/International* meteorological watch office (YUDO) since 0001 UTC; the message is valid from 1215 UTC to 1600 UTC on the 22nd of the month; severe turbulence was observed at 1210 UTC over Siby/Bistock* aerodrome (YUSB) at flight level 250; the turbulence is expected to move eastwards at 40 kilometres per hour and to weaken in intensity.

* Fictitious locations

9.6.2.2 AIRMET

Η AIRMET πληροφορία δίδει μια συνοπτική περιγραφή σχετικά με καιρικά φαινόμενα επί διαδρομής, τα οποία συμβαίνουν ή πρόκειται να συμβούν και τα οποία μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια των πτήσεων, λαμβάνοντας υπόψη την πυκνότητα της Ε.Κ. κάτω από το FL100.

9.6.2.2.1 EXAMPLE OF AIRMET MESSAGE

YUCC AIRMET 2 VALID 221215/221600 YUDO-
AMSWELL FIR MOD MTW OBS AT 1205Z AND FCST N48 E10 FL080
STNR NC

Meaning: The second AIRMET message issued for the AMSWELL* flight information region (identified in abbreviated plain language and by YUCC Amwell area control centre) by the Donlon/International* meteorological watch office (YUDO) since 0001 UTC; the message is valid from 1215 UTC to 1600 UTC on the 22nd of the month; moderate mountain wave was observed at 1205 UTC at 48 degrees north and 10 degrees east at flight level 080; the mountain wave is expected to remain stationary and not to undergo any changes in intensity.

* Fictitious locations



9.7 ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ ΚΑΙΡΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

9.7.1 Αυτόματη Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Τερματικής Περιοχής (Automatic Terminal Information Service – ATIS)

9.7.1.1 Η αυτόματη εκπομπή ATIS περιέχει συνήθεις πληροφορίες σε ισχύ προς τα αφικνούμενα και αναχωρούντα α/φ, με τη βοήθεια συνεχών και επαναλαμβανόμενων εκπομπών, κατά τη διάρκεια όλου ή ορισμένου τμήματος του 24ώρου (βλ. ΕΑΠ Ελλάδα GEN 3.3.3.6 και ENR 1.1.1.5.3.3).

Οι πληροφορίες μεταδίδονται στην αγγλική γλώσσα και αναφέρονται σε ένα μόνο α/δ.

9.7.1.2 Οι εκπομπές ATIS ανανεώνονται κάθε 30 λεπτά, και συγκεκριμένα κάθε "και 20 λεπτά" και κάθε "και 50 λεπτά" εκάστης ώρας, αλλά είναι διαθέσιμες 10 λεπτά αργότερα, δηλαδή από "και --30" και από "και --00" κάθε ώρας, εκτός εάν συμβεί μια σημαντική αλλαγή, οπότε και ανανεώνονται αμέσως.

9.7.1.2.1 Εάν υπάρχουν γρήγορες και σημαντικές μεταβολές των μετεωρολογικών φαινομένων που η αναφορά τους στις εκπομπές ATIS καθίσταται μη ενδεδειγμένη, τα μηνύματα ATIS θα δηλώνουν ότι οι σχετικές πληροφορίες θα δοθούν στην πρώτη επαφή με τη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ.

Το σχετικό τμήμα των εκπομπών ATIS αντικαθίσταται από το ακόλουθο μήνυμα:

"Due to rapid changes weather information available on control frequency".

9.7.1.3 Τα α/φ θα πρέπει να επιβεβαιώνουν τη λήψη της πληροφορίας, μόλις αποκαταστήσουν επικοινωνία με τη μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. που παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου προσέγγισης ή πύργου ελέγχου α/δ.

9.7.1.4 Σε κάθε εκπομπή ATIS, αναλόγως της ώρας, προτάσσεται ένα κωδικό γράμμα του αγγλικού αλφαβήτου, το οποίο ο πιλότος αναφέρει στην πρώτη επαφή με τον ελεγκτή Ε.Κ., για να είναι σίγουρο ότι ελήφθη η τελευταία εν ισχύ εκπομπή του ATIS.

(Η φρασεολογία που χρησιμοποιεί ο πιλότος είναι:
"Information Alfa received".)



9.7.1.5 Στο FIR Αθηνών παρέχονται εκπομπές ATIS για τα ακόλουθα α/δ:

Αθηνών / Ελ. Βενιζέλος	σε 24ωρη βάση, στη συχνότητα 136.125
Ηρακλείου / Ν. Καζαντζάκης	τις ώρες (βλ. ΕΑΠ Ελλάδα - AD 2.18 του α/δ), στη συχνότητα 127.550
Κέρκυρας / Ι. Καποδίστριας	τις ώρες (βλ. ΕΑΠ Ελλάδα - AD 2.18 του α/δ), στη συχνότητα 126.350
Κω / Ιπποκράτης	τις ώρες (βλ. ΕΑΠ Ελλάδα - AD 2.18 του α/δ), στη συχνότητα 126.950
Ρόδου / Διαγόρας	τις ώρες (βλ. ΕΑΠ Ελλάδα - AD 2.18 του α/δ)), στη συχνότητα 126.350
Θεσσαλονίκης / Μακεδονία	τις ώρες (βλ. ΕΑΠ Ελλάδα - AD 2.18 του α/δ), στη συχνότητα 127.550



9.7.2 VOLMET Αθηνών

9.7.2.1 Οι εκπομπές VOLMET περιέχουν μετεωρολογικές πληροφορίες προς τα α/φ κατά τη διάρκεια της πτήσης (βλ. ΕΑΠ Ελλάδα GEN 3.3.3.5, 3.4.3.4 και ENR 2.1).

Στο FIR Αθηνών, το VOLMET εκπέμπει, επί 24ώρου βάσεως, στη συχνότητα 127.800 και μεταδίδει, με τακτικές αναφορές, μετεωρολογικές πληροφορίες για τα α/δ Αθηνών/Ελ. Βενιζέλος, Θεσσαλονίκης, Ανδραβίδας, Ρόδου, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Λάρνακας, Καΐρου και Κωνσταντινούπολης.

9.7.2.2 Κάθε εκπομπή VOLMET παρέχει πληροφορίες μέχρι εννέα α/δ και περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- τα σημαντικότερα μετεωρολογικά στοιχεία των κυριότερων α/δ της χώρας (METAR)
- ειδικές μετεωρολογικές αναφορές καιρού α/δ (Special Report – SPECI)
- πληροφορίες σχετικά με καιρικά φαινόμενα επί διαδρομής (SIGMET – AIRMET)
- δίωρη πρόγνωση καιρού α/δ στην περιοχή προσγείωσης των α/φ (TREND).

9.7.2.3 Οι αναφορές που περιλαμβάνονται στην εκπομπή VOLMET περιέχουν τις ακόλουθες πληροφορίες:

- όνομα α/δ
- χρόνος παρατήρησης
- κατεύθυνση και ταχύτητα επιφανειακού ανέμου
- ορατότητα
- οπτική εμβέλεια διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης, όταν παρέχεται
- παρών καιρός
- ποσόστωση νέφωσης, τύπος και ύψος βάσης νεφών
- θερμοκρασία ατμόσφαιρας και σημείο δρόσου
- συμπληρωματικές μετεωρολογικές πληροφορίες.



9.8 ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ (WARNINGS)

9.8.1 Προειδοποιήσεις για καιρό α/δ (Aerodrome warnings)

9.8.1.1 Οι προειδοποιήσεις για καιρό α/δ περιέχουν συνοπτικές πληροφορίες μετεωρολογικών συνθηκών, οι οποίες θα μπορούσαν να επηρεάσουν δυσμενώς όχι μόνο τα α/φ στο έδαφος, συμπεριλαμβανομένων και αυτών στο χώρο στάθμευσης, αλλά και τις παρεχόμενες διευκολύνσεις και υπηρεσίες στο χώρο του α/δ (π.χ. χιόνι, χαλάζι, παγετός, καταιγίδα κ.λπ.).

9.8.1.2 Τα warnings ισχύουν για 4 ώρες και φέρουν ημερήσια αρίθμηση, αρχίζοντας από το νούμερο 01, 02, 03 κ.ο.κ.

Αν μεταβληθούν τα καιρικά φαινόμενα πριν την εκπνοή του σήματος, τότε εκδίδεται ακυρωτικό.

9.8.2 Προειδοποιήσεις ταχείας μεταβολής έντασης διατμητικού ανέμου (Wind Shear Warnings)

9.8.2.1 Τα wind shear warnings περιέχουν συνοπτικές πληροφορίες επικρατούντος ή αναμενόμενου ανέμου επιφανείας (διατμητικός άνεμος), ο οποίος μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς τα α/φ κατά τη διαδικασία προσέγγισης ή απογείωσης ή όταν ευρίσκονται στον κύκλο του α/δ μέχρι του ύψους των 1600 FT ή όταν ευρίσκονται στο διάδρομο προσγείωσης κατά τη διάρκεια προσγείωσης ή απογείωσης.

9.8.2.1.1 Ένα wind shear warning στην περιοχή της προσέγγισης αναφέρεται ως εξής:

WS WRNG SURFACE WIND 320/20KT WIND AT 60M 360/50KT IN APCH.

9.8.2.1.2 Οι πληροφορίες για wind shear warnings προέρχονται βασικά από αναφορές χειριστών. Τα warnings έχουν ισχύ 4 ωρών, ανανεώνονται ανάλογα και φέρουν ημερήσια αρίθμηση, αρχίζοντας από το νούμερο 01, 02, 03 κ.ο.κ.

Αν μεταβληθούν τα καιρικά φαινόμενα πριν την εκπνοή του σήματος, τότε εκδίδεται ακυρωτικό.



9.9 ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

9.9.1 Γενικά

9.9.1.1 Οι μετεωρολογικές πληροφορίες παρέχονται στους προγραμματιστές των πτήσεων και στα πλήρωμα των α/φ για τους ακόλουθους λόγους:

- για σχεδιασμό των πτήσεων από τον προγραμματιστή πτήσεων
- για χρήση από το πλήρωμα του α/φ πριν την αναχώρηση
- για χρήση από το πλήρωμα α/φ εν πτήσει.

9.9.1.2 Οι παρεχόμενες μετεωρολογικές πληροφορίες περιλαμβάνουν άνεμο και θερμοκρασία στα υψηλά στρώματα, σημαντικά καιρικά φαινόμενα επί διαδρομής, μετεωρολογικές αναφορές, προγνώσεις για τα α/δ απογείωσης και προσγείωσης, SIGMET, SPECI και AIRMET.

Οι ανωτέρω πληροφορίες είναι διαθέσιμες προς τα πλήρωμα των α/φ στα μετεωρολογικά γραφεία των α/δ αναχώρησης.

Οδηγίες ή συμβουλές παρέχονται από τα μετεωρολογικά γραφεία κατόπιν αιτήσεως του ενδιαφερομένου.

9.9.2 Μετεωρολογικές πληροφορίες προς α/φ εν πτήσει

Οι μετεωρολογικές πληροφορίες που είναι απαραίτητες στο α/φ κατά τη διάρκεια της πτήσης, παρέχονται από την αρμόδια μονάδα Μετεωρολογίας και μεταβιβάζονται στο α/φ ή από την εμπλεκόμενη μονάδα Ε.Κ. ή μέσω γενικών μετεωρολογικών αυτόματων εκπομπών (VOLMET και ATIS)

9.9.2.1 ΤΡΟΠΟΙ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

9.9.2.1.1 Με εξαίρεση όσων προβλέπονται στην παρ. 9.9.2.2.1, θα μεταβιβάζονται πληροφορίες προς τα α/φ, με έναν η περισσότερους από τους ακόλουθους τρόπους, όπως καθορίζεται από την αρμόδια αρχή εξυπηρέτησης Ε.Κ.

