

ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ



239^η ΣΕΙΡΑ
ΑΡΧΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΕΕΚ

Θεωρητική Εκπαίδευση

Παναγιώτης ΧΑΤΖΗΜΑΝΩΛΑΚΗΣ
Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας
ΚΕΝΤΡΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ - ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ – ΒΑΣΙΚΗ

Κωδικός Μαθήματος: 301.2

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2018

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΑΘΗΜΑΤΟΣ

- Στα πλαίσια του μαθήματος *Αεροπορικό Δίκαιο*, σύμφωνα με το πρόγραμμα σπουδών που έχει καταρτίσει η ΣΠΟΑ για την *Αρχική Εκπαίδευση ΕΕΚ* στο *Πρόγραμμα Βασικής Εκπαίδευσης ΕΕΚ*, μου έχει ανατεθεί να σας διδάξω τους **Κανόνες Αέρος**.
- *Παράκληση: μην διστάσετε να ρωτήσετε οποιαδήποτε απορία έχετε. Πιστεύω ότι δεν υπάρχουν ανόητες ερωτήσεις αλλά μόνο αναπάντητες απορίες. Ακόμα και αν δεν είμαι σε θέση να σας απαντήσω εκείνη τη στιγμή, θα φροντίσω να σας απαντήσω πριν τις εξετάσεις.*

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΑΘΗΜΑΤΟΣ

- *Παρατήρηση 1: Έγινε προσπάθεια ώστε οι μεταφράσεις κάποιων όρων και τμημάτων των επίσημων Αγγλόφωνων εγγράφων στα Ελληνικά να διατηρήσουν το ύφος και το πνεύμα του πρωτοτύπου αλλά και να αποδώσουν το νόημά τους, όπως τουλάχιστον γίνεται αντιληπτό από εμένα. Σε κάθε περίπτωση, η προσωπική ανάγνωση των εγγράφων αυτών είναι η βέλτιστη επιλογή.*
- *Παρατήρηση 2: Κάποιες φορές χρησιμοποιώ τον καθιερωμένο Αγγλικό όρο ή συντομογραφία ή ορολογία. Είναι κάτι που θα κάνετε στην καθημερινότητά σας με την πάροδο του χρόνου και θεώρησα ότι είναι χρήσιμο να το βλέπετε από τώρα.*

ΣΤΟΧΟΙ

- ✓ Θα σας παρουσιαστούν οι Κανόνες Αέρος σύμφωνα με το Annex 2 – Rules of the Air.
- ✓ Θα σας εξηγηθούν οι διαφορές του να πετάς IFR ή VFR, σε VMC και IMC.
- ✓ Θα αξιολογήσουμε την επίδραση των διαφορετικών κανόνων πτήσεων στον Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας.

Η παρουσίαση αποτελείται από 79 slides.

ΠΗΓΕΣ

- ❖ Annex 2, Rules of the Air. 10th Edition, July 2005.
- ❖ Φ.Ε.Κ. 861, Τεύχος Δεύτερο, 12 Αυγούστου 1998 – Παράρτημα (ANNEX) 2 της Σύμβασης του Σικάγου. Κανόνες Αέρος (Rules of the Air)
- ❖ ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΟΣ. Παναγιώτης Τζηρίτης.
- ❖ http://www.skybrary.aero/index.php/Main_Page

ΠΗΓΕΣ

- Παρατήρηση: Όλες οι γραπτές και διαδικτυακές πηγές χρησιμοποιήθηκαν λαμβάνοντας υπόψη τις τελευταίες (χρονικά) δημοσιευθείσες τροποποιήσεις τους κατά τον χρόνο δημιουργίας αυτών των παρουσιάσεων (Ιανουάριος 2018).

ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΟΣ

International Standards



Annex 2
to the Convention on
International Civil Aviation

Rules of the Air

This edition incorporates all amendments adopted by the Council prior to 24 February 2005 and supersedes, on 24 November 2005, all previous editions of Annex 2.

For information regarding the applicability of the Standards, see Foreword.

Tenth Edition
July 2005

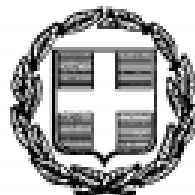
International Civil Aviation Organization

TABLE OF CONTENTS

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
FOREWORD.....	(v)	APPENDIX 1. Signals.....	APP 1-1
CHAPTER 1. Definitions.....	1-1	1. Distress and urgency signals.....	APP 1-1
CHAPTER 2. Applicability of the rules of the air ...	2-1	2. Signals for use in the event of interception.....	APP 1-2
2.1 Territorial application of the rules of the air ...	2-1	3. Visual signals used to warn an unauthorized aircraft flying in, or about to enter a restricted, prohibited or danger area.....	APP 1-3
2.2 Compliance with the rules of the air	2-1	4. Signals for aerodrome traffic.....	APP 1-3
2.3 Responsibility for compliance with the rules of the air.....	2-1	5. Marshalling signals	APP 1-5
2.4 Authority of pilot-in-command of an aircraft ..	2-1	6. Standard emergency hand signals.....	APP 1-17
2.5 Problematic use of psychoactive substances ...	2-1	APPENDIX 2. Interception of civil aircraft.....	APP 2-1
CHAPTER 3. General rules.....	3-1	1. Principles to be observed by States	APP 2-1
3.1 Protection of persons and property.....	3-1	2. Action by intercepted aircraft.....	APP 2-1
3.2 Avoidance of collisions.....	3-2	3. Radiocommunication during interception.....	APP 2-1
3.3 Flight plans	3-4	APPENDIX 3. Tables of cruising levels	APP 3-1
3.4 Signals.....	3-6	APPENDIX 4. Unmanned free balloons	APP 4-1
3.5 Time.....	3-6	1. Classification of unmanned free balloons..	APP 4-1
3.6 Air traffic control service	3-6	2. General operating rules	APP 4-1
3.7 Unlawful interference	3-9	3. Operating limitations and equipment requirements.....	APP 4-1
3.8 Interception	3-9	4. Termination	APP 4-3
3.9 VMC visibility and distance from cloud minima.....	3-9	5. Flight notification.....	APP 4-3
CHAPTER 4. Visual flight rules	4-1	6. Position recording and reports.....	APP 4-4
CHAPTER 5. Instrument flight rules.....	5-1	ATTACHMENT A. Interception of civil aircraft.	ATT A-1
5.1 Rules applicable to all IFR flights	5-1	ATTACHMENT B. Unlawful interference	ATT B-1
5.2 Rules applicable to IFR flights within controlled airspace	5-1		
5.3 Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace	5-1		



02008611208980048



9847

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 861

12 Αυγούστου 1998

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ. Δ13/31915/1314

Παράρτημα (ANNEX) 2 της Σύμβασης του Σικάγου
Κανόνες Αέρος (Rules of the Air).

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν. 211/1947 (ΦΕΚ 35Α) «Περί κυρώσεως εν Σικάγω υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας άρθρα 37, 54 παρ. λ' και 90».
2. Τις διατάξεις του Ν.Δ. 714/70 (ΦΕΚ 238Α) «Περί ιδρύσεως Δ/νσεως Εν. Μεταφορών και Οργανώσεως της Υπηρεσίας Πολ. Αεροπορίας» όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 1340/83 (ΦΕΚ 35Α) τροποποίηση διατάξεων του Ν.Δ. 714/70 (ΦΕΚ 238Α).

3. Τις διατάξεις του Π.Δ. 56/89 (ΦΕΚ 28Α) «Οργανισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με τα Π.Δ. 439/89, 19/92 και 35/93.

4. Το Παράρτημα (ANNEX) 2 της Σύμβασης του Σικάγου Κανόνες Αέρος (Rules of the Air) όπως αυτό έχει τροποποιηθεί με την υπ' αριθμ. 32 τροποποίηση (Amendment).

5. Την ανάγκη γνωστοποίησης του εν λόγω Παραρτήματος.

6. Τις διατάξεις του Ν. 1815/88 (ΦΕΚ 250Α) άρθρο 2 παρ. 1, αποφασίζουμε:

1. Υιοθετούμε τους κανονισμούς αέρος και τις μεθόδους ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 2 (ANNEX 2) της Σύμβασης του Σικάγου όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα που έχουν ως ακολούθως:

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΕΡΟΣ

ΕΔΑΦΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΕΡΟΣ

Οι κανόνες αέρος εφαρμόζονται στα αεροσκάφη που φέρουν την εθνικότητα και τα χαρακτηριστικά νηολόγησης κάθε Συμβαλλόμενου Κράτους - μέλος του ICAO οπουδήποτε και αν βρίσκονται, στο μέτρο που οι κανόνες αυτοί δεν έρχονται σε αντίθεση με τους κανόνες, που έχει δημοσιεύσει ένα κράτος που έχει τη δικαιοδοσία για πτήσεις α/φων, πάνω από την επικράτειά του.

Πάνω από τα διεθνή ύδατα εφαρμόζονται οι κανόνες του ICAO χωρίς εξαίρεση.

ΕΔΑΦΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΕΡΟΣ

Ένα κράτος και για όσο διάστημα δεν έχει γνωστοποιήσει στον ICAO καμία εξαίρεση από τους κανόνες του ICAO, θεωρείται όσον αφορά τα αεροσκάφη του νηολογίου του, ότι συμφωνεί με τους βασικούς κανόνες του ICAO και πάνω από την επικράτειά του.

ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΟΣ

Οι χειρισμοί αεροσκάφους κατά την πτήση ή κατά την διάρκεια της κίνησής του στην Περιοχή Ελιγμών του αεροδρομίου θα πρέπει να εκτελούνται σύμφωνα με τους ΓΕΝΙΚΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ.

Και επιπλέον, όταν είναι σε πτήση με:

- α) Τους *Κανόνες Πτήσης Εξ Όψεως (VFR)* ή
- β) Τους *Κανόνες Πτήσης Με Όργανα (IFR)*.

Σημείωση: Σε περίπτωση που οι καιρικές συνθήκες πτήσης είναι «εξ όψεως» (VMC), ο Χειριστής του α/φους μπορεί να επιλέξει την εκτέλεση πτήσης με όργανα (IFR) ή να το κάνει εάν του το ζητήσουν οι αρμόδιες υπηρεσίες Ε.Ε.Κ.

Ευθύνη για συμμόρφωση με τους κανόνες αέρος.

Ευθύνη του Κυβερνήτη

Ο Κυβερνήτης αεροσκάφους ευθύνεται για την ανά πάσα στιγμή πτήση του α/φους σύμφωνα με τους κανόνες αέρος, ανεξάρτητα από το ποιος από τα μέλη του πληρώματος χειρίζεται τα πηδάλια του α/φους.

Παρέκκλιση από τους κανόνες αέρος επιτρέπεται ΜΟΝΟ για αποφυγή επικινδύνων καταστάσεων.

Ευθύνη για συμμόρφωση με τους κανόνες αέρος.

Ευθύνη του Κυβερνήτη

Πριν από την έναρξη της πτήσης ο Κυβερνήτης α/φους υποχρεούται να ενημερωθεί για όλες τις υπάρχουσες πληροφορίες τις σχετικές με την πτήση.

Προκειμένου για πτήσεις πέρα από τον κύκλο του αεροδρομίου καθώς και για τις IFR πτήσεις ο Κυβερνήτης υποχρεούται στην προσεκτική μελέτη των μετεωρολογικών παρατηρήσεων και προγνώσεων, τον υπολογισμό των καυσίμων για την πτήση, καθώς και τον καθορισμό εναλλακτικών ενεργειών σε περίπτωση κατά την οποία η πτήση δεν είναι δυνατόν να γίνει όπως είχε σχεδιασθεί από την αρχή.

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ.

Ο Κυβερνήτης αεροσκάφους έχει την τελική αρμοδιότητα (authority) στο α/φος κατά το χρόνο που το κυβερνά.

ΧΡΗΣΗ ΠΟΤΩΝ - ΝΑΡΚΩΤΙΚΩΝ - ΦΑΡΜΑΚΩΝ.

Σε κανένα δεν επιτρέπεται η διακυβέρνηση α/φους ή η άσκηση καθηκόντων μέλους πληρώματος, εφόσον βρίσκεται κάτω από την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών, ναρκωτικών ή φαρμάκων, από την επίδραση των οποίων μπορεί να μειωθεί η ικανότητα εκτέλεσης των καθηκόντων του.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΣΕ ΠΡΟΣΩΠΑ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΕΣ

Απαγορεύεται ο χειρισμός αεροσκάφους κατά τρόπο αμελή ή ασύνετο που βάζει σε κίνδυνο τη ζωή ή την περιουσία τρίτων.

ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΙΣ

Εκτός από τις περιπτώσεις που δίδεται ειδική άδεια από την Υ.Π.Α. ή το Γ.Ε.Α., απαγορεύεται από τα αεροσκάφη:

- **Η Απόρριψη** οιαδήποτε αντικειμένου, στα οποία συμπεριλαμβάνονται και τα **υλικά** που απορρίπτονται κατά τον **ψεκασμό** και μπορούν να δημιουργήσουν κίνδυνο σε πρόσωπα ή περιουσίες.
- **Η Ρυμούλκηση** άλλου αεροσκάφους ή αντικειμένου.
- **Η κάθοδος** με αλεξίπτωτο, εκτός των περιπτώσεων ανωτέρας βίας.
- **Οι ακροβατικές πτήσεις.**
- Η πτήση σε δημοσιευμένες **Απαγορευμένες** (Prohibited) ή **Περιορισμένες** (Restricted) περιοχές.

ΠΤΗΣΕΙΣ ΣΕ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟ

Αεροσκάφη δεν θα πετούν σε σχηματισμό εκτός εάν έχει προσυμφωνηθεί από τους κυβερνήτες τους.