- I. με απευθείας εκπομπή προς το α/φ, με πρωτοβουλία της αρμόδιας μονάδας εξυπηρέτησης Ε.Κ. Ο τρόπος αυτός συνιστάται διότι εξασφαλίζει ότι η πληροφορία ελήφθη και κατενοήθη από τον κυβερνήτη, ή
- II. με μια γενική κλήση, χωρίς επιβεβαίωση λήψης, προς όλα τα επηρεαζόμενα α/φ, ή
- III. με συνεχείς ή επαναλαμβανόμενες εκπομπές

9.9.2.1.2 Η χρήση γενικών κλήσεων πρέπει να περιορίζεται στις περιπτώσεις που είναι κρίνεται αναγκαίο να μεταβιβασθούν ουσιώδεις πληροφορίες σε πολλά α/φ χωρίς καθυστέρηση όπως π.χ. σε επικείμενο κίνδυνο, στην αλλαγή του εν χρήσει διαδρόμου κ.α.



9.9.2.2 ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ SIGMET-AIRMET

9.9.2.2.1 Η μεταβίβαση κατάλληλων πληροφοριών SIGMET και AIRMET στα α/φ, θα πρέπει να γίνεται με ένα ή περισσότερους τρόπους από αυτούς που περιγράφονται στην παρ. 9.9.2.1.1, όπως έχει καθορισθεί στις περιοχικές συμφωνίες συνεργασίας.

9.9.2.2.2 Οι αναφορές SIGMET και AIRMET που πρέπει να μεταβιβασθούν στα α/φ, με πρωτοβουλία της αρμόδιας μονάδας εξυπηρέτησης Ε.Κ., θα καλύπτουν τμήμα της διαδρομής μέχρι και 1 ώρα πτήση, εκτός εάν έχει αποφασισθεί διαφορετικά στις περιοχικές συμφωνίες συνεργασίας. (DOC 4444, παρ. 9.1.3.2.2).

Στο ΕΑΠ Ελλάδος αναφέρεται ότι αναφορές SIGMET θα μεταβιβάζονται στα α/φ, που πιθανόν να επηρεασθούν, με πρωτοβουλία της αρμόδιας μονάδας εξυπηρέτησης Ε.Κ., είτε με την προσφορότερη μέθοδο της ειδικής εκπομπής προς το α/φ, που θα ακολουθείται από αναγνώριση λήψης, είτε με γενική εκπομπή, όταν ο αριθμός των α/φ είναι τέτοιος που καθιστά την προηγούμενη μέθοδο πρακτικά αδύνατη και θα καλύπτει τμήμα της διαδρομής μέχρι και 2 ώρες πτήση. (βλ. ΕΑΠ Ελλάδος GEN 3.5.8.1).

9.9.2.3 ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ SPECI-TAF

9.9.2.3.1 Ειδικές αναφορές με την κωδικοποιημένη μορφή του SPECI και τροποποιημένες προγνώσεις καιρού α/δ (TAF) θα πρέπει να μεταβιβάζονται, κατόπιν αιτήσεως των ενδιαφερομένων, και θα συμπληρώνονται από:

- κατευθείαν εκπομπή, από την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., των επιλεγμένων SPECI και τροποποιημένων TAF, για τα α/δ αναχώρησης, προορισμού και εναλλαγής, όπως συμπεριλαμβάνονται στο σχέδιο πτήσης, ή
- με μια γενική κλήση, στις κατάλληλες συχνότητες, χωρίς επιβεβαίωση λήψης, προς τα επηρεαζόμενα α/φ των επιλεγμένων SPECI και τροποποιημένων TAF,
- συνεχείς ή επαναλαμβανόμενες εκπομπές των ισχυόντων METAR και TAF, σε περιοχές που καθορίζονται από περιοχικές συμφωνίες λόγω πυκνής κυκλοφορίας.

Οι εκπομπές VOLMET εξυπηρετούν αυτό το σκοπό.

9.9.2.3.2 Τα SPECI θα μεταβιβάζονται προς τα α/φ για χρονική περίοδο 60 λεπτών μετά την έκδοσή τους. (DOC 4444 παρ. 9.1.3.2.2).

9.9.2.3.3 Οι αναφορές SPECI που πρέπει να μεταβιβασθούν στα α/φ, με πρωτοβουλία της αρμόδιας μονάδας εξυπηρέτησης Ε.Κ., θα καλύπτουν τμήμα της διαδρομής μέχρι και 1 ώρα πτήση εκτός εάν έχει αποφασισθεί



διαφορετικά στις περιοχικές συμφωνίες συνεργασίας. (DOC 4444 παρ. 9.1.3.2.2).

Στο ΕΑΠ Ελλάδα αναφέρεται ότι οι ειδικές αναφορές αέρος (SPECI) θα μεταβιβάζονται στα α/φ εντός 60 λεπτών από το αεροδρόμιο προορισμού, εκτός αν η πληροφορία έχει γίνει διαθέσιμη με άλλα μέσα. (AIP/RAC 1-4-5 παρ. 7.3 και DOC 7030 παρ. 11.3).

9.9.3 **Μετεωρολογικές πληροφορίες για α/φ πριν από την πτήση**

9.9.3.1 Για να διεξαχθεί μία πτήση με κανόνες VFR, θα πρέπει προηγουμένως να υπάρχουν τέτοιες μετεωρολογικές συνθήκες, ώστε να καθιστούν τη διεξαγωγή της πτήσης, υπ' αυτούς τους όρους, δυνατή, κατά μήκος της διαδρομής.

9.9.3.2 Για να διεξαχθεί μία πτήση με κανόνες VFR, θα πρέπει προηγουμένως να υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες για τις επικρατούσες μετεωρολογικές συνθήκες στο α/δ προτιθέμενης προσγείωσης ή σε ένα εναλλακτικό α/δ, κατά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης του α/φ, ούτως ώστε οι μετεωρολογικές συνθήκες να είναι πάνω από τα ελάχιστα καιρού για VFR πτήσεις.

9.9.3.3 Μετεωρολογικές πληροφορίες πριν από την πτήση (Pre-flight information service) παρέχονται στα α/δ Αθηνών/Ελ. Βενιζέλος, Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Ρόδου και Ηρακλείου.

Στα υπόλοιπα διεθνή α/δ, παρέχονται μόνο όταν τα αντίστοιχα τηλεπικοινωνιακά κέντρα ή οι πύργοι ελέγχου των α/δ είναι σε λειτουργία.



(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ – ΦΡΑΣΕΟΛΟΓΙΕΣ

10.1 ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΕΣ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - 1 -

10.1.1 Διαίρεση Υπηρεσίας Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών - 1 -

10.1.2 Σταθερή Αεροναυτική Υπηρεσία (Aeronautical Fixed Service – AFS)- 2

-

10.1.3 Κινητή Αεροναυτική Υπηρεσία (Aeronautical Mobile Service – AFS). - 6

-

10.2 ΦΡΑΣΕΟΛΟΓΙΕΣ - 24 -

10.2.1 Περιγραφή επιπέδων πτήσης..... - 24 -

10.2.2 Μεταβίβαση ελέγχου και αλλαγή συχνότητας - 25 -

10.2.3 Πληροφορίες για κυκλοφορία - 25 -

10.2.4 Πληροφορίες για μετεωρολογικές συνθήκες - 25 -

10.2.5 Αναφορά θέσης..... - 25 -

10.2.6 Πληροφορίες θέσης..... - 25 -

10.2.7 Όριο εξουσιοδότησης - 25 -

10.2.8 Διατήρηση επιπέδου πτήσης..... - 25 -

10.2.9 Κάθοδος επείγουσας ανάγκης..... - 26 -

10.2.10 Οδηγίες διαχωρισμού..... - 26 -



10.2.11	Εξουσιοδότηση για "κράτηση".....	- 26 -
10.2.12	Αίτημα έγκρισης (εξουσιοδότησης).....	- 26 -
10.2.13	Αίτηση άμεσης εξουσιοδότησης	- 26 -
10.2.14	Μεταβίβαση ελέγχου	- 26 -
10.2.15	Radar handover.....	- 26 -
10.2.16	Αναγνώριση ραντάρ.....	- 26 -
10.2.17	Τερματισμός εξυπηρέτησης ραντάρ	- 27 -
10.2.18	Απώλεια ραντάρ	- 27 -
10.2.19	Έλεγχος ταχύτητας	- 27 -
10.2.20	Οδηγίες για καθοδήγηση με ραντάρ	- 27 -
10.2.21	Τερματισμός καθοδήγησης με ραντάρ	- 27 -
10.2.22	Ελιγμοί.....	- 27 -
10.2.23	Αναφορές θέσης.....	- 28 -
10.2.24	Πληροφορίες για ουσιώδη κυκλοφορία και ελιγμοί αποφυγής..	- 28 -
10.2.25	Απώλεια επικοινωνίας.....	- 28 -
10.2.26	Μερική απώλεια επικοινωνίας.....	- 29 -
10.2.27	Αλλαγή χαρακτηριστικού κλήσης.....	- 29 -
10.2.28	Οδηγίες OFFSET.....	- 29 -
10.2.29	TCAS climb/descent	- 29 -
10.2.30	Φρασεολογίες transponder SSR	- 29 -
10.2.31	RVSM	- 30 -
10.2.32	Φρασεολογία για 8,33 KHz channel	- 30 -



10.1 ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΕΣ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

10.1.1 Διάρθρωση Υπηρεσίας Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών

10.1.1.1 Το αντικείμενο της Διεθνούς Υπηρεσίας Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών είναι να εξασφαλίσει τις τηλεπικοινωνίες και τα ραδιοβοηθήματα που είναι αναγκαία στην αεροναυτιλία για την ασφάλεια, ομαλότητα και αποτελεσματικότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας.

Η Διεθνής Υπηρεσία Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών διαιρείται στα ακόλουθα τέσσερα τμήματα:

- I. τη Σταθερή Αεροναυτική Υπηρεσία
- II. την Κινητή Αεροναυτική Υπηρεσία
- III. την Υπηρεσία Αεροναυτικής Ραδιοπλοήγησης και
- IV. την Αεροναυτική Υπηρεσία Γενικών Εκπομπών.

10.1.1.2 Κάθε κράτος εξασφαλίζει ότι δεν θα υπάρχει ηθελημένη μετάδοση περιπτώσεων ή ανώνυμων σημάτων, μηνυμάτων ή δεδομένων από οποιοδήποτε σταθμό εντός του κράτους.

10.1.1.3 Μηνύματα, συμπεριλαμβανομένων και αναφορών πτήσης, χωρίς συγκεκριμένη διεύθυνση, τα οποία περιέχουν πληροφορίες Ε.Κ. που προέρχονται από α/φ εν πτήση, προωθούνται χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ. που συνδέεται με το σταθμό λήψης.

10.1.1.4 Όλοι οι σταθμοί της Υπηρεσίας Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών χρησιμοποιούν το Διεθνή Συντονισμένο Χρόνο (Universal Coordinated Time – UTC).

Το τέλος της ημέρας προσδιορίζεται ως 2400 και η αρχή της ημέρας ως 0000.