Επίσης:

- Ο σχηματισμός θα επιχειρεί σαν ένα αεροσκάφος σε σχέση με την αεροναυτιλία και τα σημεία αναφοράς,
- Ο διαχωρισμός μεταξύ τους θα γίνεται με ευθύνη του αρχηγού και των κυβερνητών των άλλων α/φων,
- Διατηρείται από κάθε α/φος απόσταση που δεν θα υπερβαίνει πλευρικά και κατά μήκος το 1km (0,5 n.m.) και κατακόρυφα τα 30m (100ft) από τον αρχηγό της πτήσης.

ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΑΕΡΟΣΤΑΤΑ

Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο τίθεται σε λειτουργία κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ελαχιστοποιεί ενδεχόμενους κινδύνους σε πρόσωπα, περιουσίες ή άλλα αεροσκάφη.

Σημείωση: Περισσότερες πληροφορίες για τα Μη Επανδρωμένα Ελεύθερα Αερόστατα θα βρείτε στο παράρτημα 4 του ANNEX 2.

ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

Γενικά

Τίποτα σε αυτούς τους κανόνες δεν απαλλάσσει τον κυβερνήτη ενός αεροσκάφους από την ευθύνη να αναλάβει τέτοια δράση, συμπεριλαμβανομένων χειρισμών αποφυγής σύγκρουσης βασισμένους σε συμβουλευτικές αναλύσεις που παρέχονται από τον ACAS εξοπλισμό, για τον καλύτερη δυνατή αποφυγή συγκρούσεων.

ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

Γενικά

Είναι σημαντικό να υπάρχει συνεχής επαγρύπνηση στο θάλαμο διακυβέρνησης ενός α/φους σε πτήση καθώς και στην τροχοδρόμηση, για να αποφευχθεί πιθανή σύγκρουση.

Ο κυβερνήτης α/φους υποχρεούται να το διατηρεί σε τέτοια απόσταση σε σχέση με άλλο ώστε να μη δημιουργείται κίνδυνος σύγκρουσης.

ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ

Προσέγγιση α/φων κατά μέτωπο:

Όταν δύο α/φη προσεγγίζουν κατά μέτωπο ή σχεδόν έτσι και υπάρχει κίνδυνος σύγκρουσης, οφείλουν και τα δύο να μεταβάλλουν την πορεία τους προς τα δεξιά.

Προσέγγιση α/φων με συγκλίνουσες πορείες

Όταν δύο α/φη έχουν συγκλίνουσες πορείες και πετούν στο ίδιο ή σχεδόν στο ίδιο επίπεδο, αυτό που βρίσκεται δεξιά έχει προτεραιότητα σε σχέση με το άλλο που βρίσκεται στ' αριστερά του εκτός από τις περιπτώσεις:

ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ

- a) Μηχανοκίνητα βαρύτερα από τον αέρα α/φη πρέπει να δίνουν προτεραιότητα σε αερόπλοια, ανεμόπτερα και αερόστατα.
- b) Αερόπλοια πρέπει να δίνουν προτεραιότητα σε ανεμόπτερα, αερόστατα.
- c) Ανεμόπτερα πρέπει να δίνουν προτεραιότητα σε αερόστατα.
- d) Μηχανοκίνητα α/φη πρέπει να δίνουν προτεραιότητα σε α/φη τα οποία φαίνεται ότι ρυμουλκούν άλλα α/φη ή αντικείμενα.

ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ

Σημείωση 1η: Κυβερνήτης α/φους που έχει προτεραιότητα υποχρεούται να διατηρεί την **πορεία και ταχύτητά του** χωρίς όμως να απαλλάσσεται από την υποχρέωση, **να ενεργεί κατά τον προσφορότερο τρόπο**, για να αποφύγει ενδεχόμενη σύγκρουση.

Σημείωση 2η: Κυβερνήτης α/φους που υποχρεούται να δώσει προτεραιότητα σε άλλο α/φος πρέπει να αποφεύγει να διέρχεται **από πάνω, από κάτω** και να μην το **διασταυρώνει από μπροστά**, εκτός εάν αυτή η διασταύρωση γίνει σε αρκετά μεγάλη απόσταση και λάβει υπ' όψη του την επίδραση των αεροδινών.

ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

ΥΠΕΡΦΑΛΑΓΓΙΣΗ (ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΗ)

Ένα α/φος θεωρείται ότι υπερφαλαγγίζει ένα άλλο, όταν το προσεγγίζει από πίσω σε μία γραμμή που σχηματίζει γωνία **λιγότερη από 70 μοίρες** με το **επίπεδο συμμετρίας** του άλλου ώστε να βλέπει μόνο το πίσω λευκό φως της ουράς.

***Σημείωση:** Επίπεδο συμμετρίας ενός α/φους είναι το επίπεδο που διέρχεται από τον κατακόρυφο και διαμήκη άξονα του α/φους.*

ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

ΥΠΕΡΦΑΛΑΓΓΙΣΗ (ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΗ)

Α/φος που υπερφαλαγγίζεται από άλλο έχει την προτεραιότητα.

Το υπερ-φαλαγγίζων υποχρεούται να παραμείνει **εκτός του ίχνους του υπερ-φαλαγγιζομένου μεταβάλλοντας την πορεία του δεξιά**. Καμία επακόλουθη αλλαγή στις σχετικές θέσεις των δύο α/φων δεν απαλλάσσει το υπερφαλαγγίζων α/φ απ' αυτή την υποχρέωση μέχρι να απομακρυνθεί τελείως και σε απόσταση.

ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ

- Αεροσκάφος σε πτήση ή σε κίνηση στο έδαφος, υποχρεούται να δίνει προτεραιότητα σε άλλα α/φη που προσγειώνονται ή βρίσκονται στην τελική φάση για προσγείωση.
- Όταν δύο ή περισσότερα αεροσκάφη προσεγγίζουν σχεδόν μαζί ένα αεροδρόμιο για προσγείωση, το α/φος που βρίσκεται στο μεγαλύτερο ύψος υποχρεούται να δώσει προτεραιότητα στο α/φος που βρίσκεται στο μικρότερο ύψος, αλλά το τελευταίο δεν πρέπει να επωφελείται απ' αυτόν τον κανόνα ώστε να παρέμβει μπροστά από το άλλο ή να το υπερφαλαγγίσει.

ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ

- Παρά ταύτα όμως α/φη που κινούνται με κινητήρα υποχρεούνται να δίνουν προτεραιότητα για προσγείωση σε ανεμόπτερα.
- Α/φος που αντιλαμβάνεται κάποιο άλλο να εκτελεί **αναγκαστική προσγείωση**, ανεξάρτητα από τη θέση που βρίσκεται, οφείλει να του δώσει προτεραιότητα για προσγείωση.

ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ

Α/φος που τροχοδρομεί στην **περιοχή ελιγμών** ενός αεροδρομίου υποχρεούται να δίνει προτεραιότητα σε α/φος που απογειώνεται ή που πρόκειται να απογειωθεί.

ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

ΚΙΝΗΣΗ Α/ΦΩΝ ΣΤΟ ΕΔΑΦΟΣ

Σε περίπτωση κινδύνου σύγκρουσης μεταξύ δύο τροχοδρομούντων α/φων στην περιοχή κίνησης ενός αεροδρομίου θα εφαρμόζονται τα εξής:

- Όταν δύο α/φη προσεγγίζουν κατά μέτωπο ή σχεδόν κατά μέτωπο και τα δύο θα πρέπει να ακινητοποιηθούν ή όταν είναι πρακτικά δυνατό να αλλάξουν την πορεία τους προς τα δεξιά.
- Όταν δύο α/φη έχουν συγκλίνουσες πορείες, εκείνο που έχει το άλλο στα δεξιά του θα του δώσει προτεραιότητα.

ΦΩΤΑ ΦΕΡΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

Όλα τα αεροσκάφη είναι υποχρεωμένα μεταξύ δύσης και ανατολής του ήλιου ή άλλης χρονικής περιόδου που καθορίζεται από την Υ.Π.Α. να έχουν αναμμένα τα παρακάτω φώτα:

α) **Φώτα πλεύσης ή ναυτιλίας**, που έχουν σαν σκοπό να δείχνουν την σχετική πορεία του α/φους σ' ένα παρατηρητή.

β) **Φώτα αποφυγής σύγκρουσης**, που έχουν σαν σκοπό να προσελκύουν την προσοχή στο α/φος.