Μια ομάδα ημερομηνίας-ώρας αποτελείται από έξι ψηφία, από τα οποία τα δύο πρώτα αντιπροσωπεύουν την ημερομηνία και τα τέσσερα τελευταία ψηφία τις ώρες και τα πρώτα λεπτά σε χρόνο UTC.

Όταν η ανωτέρω ομάδα αποτελείται από οκτώ αριθμούς, οι δύο πρώτοι αντιπροσωπεύουν το μήνα, ο τρίτος και ο τέταρτος την ημέρα και οι υπόλοιποι τέσσερις την ώρα και τα πρώτα λεπτά σε χρόνο UTC.

Επιπλέον, οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχουν στα αεροσκάφη τον σωστό χρόνο, εφόσον ζητηθεί. Οι έλεγχοι χρόνου παρέχονται τουλάχιστον στο πλησιέστερο πρώτο λεπτό [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 923/2012 το SERA.3401 δ) σημείο 1)].



10.1.1.5 Στη Διεθνή Υπηρεσία Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών χρησιμοποιούνται συντημήσεις και κώδικες, όπου ενδείκνυται, και η χρήση τους συντομεύει ή διευκολύνει τις επικοινωνίες.

10.1.2 Σταθερή Αεροναυτική Υπηρεσία (Aeronautical Fixed Service – AFS)

10.1.2.1 ΓΕΝΙΚΑ

10.1.2.1.1 Σταθερή Αεροναυτική Υπηρεσία είναι η υπηρεσία που αφορά στις επικοινωνίες μεταξύ συγκεκριμένων σταθερών σημείων (αεροναυτικών σταθμών στο έδαφος) και η οποία παρέχεται κυρίως για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας καθώς και για την ομαλή, αποδοτική και οικονομική λειτουργία των εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας.

10.1.2.1.1.1 Η σταθερή Αεροναυτική Υπηρεσία αποτελείται από τα ακόλουθα συστήματα και εφαρμογές που χρησιμοποιούνται για τις επικοινωνίες μεταξύ αεροναυτικών σταθμών εδάφους:

- τα κυκλώματα και δίκτυα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας για απ' ευθείας τηλεφωνική επικοινωνία
- τα κυκλώματα και δίκτυα μετεωρολογίας
- το σταθερό τηλεπικοινωνιακό δίκτυο αεροναυτιλίας
- το κοινό δίκτυο ανταλλαγής δεδομένων ICAO
- το σύστημα διαχείρισης σημάτων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας
- τις εφαρμογές για εσωτερικές επικοινωνίες (inter-center)

10.1.2.1.1.2 Στην ΥΠΑ, το Τμήμα Σταθερών Αεροναυτικών Δικτύων (ΣΑΔ) της Διεύθυνσης Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών Κέντρων Ελέγχου Περιοχής διαχειρίζεται, εκμεταλλεύεται και παρακολουθεί τα σταθερά αεροναυτικά δίκτυα.

10.1.2.1.2 Το Δίκτυο Σταθερών Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών (Aeronautical Fixed Telecommunication Network – AFTN) είναι το παγκόσμιο σύστημα σταθερών αεροναυτικών κυκλωμάτων, το οποίο παρέχεται, ως τμήμα της Σταθερής Αεροναυτικής Υπηρεσίας, για την ανταλλαγή τηλεγραφημάτων και/ή ψηφιακών δεδομένων μεταξύ σταθερών αεροναυτικών σταθμών, που έχουν τα ίδια ή συμβατά χαρακτηριστικά επικοινωνιών.

10.1.2.1.2.1 Οι κατηγορίες τηλεγραφημάτων που διεκπεραιώνονται από το AFTN είναι οι εξής:

τηλεγραφήματα κινδύνου	distress messages
τηλεγραφήματα επείγουσας ανάγκης	urgency messages
τηλεγραφήματα ασφάλειας πτήσεων	flight safety messages
τηλεγραφήματα μετεωρολογικά	meteorological messages



τηλεγραφήματα κανονικότητας πτήσεων	flight regularity messages
τηλεγραφήματα αεροναυτικών πληροφοριών	aeronautical information service messages
τηλεγραφήματα διοικητικής φύσης	aeronautical administrative messages
τηλεγραφήματα υπηρεσιακά	service messages

10.1.2.1.2.2 Η σειρά προτεραιότητας, ως προς το βαθμό του επείγοντος της κατάστασης, για τη μεταβίβαση τηλεγραφημάτων στη σταθερή αεροναυτική υπηρεσία είναι η ακόλουθη:

<u>προτεραιότητα</u>	<u>ενδεικτής προτεραιότητας</u>
1	SS
2	DD, FF
3	GG, KK

<u>κατηγορία τηλεγραφήματος</u>	<u>ενδεικτής προτεραιότητας</u>
distress messages	SS
urgency messages	DD
flight safety messages	FF
meteorological messages	GG
flight regularity messages	GG
aeronautical information service messages	GG
aeronautical administrative messages	KK
service messages	ανάλογα με την περίπτωση

10.1.2.1.3 Μορφή τηλεγραφήματος

10.1.2.1.3.1 Ο παραλήπτης ενός τηλεγραφήματος προσδιορίζεται από οκτώ γράμματα.

10.1.2.1.3.1.1 Ειδικότερα:

– Τα τέσσερα πρώτα γράμματα δηλώνουν τον ενδεικτη τοπωνυμίας - τον τόπο προορισμού του τηλεγραφήματος (βλ. κατωτέρω παράδειγμα 1).

Οι ενδείκτες τοπωνυμίας (location indicators) περιλαμβάνονται στο DOC 7910.

Σημείωση. – Όταν ένα μήνυμα απευθύνεται σε α/φ εν πτήση στον ενδεικτη τοπωνυμίας του αεροναυτικού σταθμού που πρόκειται να αναμεταβιβάσει το μήνυμα προς το α/φ θα εισάγονται τα γράμματα ZZZ ακολουθούμενα από το γράμμα X (βλ. κατωτέρω παράδειγμα 3).



- Τα επόμενα τρία γράμματα δηλώνουν τον οργανισμό ή την υπηρεσία (Αεροναυτικές Αρχές, οργανισμούς εκμετάλλευσης α/φ ή υπηρεσίες) που απευθύνεται το τηλεγράφημα. (βλ. κατωτέρω παράδειγμα 1).

Οι κωδικοί των τριών γραμμάτων του ICAO απαριθμούνται στο DOC 8585.

Σημείωση.- Όταν ένα μήνυμα απευθύνεται σε οργανισμό ή υπηρεσία που δεν του έχουν χορηγηθεί κωδικοί από τον ICAO, τότε στη θέση των τριών γραμμάτων εισάγονται τα γράμματα YYY ακολουθούμενα από το γράμμα X (βλ. κατωτέρω παράδειγμα 2).

- Το τελευταίο γράμμα δηλώνει μια συγκεκριμένη υπηρεσία ή τμήμα εντός του οργανισμού ή της υπηρεσίας του αποδέκτη. Στην περίπτωση που δεν απαιτείται ο συγκεκριμένος αυτός προσδιορισμός για τη συμπλήρωση της Διεύθυνσης, χρησιμοποιείται το γράμμα "X".

Παραδείγματα

1. Ενδεικτες παραλήπτη (πιθανές περιπτώσεις)

LGAV ZTZX	ο Πύργος Ελέγχου Αεροδρομίου (Aerodrome Control Tower – ZTZ) στην Αθήνα
LGAV YMYF	το Τμήμα F της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας στην Αθήνα
LGAV KLMN	το Τμήμα N του αντιπροσώπου της KLM στην Αθήνα

2. Προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO YYY

Παράδειγμα ενός τηλεγραφήματος που απευθύνεται στην Ολυμπιακή Αεροπορία, έχει προορισμό το γραφείο της εταιρείας στην Αθήνα και προέρχεται από το γραφείο της ίδιας εταιρείας στη Νέα Υόρκη, έχει ως εξής:

διεύθυνση	GG LGAVYYYYX
εκδότης	311521 KJFKYYYYX
κείμενο	OAL flight 411 cancelled

3. Προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO ZZZ



Παράδειγμα τηλεγραφήματος που απευθύνεται από το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής LZZC στο α/φ SXBDC που αναμεταβιβάζεται μέσω του αεροναυτικού σταθμού LGIR, έχει ως εξής:

διεύθυνση	FF LGIRZZZX
εκδότης	O31451 LZZCZQZ
κείμενο	OAL flight 503 cancelled

- 10.1.2.1.3.2 Με τον ίδιο τρόπο σχηματίζεται και η διεύθυνση του αποστολέα.
- 10.1.2.1.3.3 Η πλήρης διεύθυνση συμπληρώνεται με την επικεφαλίδα στην οποία δηλώνονται τα στοιχεία ταυτότητας του δικτύου αποστολής του σήματος, προτασσομένης της ένδειξης ZCZC, και κλείνει με την ένδειξη NNNN ή με επτά διακεκομμένες τριπλές γραμμές.
- 10.1.2.1.3.3.1 Σύμφωνα με τα ανωτέρω, μία πλήρης διεύθυνση έχει την ακόλουθη μορφή:

επικεφαλίδα
ενδεικτής προτεραιότητας / παραλήπτης
χρόνος αποστολής / αποστολέας
κείμενο
κλείσιμο

Παράδειγμα:

ZCZC
GG LGAVZRZX
031821 LGAVYMYF
.....
NNNN

- 10.1.2.1.4 Το επίπεδο πτήσης και η ταχύτητα στα τηλεγραφήματα μπορεί να καταγραφεί και ως εξής:
- I. "F" ακολουθούμενο από τρία ψηφία δηλώνει το επίπεδο πτήσης, π.χ. F330.
 - II. "N" ακολουθούμενο από τρία ψηφία δηλώνει την ταχύτητα, π.χ. N480.



10.1.3 **Κινητή Αεροναυτική Υπηρεσία (Aeronautical Mobile Service – AFS)**

10.1.3.1 ΓΕΝΙΚΑ

10.1.3.1.1 Κινητή Αεροναυτική Υπηρεσία είναι η υπηρεσία που αφορά στις επικοινωνίες μεταξύ αεροναυτικών σταθμών και σταθμών α/φ ή μεταξύ σταθμών α/φ, στην οποία μπορεί να συμμετέχουν και σταθμοί σωστικών σκαφών ή σταθμοί ραδιοφάρων ένδειξης θέσης σε περιπτώσεις καταστάσεων επείγουσας ανάγκης, οι εκπομπές των οποίων πραγματοποιούνται σε καθορισμένες συχνότητες κινδύνου και επείγουσας ανάγκης.

10.1.3.1.2 Αεροναυτικός Σταθμός (aeronautical station) καλείται ο σταθμός ξηράς της Κινητής Αεροναυτικής Υπηρεσίας, δηλαδή είναι ο σταθμός που επικοινωνεί με τα α/φ. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ο αεροναυτικός σταθμός μπορεί να είναι εγκατεστημένος σε πλοίο ή σε θάλασσα (θαλάσσια εξέδρα κ.λπ.).

Οι αεροναυτικοί σταθμοί ακροώνται συνεχώς στις δηλωθείσες συχνότητες επικοινωνίας, σύμφωνα με τις δημοσιευμένες ώρες λειτουργίας τους.

10.1.3.1.3 Στην ΥΠΑ, το Τμήμα Γενικού Σκοπού και Γενικών Εκπομπών της Διεύθυνσης Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών Κέντρων Ελέγχου Περιοχής (Voice ή Ground/Air /Ground [G/A/G]), εκμεταλλεύεται και παρακολουθεί την απόδοση των κινητών αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών και γενικών εκπομπών.