ΦΩΤΑ ΦΕΡΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

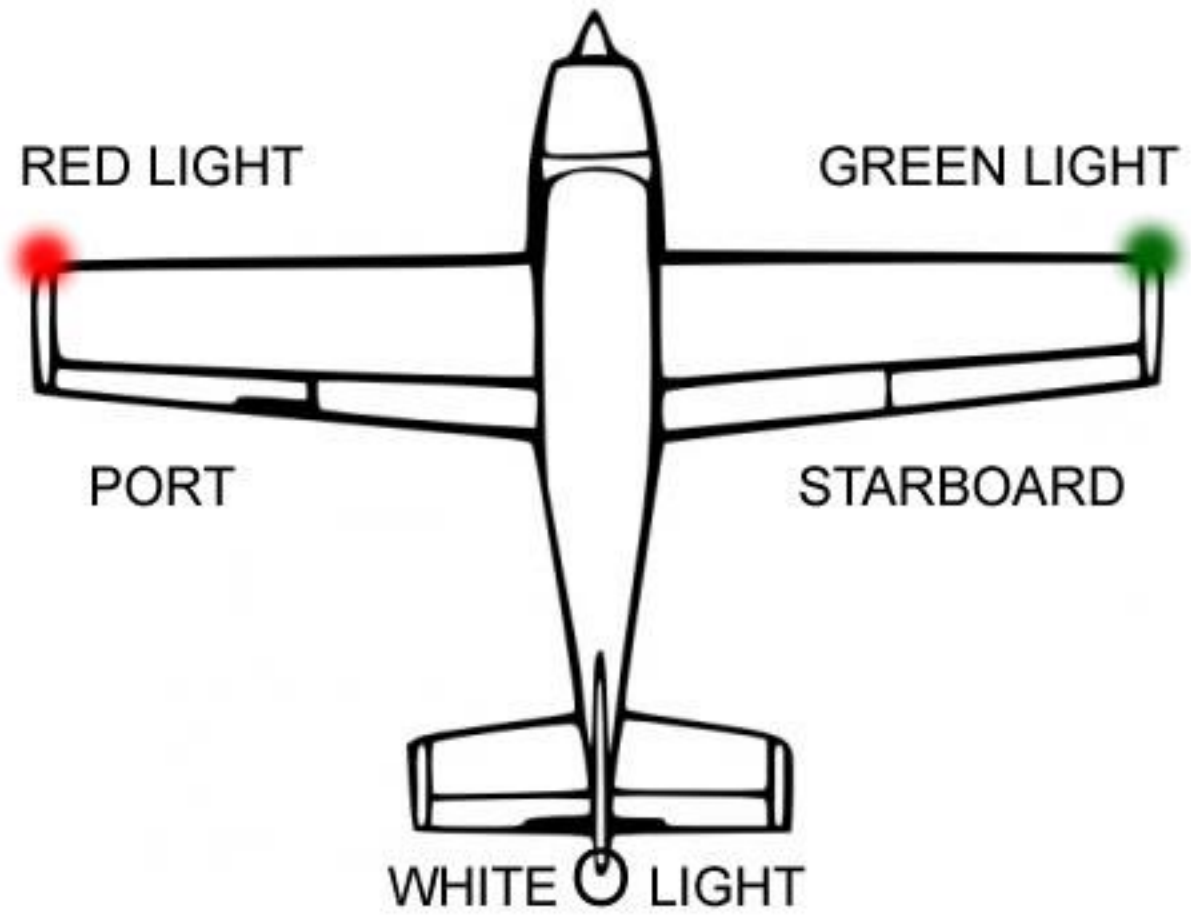
Φώτα πλεύσης

Όλα τα α/φη πρέπει απαραίτητα να φέρουν τα παρακάτω βασικά φώτα πλεύσης που είναι: το **κόκκινο**, το **πράσινο** και το **λευκό**.

ΚΟΚΚΙΝΟ ΦΩΣ: Τοποθετείται στην **ΑΡΙΣΤΕΡΗ** πτέρυγα, προβαλλόμενο πάνω και κάτω από το οριζόντιο επίπεδο του α/φους.

ΠΡΑΣΙΝΟ ΦΩΣ: Τοποθετείται στην **ΔΕΞΙΑ** πτέρυγα, προβαλλόμενο πάνω και κάτω από το οριζόντιο επίπεδο του α/φους.

ΛΕΥΚΟ ΦΩΣ: Τοποθετείται στο **ΠΙΣΩ** μέρος του α/φους, προβαλλόμενο προς τα πίσω πάνω και κάτω από το οριζόντιο επίπεδο του α/φους.



ΦΩΤΑ ΦΕΡΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

Φώτα αποφυγής σύγκρουσης

Σαν φώτα αποφυγής σύγκρουσης μπορεί να θεωρηθούν διάφορα φώτα του α/φους όπως τα φώτα προσγείωσης και οι προβολείς του α/φους. Σε αυτά μπορούν να συμπεριληφθούν και άλλα φώτα που είναι γνωστά ως **Beacon lights** (φώτα κόκκινου χρώματος τοποθετημένα στο άνω και κάτω μέρος της ατράκτου) ή **Strobe lights** (φώτα λευκού χρώματος τοποθετημένα στα άκρα του α/φους).

Περισσότερα θα μάθετε στο μάθημα που ασχολείται με τα αεροσκάφη.



Red anti-collision light

Red position light
(Green on the opposite wing)

White strobe light

White position light

Red anti-collision light

White strobe light

ΦΩΤΑ ΦΕΡΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

Εκτός από την υποχρέωση των α/φων να έχουν αναμμένα τα παραπάνω φώτα από τη δύση μέχρι την ανατολή ή άλλης χρονικής περιόδου καθορισμένης από αρμόδια αρχή, είναι επίσης υποχρεωμένα να έχουν αναμμένα τα **φώτα πλεύσης** όταν κινούνται στην περιοχή κίνησης ενός αεροδρομίου ή όταν είναι σταθμευμένα με τους κινητήρες τους σε λειτουργία.