Ο G/A/G μέσω των HF συχνοτήτων 5637 KHz κατά τη διάρκεια της ημέρας (0400-1700) και 2989 KHz κατά τη διάρκεια της νύκτας (1700-0400), έχει τη δυνατότητα επικοινωνίας με όλες τις περιφερειακές μονάδες ελέγχου του FIR Αθηνών καθώς επίσης και με τα γειτονικά ACC. Στην Κινητή Αεροναυτική Υπηρεσία ανήκουν πολλές συχνότητες για την εξυπηρέτηση της αεροναυτιλίας, μεταξύ των οποίων η 127.8, που είναι η συχνότητα του Volmet, και η 122.85, που ονομάζεται συχνότητα γενικής χρήσης διότι μέσω αυτής μεταβιβάζονται τα διάφορα μηνύματα προς τα α/φ, όπως π.χ. τα ευχετήρια μηνύματα του Προέδρου της Δημοκρατίας κ.λπ.

Ο G/A/G μπορεί να επικοινωνήσει, μέσω των HF συχνοτήτων, με α/φ που βρίσκεται και εκτός του FIR Αθηνών, σε οποιαδήποτε απόσταση (αρκεί το α/φ να ακροάται σε αυτή τη συχνότητα).

10.1.3.1.4 Το ΚΕΠΑΘΜ/Α1 απευθύνεται στον G/A/G στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- I. όταν δεν έχει τηλεφωνική επικοινωνία με κάποια περιφερειακή μονάδα ελέγχου του FIR Αθηνών ή γειτονικό ACC (Τουρκία, Κάιρο ή Λευκωσία)



- II. όταν ενημερωθεί από α/φ για ύπαρξη πετρελαιοκηλίδας ή πυρκαγιάς
- III. όταν χρειάζεται να μεταβιβαστεί κάποιο ευχετήριο μήνυμα
- IV. όταν χρειάζεται να ειδοποιηθεί ο κυβερνήτης, μέσω του SELCAL, σε περίπτωση που διαπιστώνεται απώλεια ραδιοτηλεφωνικής επικοινωνίας με το α/φ
- V. όταν ο κυβερνήτης ζητήσει μετεωρολογικές πληροφορίες για πόλη που δεν συμπεριλαμβάνεται στις γενικές εκπομπές του Volmet και βρίσκεται εκτός του FIR Αθηνών (ο G/A/G έχει πρόσβαση στην κεντρική μετεωρολογική βάση δεδομένων της Βιέννης).

10.1.3.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ

10.1.3.2.1 Οι ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες διεξάγονται στη γλώσσα που χρησιμοποιείται στο σταθμό εδάφους ή στην αγγλική γλώσσα.

Μετά από σχετικό αίτημα του κυβερνήτη, χρησιμοποιείται η αγγλική γλώσσα σε όλους τους σταθμούς εδάφους που εξυπηρετούν καθορισμένους αερολιμένες και εναέριες διαδρομές που χρησιμοποιούνται από τις διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες.

Στην Ελλάδα, χρησιμοποιείται η ελληνική ή η αγγλική γλώσσα, σύμφωνα με το ΕΑΠ Ελλάδος, GEN 3.4.4.

10.1.3.2.2 Ένα α/φ, κανονικά, επικοινωνεί με το σταθμό εδάφους που παρέχει έλεγχο Ε.Κ. στην περιοχή στην οποία ίπταται και ο κυβερνήτης δεν εγκαταλείπει τη συγκεκριμένη συχνότητα χωρίς να ενημερώσει το σταθμό, παρά μόνο σε περίπτωση ανάγκης (GEN 3.4.3.2.1.4)

10.1.3.2.3 Η επικοινωνία μεταξύ α/φ και σταθμών εδάφους γίνεται μέσω των προκαθορισμένων συχνοτήτων, όπως αυτές αναφέρονται στο ΕΑΠ Ελλάδος, AD 2.18.

10.1.3.2.4 Η επικοινωνία πρέπει να είναι σύντομη και σαφής, να χρησιμοποιείται η ενδεδειγμένη φρασεολογία χωρίς κωδικοποιημένες λέξεις, εκτός αυτών που έχει υιοθετήσει ο ICAO στις επικοινωνίες ραδιοτηλεφωνίας (Annex 1) και που χρησιμοποιούνται ευρέως στην Ε.Κ., όπως π.χ. TMA, VFR, VMC, QNH κ.λπ.

Ένα χρονικό διάστημα τουλάχιστον 10 δευτερολέπτων θα πρέπει να παρεμβάλλεται μεταξύ διαδοχικών κλήσεων για να δώσει τη δυνατότητα στον καλούμενο σταθμό να προετοιμάσει την απόκρισή του.

10.1.3.2.5 Όταν ένας αεροναυτικός σταθμός καλείται ταυτοχρόνως από περισσότερα του ενός α/φ, ο σταθμός θα καθορίσει τη σειρά με την οποία θα επικοινωνήσει με κάθε ένα από αυτά.

Για να αποφευχθεί περίπτωση παρανόησης, όταν εκδίδεται μια εξουσιοδότηση, τόσο η υπηρεσία ελέγχου Ε.Κ. όσο και ο κυβερνήτης,



προσθέτουν πάντοτε στο μήνυμά τους το χαρακτηριστικό κλήσης του α/φ που αφορά η εξουσιοδότηση.

10.1.3.3 ΣΥΛΛΑΒΙΣΜΟΣ ΛΕΞΕΩΝ ΣΤΗ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ

10.1.3.3.1 Για το συλλαβισμό ονομάτων, συντμήσεων και λέξεων που η προφορά τους μπορεί να προκαλέσει αμφιβολίες, στη ραδιοτηλεφωνία χρησιμοποιείται το ακόλουθο ραδιοτηλεφωνικό αλφάβητο (radiotelephony spelling alphabet):

Γράμμα	Λέξη
A	Alfa
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrot
G	Golf
H	Hotel
I	India
J	Juliatt
K	Kilo
L	Lima
M	Mike
N	November
O	Oscar
P	Papa
Q	Quebec
R	Romeo
S	Sierra
T	Tango
U	Uniform
V	Victor
W	Whiskey
X	X-ray
Y	Yankee
Z	Zulu

10.1.3.3.2 Στην Πολιτική Αεροπορία, τα γράμματα "SX" δηλώνουν την ελληνική εθνικότητα του α/φ.



10.1.3.4 ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΑΡΙΘΜΩΝ ΣΤΗ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ

10.1.3.4.1 Προφορά αριθμών

Όταν στις επικοινωνίες χρησιμοποιείται η αγγλική γλώσσα, οι αριθμοί μεταβιβάζονται με την ακόλουθη προφορά:

Αριθμός ή στοιχείο	προφορά
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundred	HUN-dred
Thousand	TOU-SAND

10.1.3.4.1.1 Οι συλλαβές που έχουν γραφεί με κεφαλαία γράμματα τονίζονται ιδιαίτερα, π.χ. οι δύο συλλαβές της λέξης "ZE-RO" τονίζονται και οι δύο, ενώ στη λέξη "FOW-er" τονίζεται μόνο η πρώτη συλλαβή.

10.1.3.4.2 Όλοι οι αριθμοί μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, με εξαίρεση τις διατάξεις της παραγράφου 10.1.3.4.2.3, ως εξής:

10.1.3.4.2.1 Μεταβίβαση αριθμών

<i>χαρακτηριστικό κλήσης α/φ</i> OAL242	<i>μεταβιβάζεται ως</i> Olympic two four two
<i>επίπεδα πτήσης</i> FL180 FL200	<i>μεταβιβάζεται ως</i> flight level one eight zero flight level two zero zero
<i>πορείες α/φ (heading)</i> 100 μοίρες 080 μοίρες	<i>μεταβιβάζεται ως</i> heading one zero zero heading zero eight zero
<i>διεύθυνση ανέμου και ταχύτητα</i> 200 μοίρες 70 κόμβοι 160 μοίρες 18 κόμβοι, ριπαίος (gusting) 30 κόμβοι	<i>μεταβιβάζεται ως</i> wind two zero zero degrees seven zero knots wind one six zero degrees one eight knots, gusting three zero knots



<i>κώδικες πομποδεκτών</i> 2400 4203	<i>μεταβιβάζεται ως</i> (squawk) two four zero zero (squawk) four two zero three
<i>διάδρομος</i> 27 30	<i>μεταβιβάζεται ως</i> runway two seven runway three zero
<i>βαρομετρική πίεση</i> QNH 1010 QNH 1000	<i>μεταβιβάζεται ως</i> QNH one zero one zero QNH one zero zero zero

10.1.3.4.2.2 Όλοι οι αριθμοί που χρησιμοποιούνται στις εκπομπές πληροφοριών, όπως στο [απόλυτο] ύψος (altitude), στη βάση νεφών (cloud height), στην ορατότητα (visibility), στο ορατό τμήμα διαδρόμου (RVR) κ.λπ., και οι οποίοι περιλαμβάνουν ακέραιες εκατοντάδες και χιλιάδες, μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου του αριθμού των εκατοντάδων ή χιλιάδων και της κατάλληλης λέξης "hundred" ή "thousand". Ο συνδυασμός χιλιάδων και ακέραιων εκατοντάδων μεταβιβάζεται με εκφώνηση κάθε ψηφίου του αριθμού των χιλιάδων και τη λέξη "thousand" ακολουθούμενη από τον αριθμό των εκατοντάδων και τη λέξη "hundred".

Παράδειγμα:

<i>απόλυτο ύψος</i> 800 3400 12000	<i>μεταβιβάζεται ως</i> eight hundred three thousand four hundred one two thousand
<i>βάση νεφών</i> 2200 4300	<i>μεταβιβάζεται ως</i> two thousand two hundred four thousand three hundred
<i>ορατότητα</i> 1000 μέτρα 700 μέτρα	<i>μεταβιβάζεται ως</i> visibility one thousand meters visibility seven hundred meters



10.1.3.4.2.3 Στον έλεγχο Ε.Κ. χρησιμοποιούνται κατά περίπτωση οι ακόλουθες μονάδες μέτρησης:

αεροναυτιλία	ναυτικά μίλια και δέκατα του NM (1 NM = 1.852 μέτρα)
μικρές αποστάσεις (μήκος διαδρόμων)	μέτρα (m)
απόλυτο ύψος, σχετικό ύψος, υψόμετρο	πόδια (FT)
οριζόντια ταχύτητα και ταχύτητα ανέμου	κόμβοι (Kt)
κατακόρυφη ταχύτητα	πόδια ανά λεπτό (FT/min)
διεύθυνση ανέμου	μοίρες (degrees)
ορατότητα	χιλιόμετρα (Km) ή μέτρα (m)
ατμοσφαιρική πίεση	hectopascals (hPa)
Θερμοκρασία	βαθμοί Κελσίου (C)
βάρος	κιλά (Kgs)

10.1.3.4.2.4 Αριθμοί που περιλαμβάνουν δεκαδικά ψηφία μεταβιβάζονται σύμφωνα με τις προβλέψεις της παραγράφου 10.1.3.4.2, με τα δεκαδικά ψηφία να ακολουθούν τη λέξη "decimal".

Π.χ.:

<i>αριθμός</i>	<i>μεταβιβάζεται ως</i>
100,3	one zero zero decimal three
38143,9	three eight one four three decimal nine

10.1.3.4.2.4.1 Για τον προσδιορισμό των συχνοτήτων VHF, ο αριθμός των ψηφίων που χρησιμοποιούνται μετά από το δεκαδικό σημείο καθορίζονται με βάση το διαχωρισμό διαύλων ως εξής:

- I. Όταν οι δίαυλοι επικοινωνιών VHF διαχωρίζονται μεταξύ τους από 25 KHz, τότε, στις ραδιοηλεκτρικές επικοινωνίες, για τον προσδιορισμό της φέρουσας συχνότητας εκπομπής πρέπει να χρησιμοποιούνται και τα έξι ψηφία, εκτός της περιπτώσεως όπου το πέμπτο και έκτο ψηφίο είναι και τα δύο μηδέν, οπότε θα εκφέρονται τα τέσσερα πρώτα ψηφία.
- II. Όταν οι δίαυλοι επικοινωνιών VHF διαχωρίζονται μεταξύ τους από 8,33 KHz, τότε, στις ραδιοηλεκτρικές επικοινωνίες, για τον προσδιορισμό της φέρουσας συχνότητας εκπομπής, πρέπει να χρησιμοποιούνται και τα έξι ψηφία.



Π.χ.:

Channel	(8,33 KHz και 25 KHz)	μεταβιβάζεται ως
118.000	(25 KHz)	one one eight decimal zero
118.005	(8,33 KHz)	one one eight decimal zero zero five
118.010	(8,33 KHz)	one one eight decimal zero one zero
118.025	(25 KHz)	one one eight decimal zero two five
118.100	(25 KHz)	one one eight decimal one

Designation of VHF Channels

With 8.33 and 25 KHz Spacing

The table below lists the frequencies in the VHF sub-band which will contain the 8.33 KHz spaced channels

A	B	C	D
Spacing (KHz)	Frequencies (MHz)	25 KHz mode frequency	8.33 KHz mode channel
25	132.0000	132.00	132.000
8.33	132.0000		132.005
8.33	132.0083		132.010
8.33	132.0167		132.015
25	132.0250	132.02	132.025
8.33	132.0250		132.030
8.33	132.0333		132.035
8.33	132.0417		132.040
25	132.0500	132.05	132.050
8.33	132.0500		132.055
8.33	132.0583		132.060
8.33	132.0667		132.065
25	132.0750	132.07	132.075
	etc.		

10.1.3.4.2.5 Όταν μεταβιβάζεται η ώρα, συνήθως απαιτείται η μεταβίβαση μόνο των πρώτων λεπτών. Κάθε ψηφίο προφέρεται χωριστά. Οι ώρες μεταβιβάζονται μόνο σε περίπτωση που υπάρχει πιθανότητα να δημιουργηθεί σύγχυση.

Π.χ.:

ώρα μεταβιβάζεται ως

0920 (9:20 π.μ.) TOO ZE-RO ή ZE-RO NIN-er TOO ZE-RO

1643 (4:43 μ.μ.) FOW-er TREE ή WUN SIX FOW-er TREE



10.1.3.4.2.5.1 Στις υπηρεσίες Ε.Κ., στις υπηρεσίες Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών, στο AIP και στα NOTAMs χρησιμοποιείται η ώρα UTC.
Η ώρα ξεκινά με 00' και τελειώνει με 59'.

10.1.3.4.3 Επιβεβαίωση αριθμών

Όταν χρειάζεται να επιβεβαιωθεί η σωστή λήψη αριθμών, το άτομο που μεταβιβάζει ζητάει από το άτομο που λαμβάνει την επανάληψη όλων των αριθμών

10.1.3.5 ΤΕΧΝΙΚΗ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗΣ

10.1.3.5.1 Για να μην δημιουργούνται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις στις επικοινωνίες, κάθε γραπτό μήνυμα πρέπει να διαβάζεται πριν από τη μεταβίβασή του.

10.1.3.5.2 Οι μεταβιβάσεις γίνονται με τρόπο περιεκτικό, καταληπτό και σε τόνο κανονικής συνδιάλεξης.

10.1.3.5.3 Η τεχνική ομιλίας στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες πρέπει να είναι τέτοια, ώστε να εξασφαλίζεται η μεγαλύτερη δυνατή καταληπτότητα κάθε μεταβίβασης. Για να εκπληρωθεί ο σκοπός αυτός, ο ελεγκτής Ε.Κ. πρέπει να ενεργεί ως εξής:

- I. να προφέρει κάθε λέξη καθαρά και με ευκρίνεια
- II. να διατηρεί ομαλό ρυθμό μεταβίβασης των λέξεων, ο οποίος να μην υπερβαίνει τις 100 λέξεις ανά λεπτό. Όταν το μήνυμα μεταβιβάζεται σε α/φ και το περιεχόμενό του είναι ανάγκη να καταγραφεί, ο ρυθμός μεταβίβασης θα πρέπει να μειωθεί ανάλογα, ώστε η καταγραφή να γίνει με ευχέρεια. Πριν και μετά από τη μεταβίβαση των αριθμών, πρέπει να γίνεται μικρή παύση, για ευκολότερη λήψη και κατανόησή τους
- III. να διατηρεί σταθερή ένταση φωνής
- IV. να διατηρεί σταθερή απόσταση από το μικρόφωνο
- V. να διακόπτει τη μεταβίβαση, προσωρινά, όταν πρέπει να γυρίσει το κεφάλι του μακριά από το μικρόφωνο.

10.1.3.5.4 Τα μηνύματα πρέπει να μεταβιβάζονται σε ανοικτή γλώσσα ή με χρήση φρασεολογίας του ICAO. Οι συντμήσεις που έχουν εγκριθεί από τον ICAO και οι οποίες υπάρχουν στο κείμενο που μεταβιβάζεται στα α/φ, πρέπει κανονικά να αποκωδικοποιούνται στις αντίστοιχες λέξεις ή φράσεις της γλώσσας που χρησιμοποιείται, με εξαίρεση τις συντμήσεις, οι οποίες, λόγω συχνής χρήσης, γίνονται γενικά κατανοητές από το αεροναυτικό προσωπικό.

10.1.3.5.5 Για τη επίσπευση των επικοινωνιών είναι δυνατόν, όταν οι συνθήκες θεωρούνται ευνοϊκές, να μη γίνεται χρήση του φωνητικού αλφαβήτου,



εάν βέβαια δεν υπάρχει κίνδυνος να επηρεασθεί η καταληπτότητα του μηνύματος.

10.1.3.5.6 Η μεταβίβαση μηνυμάτων μεγάλης χρονικής διάρκειας πρέπει να διακόπτεται από καιρού εις καιρόν, για να βεβαιώνεται αυτός που εκπέμπει ότι η συχνότητα είναι ελεύθερη για να συνεχίσει τη μεταβίβαση. Επίσης, αυτό δίνει τη δυνατότητα στον λαμβάνοντα να ζητήσει τυχόν επαναλήψεις μερών του μηνύματος που δεν ελήφθησαν.

10.1.3.5.7 Στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες λέξεις και φράσεις, οι οποίες έχουν την έννοια που αναγράφεται δίπλα τους:

Φράση	Έννοια
ACKNOWLEDGE	"γνωρίστε μου αν λάβατε και καταλάβατε το μήνυμα αυτό"
AFFIRM	"ναι" (<i>καταφατικό</i>)
APPROVED	"η ενέργεια που προτείνεται εγκρίνεται"
BREAK	"κάνω γνωστό το διαχωρισμό μεταξύ των μερών του μηνύματος" (<i>χρησιμοποιείται όταν δεν υπάρχει σαφής διαχωρισμός μεταξύ των μερών του μηνύματος</i>)
BREAK BREAK	"κάνω γνωστό το διαχωρισμό μεταξύ μηνυμάτων που μεταβιβάζονται σε διαφορετικά α/φη, σε ώρα αιχμής"
CANCEL	"ακυρώστε την εξουσιοδότηση που δόθηκε προηγούμενα"
CHECK	"ελέγξτε ένα σύστημα ή μία διαδικασία" (<i>κανονικά δεν αναμένεται απάντηση</i>)
CLEARED	"εξουσιοδοτείστε να ενεργήσετε σύμφωνα με τους όρους που καθορίστηκαν"
CONFIRM	"αιτούμαι επιβεβαίωση της εξουσιοδότησης, οδηγίας, ενέργειας ή πληροφορίας"
CONTACT	"επικοινωνήστε με ..."
CORRECT	"αυτό είναι ορθό" ή "αυτό είναι ακριβές"



CORRECTION	"έχει γίνει λάθος σε αυτή τη μεταβίβαση (ή στο μήνυμα που προσδιορίζεται). Το ορθό είναι ..."
DISREGARD	"αγνοήσατε"
HOW DO YOU READ	"ποια είναι η καταληπτότητα της εκπομπής μου;"
I SAY AGAIN	"επαναλαμβάνω για λόγους διευκρίνησης ή έμφασης"
MAINTAIN	"συνεχίσατε σύμφωνα με τους όρους που έχουν τεθεί" ή με την κυριολεκτική της έννοια, π.χ. "maintain VFR"
MONITOR	"ακροασθείτε στη (συχνότητα)"
NEGATIVE	"όχι" (αρνητικό) ή "δεν παρέχεται έγκριση" ή "αυτό δεν είναι ορθό" ή "δεν δύναμαι"
OVER	"η μεταβίβασή μου τελείωσε και αναμένω απάντησή σας" <i>Σημείωση.- Δεν χρησιμοποιείται κανονικά σε επικοινωνίες VHF.</i>
OUT	"η παρούσα ανταπόκριση τελείωσε και δεν αναμένεται απάντηση" <i>Σημείωση.- Δεν χρησιμοποιείται κανονικά σε επικοινωνίες VHF.</i>
READ BACK	"επαναλάβετε ολόκληρο το μήνυμα, (ή κάποιο συγκεκριμένο μέρος του), όπως ακριβώς το λάβατε"
RECLEARED	"έχει γίνει αλλαγή στην τελευταία εξουσιοδότηση που σας δόθηκε και η νέα εξουσιοδότηση υπερισχύει ολόκληρης της προηγούμενης ή μέρους της"
REPORT	"δώστε μου την ακόλουθη πληροφορία..."
REQUEST	"θα ήθελα να μου πείτε" ή "επιθυμώ να λάβω"
ROGER	"έχω λάβει ολόκληρη την τελευταία μεταβίβασή σας"



Σημείωση.- Σε καμία περίπτωση δεν χρησιμοποιείται ως απάντηση σε ερώτηση που απαιτεί "READ BACK" ή απευθείας καταφατική (AFFIRM) ή αρνητική (NEGATIVE) απάντηση.

SAY AGAIN "επαναλάβετε ολόκληρο ή το ακόλουθο μέρος της τελευταίας μεταβίβασής σας"

SPEAK SLOWER "ελαττώστε το ρυθμό ομιλίας σας"

Σημείωση.- Για τον κανονικό ρυθμό ομιλίας βλέπε παράγραφο 10.1.3.5.3.

STAND-BY "περιμένετε και θα σας καλέσω"

Σημείωση.- Ο καλών συνήθως επιχειρεί να αποκαταστήσει πάλι την επικοινωνία εάν η καθυστέρηση είναι μεγάλη. Η φράση "STAND-BY" δεν αποτελεί έγκριση ή άρνηση.

UNABLE "δεν δύναμαι να συμμορφωθώ προς το αίτημα, την οδηγία ή την εξουσιοδότηση"

Σημείωση.- Συνήθως η φράση UNABLE ακολουθείται από αιτιολόγηση.

WILCO "κατανοώ το μήνυμά σας και θα συμμορφωθώ με αυτό"
(Είναι σύντμηση των "WILL COMPLY")

WORDS TWICE α) ως αίτηση: "η επικοινωνία είναι δύσκολη. Παρακαλώ μεταβιβάστε κάθε λέξη ή ομάδα λέξεων δύο φορές"
β) ως πληροφορία: "επειδή η επικοινωνία είναι δύσκολη, κάθε λέξη ή ομάδα λέξεων σε αυτό το μήνυμα θα μεταβιβαστεί δύο φορές"

Σημείωση.- Οι φράσεις "GO AHEAD" και "VERIFY" καταργήθηκαν. Αντί του "GO AHEAD" χρησιμοποιείται το χαρακτηριστικό κλήσης του καλούντος αεροναυτικού σταθμού ακολουθούμενο από το χαρακτηριστικό κλήσης του αποκρινόμενου αεροναυτικού σταθμού.

π.χ. AEE367 MAKEDONIA RADAR



10.1.3.6 ΚΛΗΣΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ

10.1.3.6.1 Ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης αεροναυτικών σταθμών

10.1.3.6.1.1 Οι αεροναυτικοί σταθμοί στην Κινητή Αεροναυτική Υπηρεσία προσδιορίζονται από τα εξής:

I. το όνομα της πλησιέστερης περιοχής, πόλης ή γεωγραφικής τοποθεσίας, όταν πρόκειται για κέντρο ελέγχου περιοχής ή κέντρο πληροφοριών πτήσης

II. το όνομα του αεροδρομίου στο οποίο βρίσκεται προκειμένου για πύργο ελέγχου αεροδρομίου ή υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης

II. το όνομα της μονάδας ή της υπηρεσίας που παρέχεται, π.χ. ΑΘΗΝΑΙ CONTROL

10.1.3.6.1.2 Ο χαρακτηρισμός μίας μονάδας ή υπηρεσίας γίνεται σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα, εκτός από την περίπτωση που το όνομα της τοποθεσίας ή της μονάδας/υπηρεσίας μπορεί να παραλείπεται, με την προϋπόθεση ότι έχει αποκατασταθεί ικανοποιητική επικοινωνία.

Μονάδα/Υπηρεσία		Χαρακτηριστικό κλήσης
κέντρο ελέγχου περιοχής	area control centre	CONTROL
έλεγχος προσέγγισης	approach control	APPROACH
αφίξεις που ελέγχονται από ραντάρ προσέγγισης	approach control radar arrivals	ARRIVAL
αναχωρήσεις που ελέγχονται από ραντάρ προσέγγισης	approach control radar departures	DEPARTURE
έλεγχος αεροδρομίου	aerodrome control	TOWER
Ραντάρ	radar	RADAR
υπηρεσία πληροφοριών πτήσης	flight information centre	INFORMATION
έλεγχος χώρου στάθμευσης α/φ	apron control	APRON
αεροναυτικός σταθμός	aeronautical station	RADIO

10.1.3.6.2 Χαρακτηριστικό κλήσης αεροσκαφών στη ραδιοτηλεφωνία

10.1.3.6.2.1 Πλήρη χαρακτηριστικά κλήσης

10.1.3.6.2.1.1 Το χαρακτηριστικό κλήσης ενός α/φ στη ραδιοτηλεφωνία ανήκει σε έναν από τους ακόλουθους τύπους:

τύπος α) οι χαρακτήρες που αντιστοιχούν στα στοιχεία νηολόγησης του α/φ

τύπος β) το ραδιοτηλεφωνικό αναγνωριστικό του αερομεταφορέα στον οποίο ανήκει το α/φ



τύπος γ) ακολουθούμενο από τους τελευταίους τέσσερις χαρακτήρες των στοιχείων νηολόγησης του α/φ το ραδιοτηλεφωνικό αναγνωριστικό του αερομεταφορέα στον οποίο ανήκει το α/φ ακολουθούμενο από τον αριθμό πτήσης

10.1.3.6.2.2 Συντομευμένα χαρακτηριστικά κλήσης

10.1.3.6.2.2.1 Τα ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης των α/φ που αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 10.1.3.6.2.1.1 μπορούν, με εξαίρεση τον τύπο γ), να συντομευθούν, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παραγράφου 10.1.3.8.2 του παρόντος κεφαλαίου.

Οι τύποι των συντομευμένων χαρακτηριστικών κλήσης έχουν ως εξής:

τύπος α) ο πρώτος χαρακτήρας του νηολογίου και τουλάχιστον οι δύο τελευταίοι χαρακτήρες του χαρακτηριστικού κλήσης
τύπος β) το τηλεφωνικό προσδιοριστικό του αερομεταφορέα στον οποίο ανήκει το α/φ και τουλάχιστον οι δύο τελευταίοι χαρακτήρες του χαρακτηριστικού κλήσης
τύπος γ) δεν υπάρχει συντομευμένος τύπος

10.1.3.6.2.2.2 Παράδειγμα πλήρους και συντομευμένου χαρακτηριστικού κλήσης:

	τύπος α)	τύπος β)	τύπος γ)
πλήρες χαρακτηριστικό κλήσης	N57826	VARIG PVMA	OAL500
συντομευμένο χαρακτηριστικό κλήσης	N26 ή N826	VARIG MA ή VARIG VMA	δεν υπάρχει συντομευμένος τύπος

10.1.3.7 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

10.1.3.7.1 Ο τύπος των δοκιμαστικών εκπομπών περιλαμβάνει τα εξής:

- I. χαρακτηριστικό κλήσης του α/φ
- II. χαρακτηριστικό αναγνώρισης του σταθμού που καλεί
- III. τις λέξεις "radio check"
- IV. τη συχνότητα που χρησιμοποιείται.



- 10.1.3.7.2 Η απάντηση στη δοκιμαστική εκπομπή περιλαμβάνει τα εξής:
- I. το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του αεροναυτικού σταθμού που καλεί
 - II. το χαρακτηριστικό κλήσης του α/φ που απαντά
 - III. πληροφορίες που αναφέρονται στην καταληπτότητα της εκπομπής του σταθμού.

Π.χ.:

OAL 245 this is Athinai radar radio check on 124,95

Athinai radar OAL 245 we read you 3.

- 10.1.3.7.3 Όταν γίνονται δοκιμές χρησιμοποιείται η ακόλουθη κλίμακα καταληπτότητας:

1. ακατάληπτα	unreadable
2. καταληπτά ορισμένες φορές	readable now and then
3. καταληπτά με δυσκολία	readable but with difficulty
4. καταληπτά	readable
5. απόλυτα καταληπτά	perfectly readable

10.1.3.8 ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

- 10.1.3.8.1 Κατά τη διαδικασία επίτευξης επικοινωνίας χρησιμοποιούνται πάντα πλήρη ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης.

- 10.1.3.8.2 Τα συντομευμένα ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης που περιγράφονται στην παράγραφο 10.1.3.6.2.2 χρησιμοποιούνται μόνο μετά την αποκατάσταση ικανοποιητικής επικοινωνίας και εφόσον δεν υπάρχει πιθανότητα να προκληθεί σύγχυση. Οι σταθμοί των α/φ χρησιμοποιούν τα συντομευμένα χαρακτηριστικά κλήσης τους μόνο όταν έχουν κληθεί με αυτά από τους αεροναυτικούς σταθμούς.

- 10.1.3.8.3 Για την αποφυγή πιθανής σύγχυσης, όταν μεταβιβάζονται και επαναλαμβάνονται εξουσιοδοτήσεις ελέγχου E.K., οι ελεγκτές E.K. και οι κυβερνήτες πάντα αναφέρουν το χαρακτηριστικό κλήσης του α/φ προς το οποίο απευθύνεται η εξουσιοδότηση.

- 10.1.3.8.4 Η βεβαίωση λήψης μηνύματος από σταθμό α/φ περιλαμβάνει το χαρακτηριστικό κλήσης του α/φ.

- 10.1.3.8.5 Σταθμός α/φ πρέπει να βεβαιώνει τη λήψη σημαντικών μηνυμάτων ελέγχου E.K. ή μέρους αυτών με την επανάληψή τους, η οποία τερματίζεται με τη μεταβίβαση του ραδιοτηλεφωνικού χαρακτηριστικού κλήσης.

Οι εξουσιοδοτήσεις ελέγχου E.K. που απαιτούν επανάληψη, καθορίζονται στην παράγραφο 2.3.2.7 του κεφαλαίου 2 του παρόντος Εγχειριδίου.



- 10.1.3.8.6 Ο αεροναυτικός σταθμός βεβαιώνει λήψη αναφορών θέσης, καθώς και άλλων αναφορών προόδου πτήσης με επανάληψη αυτών, η οποία τερματίζεται με το χαρακτηριστικό κλήσης του, εκτός εάν η διαδικασία επανάληψης πρέπει να διακοπεί προσωρινά για να αποτραπεί η συμφόρηση στο δίαυλο επικοινωνίας. Αν στο ίδιο μήνυμα περιλαμβάνονται μαζί η αναφορά θέσης και άλλες πληροφορίες, π.χ. μετεωρολογικές αναφορές, η βεβαίωση λήψης πρέπει να γίνεται με λέξεις όπως π.χ. "weather received", μετά την επανάληψη της αναφοράς θέσης.
- 10.1.3.8.7 Μια ραδιοτηλεφωνική συνδιάλεξη πρέπει να τερματίζεται από τον λαμβάνοντα σταθμό με χρήση του χαρακτηριστικού κλήσης του.
- 10.1.3.8.8 Όταν γίνει λάθος στη μεταβίβαση, τότε μεταβιβάζεται η λέξη "correction", επαναλαμβάνεται η τελευταία ομάδα ή φράση που μεταβιβάστηκε σωστά και, στη συνέχεια, ακολουθεί η σωστή μεταβίβαση του μηνύματος.
- 10.1.3.8.9 Αν η διόρθωση πρέπει να γίνει με επανάληψη όλου του μηνύματος, ο ελεγκτής χρησιμοποιεί τη φράση "correction, I say again", πριν μεταβιβάσει το μήνυμα για δεύτερη φορά.
- 10.1.3.8.10 Αν απαιτείται επανάληψη ολόκληρου του μηνύματος, μεταβιβάζονται οι λέξεις "say again". Για την επανάληψη τμήματος του μηνύματος, ο ελεγκτής μεταβιβάζει "say again all before ..." (πρώτη λέξη που ελήφθη σωστά) ή "say again ..." (λέξη που προηγείται από το τμήμα που δεν ελήφθη) το ... (η λέξη που είναι μετά το τμήμα που δεν ελήφθη) ή "say again all after ..." (τελευταία λέξη που ελήφθη σωστά)".
- 10.1.3.8.11 Άλλες ειδικές πληροφορίες πρέπει να ζητούνται κατάλληλα, όπως π.χ. "say again altimeter", "say again wind".
- 10.1.3.8.12 Αν στη διάρκεια του ελέγχου για την ορθότητα της επανάληψης ο ελεγκτής διαπιστώσει ότι έγιναν λάθη σε ορισμένα μέρη, μεταβιβάζει τη φράση "negative I say again" στο τέλος της επανάληψης και, στη συνέχεια, επαναλαμβάνει τα μέρη αυτά σωστά.
- 10.1.3.8.13 Όταν μεταβιβάζονται από τα α/φ αναφορές "operations normal", αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν την προβλεπόμενη κλήση ακολουθούμενη από τις λέξεις "operations normal".
- 10.1.3.8.14 Τα α/φ δεν αλλάζουν τον τύπο του ραδιοτηλεφωνικού χαρακτηριστικού κλήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που επιτρέπεται προσωρινά τέτοια αλλαγή, μετά από οδηγίες της μονάδας Ελέγχου Ε.Κ., για λόγους ασφαλείας.
- 10.1.3.8.15 Καμία εκπομπή δεν απευθύνεται σε α/φ κατά τη διάρκεια της απογείωσης, κατά το τελευταίο μέρος της τελικής φάσης προσέγγισης ή κατά την προσγείωση, εκτός αν συντρέχουν λόγοι ασφαλείας.
- 10.1.3.8.16 Σταθμός που μεταβιβάζει πληροφορία σε όλους τους σταθμούς που πιθανόν θα τη λάβουν, αρχίζει τη μεταβίβαση με τη γενική κλήση "All stations", η οποία ακολουθείται από το χαρακτηριστικό κλήσης του.



Σημείωση.- Δεν αναμένεται απάντηση σε τέτοιες γενικές κλήσεις, εκτός αν κάποιοι σταθμοί κληθούν ατομικά να επιβεβαιώσουν λήψη.

- 10.1.3.8.17 Όταν ο σταθμός λαμβάνει κλήση που απευθύνεται σε αυτόν, αλλά δεν είναι βέβαιος για το χαρακτηριστικό κλήσης του α/φ που καλεί, απαντά μεταβιβάζοντας τα εξής:

Station calling ... (χαρακτηριστικό κλήσης του σταθμού που κλήθηκε)
Say again your call sign

Π.χ.:

Station calling ATHINAI RADAR (*παύση*) say again your call sign



- 10.1.3.9 ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ – ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ
- 10.1.3.9.1 Οι σταθμοί α/φ επικοινωνούν, όσο είναι δυνατόν, απευθείας με τον κατάλληλο σταθμό ελέγχου των αερεπίγειων επικοινωνιών, στην περιοχή του οποίου ίπτανται τα α/φ. Αν αυτό δεν είναι δυνατό, τότε χρησιμοποιούν οποιοδήποτε κατάλληλο αναμεταβιβαστικό μέσο που διατίθεται για τη μεταβίβαση των μηνυμάτων τους προς το σταθμό εδάφους.
- 10.1.3.9.2 Όταν δεν είναι δυνατή η επίτευξη ομαλής επικοινωνίας από αεροναυτικό σταθμό προς σταθμό α/φ, ο αεροναυτικός σταθμός χρησιμοποιεί οποιοδήποτε διαθέσιμο αναμεταβιβαστικό μέσο, κατάλληλο για τη μεταβίβαση των μηνυμάτων προς το σταθμό του α/φ. Αν οι προσπάθειες αυτές αποτύχουν, ειδοποιούνται και εφαρμόζονται οι διαδικασίες που προβλέπονται από την αρμόδια αρχή.
- 10.1.3.9.3 Κατά τη διάρκεια της πτήσης, οι σταθμοί α/φ ακροώνται, όπως καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, και δεν διακόπτουν την ακρόαση χωρίς να ειδοποιήσουν τους ενδιαφερόμενους αεροναυτικούς σταθμούς, εκτός αν υπάρχουν λόγοι ασφαλείας.
- 10.1.3.9.4 Οι αεροναυτικοί σταθμοί εκτελούν ακρόαση όπως καθορίζεται από την αρμόδια αρχή.
- 10.1.3.9.5 Ο αεροναυτικός σταθμός εδάφους καθορίζει τις συχνότητες που πρέπει να χρησιμοποιηθούν, σε ομαλές συνθήκες, από τους σταθμούς α/φ που ίπτανται κάτω από τον έλεγχό του. Αν αποδειχθεί ακατάλληλη, το α/φ θα πρέπει να προτείνει μια εναλλακτική συχνότητα.
- 10.1.3.9.6 Ένα α/φ πρέπει να ενημερώνεται από τον αρμόδιο αεροναυτικό σταθμό για τη μεταβίβασή του από τη μία ραδιοφωνική συχνότητα στην άλλη, σύμφωνα με τις καθορισμένες διαδικασίες. Αν δεν γίνει τέτοια ενημέρωση, ο σταθμός του α/φ, πριν αλλάξει συχνότητα, γνωστοποιεί στον αρμόδιο αεροναυτικό σταθμό αυτή την αλλαγή.
- 10.1.3.10 ΕΠΙΛΕΚΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ (SELECTIVE CALLING – SELCAL)
- 10.1.3.10.1 Με το επιλεκτικό σύστημα κλήσης, γνωστό σαν SELCAL, η κλήση με φωνή αντικαθίσταται με την εκπομπή κωδικοποιημένων τόνων προς το α/φ μέσω των ραδιοτηλεφωνικών διαύλων. Η απλή επιλεκτική κλήση αποτελείται από ένα συνδυασμό τεσσάρων προεπιλεγμένων ακουστικών τόνων, των οποίων η εκπομπή διαρκεί δύο δευτερόλεπτα. Οι τόνοι παράγονται σε ειδική συσκευή κωδικοποίησης του αεροναυτικού σταθμού και λαμβάνονται από ειδική συσκευή αποκωδικοποίησης, η οποία συνδέεται στην έξοδο του δέκτη του α/φ. Η λήψη του καθορισμένου κωδικοποιημένου τόνου (κώδικας SELCAL) ενεργοποιεί το σύστημα



- κλήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης του α/φ που εκπέμπει οπτικά ή ακουστικά σήματα.
- 10.1.3.10.2 Ο κώδικας SELCAL περιλαμβάνεται στο σχέδιο πτήσης που κατατίθεται στην αρμόδια μονάδα ελέγχου Ε.Κ.
- 10.1.3.11 ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ
- 10.1.3.11.1 Το ραδιοτηλεφωνικό σήμα κινδύνου Mayday και επείγουσας ανάγκης Pan Pan χρησιμοποιούνται στην αρχή της πρώτης επικοινωνίας κινδύνου και επείγουσας ανάγκης αντίστοιχα και μεταβιβάζονται κατά προτίμηση τρεις φορές. Η συχνότητα 121.5 έχει καθορισθεί στα VHF ως διεθνής συχνότητα κινδύνου στις αερομεταφορές και η 243.0 στα UHF.
- Οι ανωτέρω συχνότητες κινδύνου και επείγουσας ανάγκης, καθώς και η 123.100 που είναι βοηθητική για έρευνα και διάσωση, χρησιμοποιούνται στις επικοινωνίες μεταξύ των σταθμών ναυτιλίας και αεροναυτιλίας για σκοπούς ασφάλειας.
- 10.1.3.11.2 Οι αεροναυτικοί σταθμοί ακροώνται συνεχώς στη συχνότητα κινδύνου 121.5, κατά τις ώρες λειτουργίας των μονάδων στις οποίες είναι εγκαταστημένοι.
- Τα α/φ ακροώνται στη συχνότητα κινδύνου 121.5 στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό.
- 10.1.3.11.3 Ο σταθμός που βρίσκεται σε κίνδυνο ή ελέγχει την ανταπόκριση κινδύνου επιτρέπεται να επιβάλλει σιγή, είτε σε όλους τους σταθμούς της κινητής υπηρεσίας της περιοχής είτε σε οποιοδήποτε σταθμό ο οποίος παρεμβάλλεται στην ανταπόκριση κινδύνου. Τις σχετικές οδηγίες απευθύνει προς όλους τους σταθμούς ή προς ένα μόνο σταθμό, ανάλογα με την περίπτωση. Και στις δύο περιπτώσεις μεταβιβάζει τα εξής:
- Stop transmitting
 - Το ραδιοτηλεφωνικό σήμα κινδύνου.
- Οι επικοινωνίες κινδύνου έχουν απόλυτη προτεραιότητα ως προς όλες τις υπόλοιπες επικοινωνίες.
- Όταν το α/φ βεβαιωθεί ότι δεν βρίσκεται πια σε κίνδυνο, μεταβιβάζει μήνυμα ακύρωσης της κατάστασης κινδύνου.
- (Βλ. κεφάλαιο 7 παρ. 7.1 του παρόντος Εγχειριδίου)
- 10.1.3.12 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗΣ ΕΥΧΕΤΗΡΙΩΝ ΜΗΝΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΠΥΡΚΑΓΙΩΝ ΚΑΙ ΡΥΠΑΝΣΕΩΝ
- 10.1.3.12.1 Ευχκτήρια μηνύματα θεωρούνται τα εθιμοτυπικά μηνύματα τα οποία περιέχουν ευχές προς τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, τον πρωθυπουργό



ή τον προκαθήμενο της Εκκλησίας, προερχόμενα από αλλοδαπούς αρχηγούς κρατών, πρωθυπουργούς ή επικεφαλής Εκκλησιών, που επιβαίνουν σε α/φ που υπερίπτανται του FIR Αθηνών.

- 10.1.3.12.1.1 Μόλις δηλωθεί από τον κυβερνήτη ενός α/φ εν πτήση ότι έχει προς μεταβίβαση ευχετήριο μήνυμα, ο ελεγκτής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 μεταβιβάζει το α/φ στη συχνότητα γενικής χρήσης (General Purpose) 122.850 MHz, στην οποία γίνεται η μεταβίβαση και λήψη του μηνύματος από τον G/A/G.

Εάν για κάποιους λόγους δεν είναι δυνατή η επικοινωνία στην ανωτέρω συχνότητα, γίνεται συνεννόηση με τον προϊστάμενο Φυλακής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 για τη λήψη του μηνύματος, είτε από τον ελεγκτή του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, εφόσον η κυκλοφορία το επιτρέπει, είτε από τον αρμόδιο τηλεπικοινωνιακό υπάλληλο του VOICE στη συχνότητα που του υποδεικνύεται από τον προϊστάμενο Φυλακής.

- 10.1.3.12.1.2 Οσάκις ο G/A/G λάβει ευχετήριο μήνυμα από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, τον πρωθυπουργό ή τον προκαθήμενο της Εκκλησίας, τότε ειδοποιεί τον ελεγκτή του ΚΕΠΑΘΜ/Α1 για να ενημερώσει τον κυβερνήτη του α/φ, στο οποίο επιβαίνει ο αποδέκτης του μηνύματος, να γυρίσει στη συχνότητα 122.850 MHz, για να γίνει η μεταβίβαση του μηνύματος.

- 10.1.3.12.2 Ο ελεγκτής του ΚΕΠΑΘΜ/Α1, κατά τη λήψη αναφοράς από α/φ εν πτήση για πυρκαγιά, ρύπανση, ναυάγιο κ.λπ., καταβάλλει προσπάθεια να συγκεντρώσει όσο το δυνατόν περισσότερα και πληρέστερα στοιχεία για να τα αναμεταβιβάζει αμέσως στον G/A/G.

Πιο συγκεκριμένα για τις ρυπάνσεις φροντίζει να πληροφορηθεί για τα ακόλουθα:

- I. χαρακτηριστικά της κηλίδας (θέση, συνολικές διαστάσεις, όψη και κατεύθυνση ρύπανσης)
- II. χαρακτηριστικά υπαίτιου πλοίου (θέση, όνομα, σημαία, περιγραφή πλοίου και πορεία του).

Αμέσως μετά τη λήψη της αναφοράς από τον κυβερνήτη μεταβιβάζει τις πληροφορίες στον G/A/G.

10.2 ΦΡΑΣΕΟΛΟΓΙΕΣ

10.2.1 Περιγραφή επιπέδων πτήσης

- Climb (*or descend*) to FL330
- Climb (*or descend*) to FL300 to reach level at 1230 or by LMO
- Report leaving (reaching, passing) FL310
- Stop climb (*or descent*) at FL280
- Continue climb (*or descent*) to FL370
- Expedite climb (*or descent*) until passing FL350
- Expect climb (*or descent*) at 1230 (or by LMO)
- When ready climb (*or descent*) to FL340



- Maintain own separation and VMC from FL80 to FL100 (*or above or below FL...*)

10.2.2 **Μεταβίβαση ελέγχου και αλλαγή συχνότητας**

- Contact ATHINAI APP 118,1 (now)
- At 1235 contact ATHINAI APP 118,1
- Over NEMES (*or when passing/leaving/reaching FL170*) contact ATHINAI APP 118,1
- Stand by for ATHINAI RADAR 125,2 (*When pilot requests to change frequency*)
- Frequency change approved
or
- Remain this frequency

10.2.3 **Πληροφορίες για κυκλοφορία**

- No reported traffic
- Traffic northbound, EA31, FL300, estimated (*or over*) MIL at 1210

10.2.4 **Πληροφορίες για μετεωρολογικές συνθήκες**

- Wind at FL380, 130 degrees, 80 kilometers per hour (*or knots*)
- B757 reported icing (*or turbulences*) at FL370 between MES and LMO at 0835
- Report flight conditions

10.2.5 **Αναφορά θέσης**

- Omit position reports until RUGAS
- Resume position reporting
- Next report at SIT
- Report passing KUMBI
- Report distance DME from YNN/VOR
- Report passing 336 radial of SKP/VOR

10.2.6 **Πληροφορίες θέσης**

- Position 20 NM north (*or over or abeam*) of SIT

10.2.7 **Όριο εξουσιοδότησης**

- AZA 737 cleared to to DDM via NOSTO/ARA/NEMES
- AZA 737 cleared to LGIR via flight plan route

10.2.8 **Διατήρηση επιπέδου πτήσης**

- Maintain FL 170 until passing ABLON



- Maintain FL 170 until advised by ATHINAI APP
- Maintain FL 350 until further advised

10.2.9 **Κάθοδος επείγουσας ανάγκης**

Attention, all aircraft in the vicinity of/at (significant point or location), emergency descent in progress from (level) (*followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.*).

10.2.10 **Οδηγίες διαχωρισμού**

- Advise if able to cross ARA at 0835 (*or at FL270*)
- Maintain Mach 0,75 or greater (*or less*) until KRK
- Do not exceed Mach 0,80

10.2.11 **Εξουσιοδότηση για "κράτηση"**

- Enter holding pattern over MIL/VOR/DME inbound radial 217, turns right, minimum holding altitude 4000 FT.

10.2.12 **Αίτημα έγκρισης (εξουσιοδότησης)**

- Approval request FIN 240 estimated departure from LGRP at 1005

10.2.13 **Αίτηση άμεσης εξουσιοδότησης**

- Expedite clearance AFR 408 estimated over SIT at 1105 requests FL370 (*or route*)
- Expedite clearance AFR 236 expected departure from LGSK at 1005

10.2.14 **Μεταβίβαση ελέγχου**

- Request release of AZA 487
- AZA 487 released at 0935
- Is AZA 487 released for climb (*or descent*)?
- AZA 487 not released until 0945 (*or until FSK*)

10.2.15 **Radar handover**

- Handover OAL 238 squawking 2234 position over MIL FL300

10.2.16 **Αναγνώριση ραντάρ**

- Report heading (and flight level or altitude)
- For identification turn left (*or right*) heading 080
- Radar contact (position) over MIL
- Identified (position) 17 NM east of REDRA
- Not identified due to low altitude



- Not identified, not yet within radar coverage
- Resume/Continue own navigation

10.2.17 **Τερματισμός εξυπηρέτησης ραντάρ**

- Radar service terminated, contact HECA control on frequency 127,7
- Identification lost (or terminated) due to radar failure, resume/continue own navigation to MIL
- Will shortly lose identification (appropriate instructions or information
- Will shortly lose identification temporarily due fade area. Remain this frequency.

10.2.18 **Απώλεια ραντάρ**

Attention all aircraft, this is ATHINAI RADAR, resume own navigation due to radar failure, will continue to pass instructions

10.2.19 **Έλεγχος ταχύτητας**

- Report speed
- Maintain present speed
- Resume normal speed
- Increase (*or reduce*) speed by 20 knots
- Increase (*or reduce*) speed to 0,70 Mach or greater (*or less*)
- Reduce to minimum approach speed
- Reduce to minimum clean speed
- No (ATC) speed restrictions.

10.2.20 **Οδηγίες για καθοδήγηση με ραντάρ**

- Leave MIL heading 285
- Continue heading 155
- Continue present heading
- Fly heading 140
- Turn left (*or right*) 20 degrees due to traffic
 - for spacing
 - for delay
- Turn left (*or right*) heading 120 (*reason as above*)
- Fly heading 110, when able proceed direct ATV
- Heading is good

10.2.21 **Τερματισμός καθοδήγησης με ραντάρ**

- Resume own navigation RDS
- Resume own navigation direct to TSL (magnetic track 250, distance 35 NM).

10.2.22 **Ελιγμοί**

- Make a three sixty left turn (or right)



- for delay
- to loose
- to gain altitude

- Make all turns rate one (or rate half, or number degrees per second) start and stop all turns on the command "now"
- Orbit left (or right)(reason)
- Turn left (or right) now
- Stop turn now

10.2.23 **Αναφορές θέσης**

- Omit position reports until PAXIS
- Next report at KUMBI
- Reports required only at (significant points)
- Resume position reporting

10.2.24 **Πληροφορίες για ουσιώδη κυκλοφορία και ελιγμοί αποφυγής**

Traffic (number) ο'clock (distance) (direction of flight) and any other pertinent information:

- 1) Unknown
- 2) Slow moving
- 3) Fast moving
- 4) Closing
- 5) Opposite (or same) direction
- 6) Overtaking
- 7) Crossing left to right (or right to left)
- 8) Aircraft type
- 9) Level

- Do you want vectors?
- Clear of traffic
- Turn left (*or right*) 20 degrees (*heading 160*) immediately to avoid (*unidentified*) traffic at 2 ο'clock 6 NM converging right to left (or left to right).

10.2.25 **Απώλεια επικοινωνίας**

- (IF) Radio contact lost, contact ATHINA RADAR 125,2
- If no transmissions received for two minutes / seconds, contact ATHINA RADAR 125,2
- Reply not received, contact MAKEDONIA RADAR 133,575
- If you read squawk ident (*or code or manoeuvre instructions*)
- Squawk (*or manoeuvre instructions*) observed. Position 20 NM south of SIT (instructions)



10.2.26 **Μερική απώλεια επικοινωνίας**

- GABCD, this is ATHINAI RADAR, A7600 observed.
If you read squawk ident
- GABCD ident or squawk observed, 20 NM south of MILOS. Proceed direct to SIT.

10.2.27 **Αλλαγή χαρακτηριστικού κλήσης**

- ELY707, change your call-sign TO ELY707A (new call-sign) until further advised
- ELY707A revert to flight plan call-sign (original call sign) at MAGIS

10.2.28 **Οδηγίες OFFSET**

- Advise if able to proceed parallel offset
- Proceed offset 2 miles right (or left) of track (center line) until KOR/until 1230
- Cancel offset. Resume to ALKIS.

10.2.29 **TCAS climb/descent**

- OAL320 TCAS climb
- OAL320 ATHINAI RADAR roger (acknowledgment)

Μετά την λήξη

- OAL320 returning to FL 350 (assigned clearance)
- OAL320 TCAS climb completed FL 350 (assigned clearance) RESUMED
- OAL320 ATHINAI RADAR roger (acknowledgment)

10.2.30 **Φρασεολογίες transponder SSR**

- Advise transponder capability (Request the capability of SSR equipment)
- Squawk (*code*) (Instruct setting of transponder)
- Confirm squawk (*code*) (Request the pilot to confirm the code selected on the aircraft's transponder)
- Reset squawk (*mode*) (*code*) (Request the pilot to reselect the assigned mode and code)
- Stop squawk (Request termination of transponder)
- Squawk stand-by (*Request temporary suspension of transponder operation*)
- Squawk MAYDAY (*code seven-seven-zero-zero*) (Request emergency code))
- Squawk CHARLIE (*Request transmission of pressure altitude*)



- Check altimeter setting and confirm flight level
- Stop squawk CHARLIE wrong indication (Request termination of pressure altitude transmission)
- Squawk low (*or normal*)
- (Request the operation of the ident feature)

10.2.31 **RVSM**

- (C/S), confirm RVSM approved
 - Affirm RVSM
 - Negative RVSM
 - Negative RVSM, state aircraft
 - RVSM exempted (supplementary info, for example state aircraft)
 - Unable RVSM due to turbulence
 - Unable RVSM due to equipment
- (C/S), unable issue clearance into RVSM airspace. Maintain (*or descend to or climb to*) FL280
- Report when able to resume RVSM
- Confirm able to resume RVSM
 - Ready to resume RVSM
 - Unable RVSM due turbulence
 - Unable RVSM due equipment

10.2.32 **Φρασεολογία για 8,33 KHz channel**

- Confirm eight point three three?
- Confirm UHF?
- Confirm eight point three three exempted?
- Unable to approve (when 8,33 is mandatory) due to eight point three three requirement
- (C/S), descend to FL190 due eight point three three requirement.

10.2.33 **Emergency φρασεολογίες**

- MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY (όταν επιθυμούν άμεση βοήθεια, distress)
- PAN-PAN, PAN-PAN, PAN-PAN (όταν δεν επιθυμούν άμεση βοήθεια, urgency)
- MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, ATHINAI CONTROL AEE367, MAIN ELECTRICAL FAILURE, REQUEST IMMEDIATE LANDING AT ATHENS, HEADING 120 FLIGHT LEVEL 130 DESCENDING, 150 PERSONS ON BOARD, FUEL ENDURANCE 3 HOURS.



- AEE367, ROGER (THE) MAYDAY, TURN RIGHT HEADING 155, RADAR VECTORS ILS RUNWAY 21 RIGHT.

TO ALL STATIONS STOP TRANSMITTING. MAYDAY

Μετά τη λήξη της φάσης κινδύνου:

- Ο πιλότος θα ενημερώσει την μονάδα ελέγχου ότι η κατάσταση είναι υπό έλεγχο:

AEE345 CANCEL DISTRESS. ABLE TO PROCEED TO LGAV.

- Ο ελεγκτής θα τερματίσει την distress/urgency επικοινωνία, καθώς επίσης και τη σιγή της συχνότητας:

AEE345 COPIED. ALL STATIONS ATHINA RADAR DISTRESS TRAFFIC ENDED.

10.2.34

Οι ανωτέρω φρασεολογίες δεν εξαντλούν όλες τις δυνατές περιπτώσεις επικοινωνίας μεταξύ του ελεγκτή και του κυβερνήτη του α/φ που αναφέρονται στη παρ. 12.3 του DOC 4444. Όταν οι περιστάσεις διαφοροποιούνται, θα γίνεται χρήση κατάλληλων επικουρικών φρασεολογιών, όσο το δυνατόν σαφών και λακωνικών, προς αποφυγήν παρανοήσεων.



(Κ Ε Ν Η Σ Ε Λ Ι Δ Α)