***Σημείωση:** Α/φη επίσης που κινούνται στην περιοχή κίνησης ενός αεροδρομίου και είναι εφοδιασμένα με φώτα αποφυγής σύγκρουσης, πρέπει να επιδεικνύουν αυτά και πέραν της χρονικής περιόδου μεταξύ δύσης και ανατολής.*

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΕΣ IFR ΠΤΗΣΕΙΣ

Απαγορεύεται η πτήση α/φους σε συνθήκες εκπαιδευτικής IFR πτήσης, εφ' όσον:

- a) Δεν υπάρχουν διπλά χειριστήρια σε πλήρη λειτουργία και
- b) Δεν συνεπιβαίνει του α/φους εξουσιοδοτημένος χειριστής, ώστε να ενεργεί ως χειριστής ασφαλείας. Ο χειριστής ασφαλείας πρέπει να έχει επαρκή ορατότητα μπροστά και προς κάθε πλευρά από το α/φος.

ΠΤΗΣΕΙΣ ΠΑΝΩ Ή ΣΤΗΝ ΓΕΙΤΝΙΑΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Κυβερνήτες α/φων που πετούν πάνω από ένα αεροδρόμιο ή στην γειτνίασή του, ανεξάρτητα εάν πετάνε εντός ή εκτός της Α.Τ.Ζ. (Ζώνη Κυκλοφορίας του αεροδρομίου), υποχρεούνται:

- a) Να παρακολουθούν την υπόλοιπη κυκλοφορία για αποφυγή σύγκρουσης.
- b) Να ακολουθούν τις τροχιές που διαγράφουν τα άλλα α/φη ή να τις αποφεύγουν.

ΠΤΗΣΕΙΣ ΠΑΝΩ Ή ΣΤΗΝ ΓΕΙΤΝΙΑΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

- c) Προσεγγίζοντας για προσγείωση ή μετά την απογείωση να εκτελούν τις στροφές προς τα αριστερά εκτός εάν έχουν πάρει άλλες οδηγίες από το Π.Ε.Α. ή καθορίζεται διαφορετικά στις αεροναυτικές εκδόσεις της Υ.Π.Α. ή του Γ.Ε.Α.
- d) Προσγειώνονται και απογειώνονται **αντίθετα** προς τη διεύθυνση του ανέμου, εκτός από τις περιπτώσεις που **λόγοι ασφαλείας, διαμόρφωσης διαδρόμων** ή εκτιμήσεις εναερίου κυκλοφορίας καθορίζουν άλλη διεύθυνση σαν πιο πρόσφορη.

ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Στο Παράρτημα 1 του ANNEX 2 θα βρείτε το σύνολο των σημάτων που χρησιμοποιούνται στη Αεροπλοΐα για τις διάφορες περιπτώσεις που μπορεί αυτά να είναι αναγκαία. Φυσικά, είναι αδύνατο να τα μάθετε τις διαθέσιμες ώρες αυτού το προγράμματος εκπαίδευσης. Για αυτό θα ακολουθήσει η επιλεκτική αναφορά κάποιων από αυτά.

ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Α/φος με τη λήψη ή παρατήρηση οποιουδήποτε από τα σήματα που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 1 του παρόντος ενεργεί σύμφωνα με την ερμηνεία των σημάτων όπως παρατίθενται στο Παράρτημα.

Όταν χρησιμοποιούνται τα εν λόγω σήματα έχουν την έννοια που δηλώνεται εκεί. Χρησιμοποιούνται μόνο για το σκοπό που ενδείκνυνται και δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί κανένα άλλο σήμα που μπορεί να δημιουργήσει σύγχυση ως προς τα σήματα αυτά.

ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Α/φος που βρίσκεται σε κίνδυνο μπορεί να χρησιμοποιήσει κάθε πρόσφορο μέσο για:

- α) να επισύρει την προσοχή όσων μπορούν να του προσφέρουν οποιαδήποτε βοήθεια και
- β) να γνωστοποιήσει την κατάσταση ανάγκης που βρίσκεται.

ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Σήματα κινδύνου

Όταν α/φος απειλείται από ΣΟΒΑΡΟ ΚΑΙ ΑΜΕΣΟ ΚΙΝΔΥΝΟ και ζητά ΑΜΕΣΗ ΒΟΗΘΕΙΑ, χρησιμοποιεί τα παρακάτω σήματα:

- A. Με τον ασύρματο ή οποιοδήποτε άλλη μέθοδο, τον Κώδικα Μορς S.O.S.:
Τρεις τελείες. Τρεις παύλες. Τρεις τελείες. ... - - - ...
- B. Με το ραδιοτηλέφωνο, το σήμα **MAYDAY** τρεις (3) φορές.
- C. Με ρίψη ΦΩΤΟΒΟΛΙΔΩΝ ή ΒΟΜΒΩΝ ΚΟΚΚΙΝΟΥ χρώματος, ένα τη φορά κατά μικρά χρονικά διαστήματα.
- D. Με ρίψη ΦΩΤΟΒΟΛΙΔΩΝ ΚΟΚΚΙΝΟΥ ΧΡΩΜΑΤΟΣ με αλεξίπτωτο.

ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Σήματα επείγουσας ανάγκης

Όταν α/φος είναι υποχρεωμένο να ΠΡΟΣΓΕΙΩΘΕΙ χωρίς να συντρέχει ανάγκη για ΑΜΕΣΗ ΠΑΡΟΧΗ ΒΟΗΘΕΙΑΣ, χρησιμοποιεί τα παρακάτω σήματα μαζί ή χωριστά:

- α) Άναμμα και σβήσιμο των φώτων ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ ή
- β) Άναμμα και σβήσιμο των φώτων ΠΛΕΥΣΗΣ.

Και στις δύο περιπτώσεις σε ακανόνιστα χρονικά διαστήματα.

ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Σήματα επείγουσας ανάγκης

Α/φος που έχει να ΜΕΤΑΔΩΣΕΙ επείγον μήνυμα που αφορά την ασφάλειά του, την ασφάλεια άλλου α/φους, πλοίου ή οχήματος ή την παροχή βοήθειας σε πρόσωπο που βρίσκεται στο α/φος ή το βλέπει, χρησιμοποιεί τα παρακάτω σήματα:

- α) Ραδιοτηλεγραφικά, την ΟΜΑΔΑ ΧΧΧ -..- | -..- | -..-
- β) Ραδιοτηλεφωνικά, τη λέξη **PAN PAN** τρεις (3) φορές.

Η ΩΡΑ ΣΤΗΝ ΕΝΑΕΡΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

Η ώρα στην εναέρια κυκλοφορία εκφράζεται σε UTC (UNIVERSAL - COORDINATED TIME) σε ώρες και λεπτά και -όταν απαιτείται- σε δευτερόλεπτα τις 24-ωρης ημέρας ξεκινώντας από τα μεσάνυχτα.

Πριν από τη διεξαγωγή μίας ελεγχόμενης πτήσης και όποτε κρίνεται αναγκαίο κατά τη διάρκειά της, θα πραγματοποιείται έλεγχος ώρας.

Η σωστή ώρα θα δίνεται προς το πλησιέστερο πρώτο λεπτό π.χ. Εάν είναι 10:30 και 25 δεύτερα UTC θα δίνεται ως σωστή ώρα 10:30 UTC και όχι 1030 και 30 δεύτερα.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΘΕΣΗΣ

Οι ελεγχόμενες πτήσεις είναι **υποχρεωμένες** να αναφέρουν τη θέση τους πάνω από ή μόλις περάσουν ένα προκαθορισμένο σημαντικό σημείο αναφοράς θέσης (ραδιοβοήθημα ή απλό σημείο αναφοράς).

Εάν δεν έχουν καθορισθεί τέτοια σημεία, τότε θα αναφέρουν τη θέση τους 30 λεπτά μετά την απογείωση και στη συνέχεια κάθε μια (1) ώρα, εκτός εάν έχει καθορισθεί διαφορετικά από την αρμόδια Μονάδα ΕΕΚ.

Επιπρόσθετες αναφορές θέσεις θα δίνονται εφ' όσον ζητηθούν από τις αρμόδιες Μονάδες Ε.Ε.Κ.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΘΕΣΗΣ

Μία αναφορά θέσης περιλαμβάνει:

- a) Το χαρακτηριστικό κλήσης του α/φους.
- b) Θέση.
- c) Ώρα.
- d) Επίπεδο πτήσης ή Απόλυτο ύψος.
- e) Επόμενο σημείο αναφοράς και ώρα πάνω απ' αυτό.

Πχ: *“ΑΘΗΝΑΙ INFORMATION, (this is) SXHPB, (time) 11:21, over MIL, (at) 4500ft. Next point EKTOS, at 11:50”.*

ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ (Unlawful Interference)

Α/φος που υφίσταται Παράνομη Παρέμβαση προσπαθεί να γνωστοποιήσει στην αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας το γεγονός αυτό.

Οποιοδήποτε ουσιώδες περιστατικό σχετίζεται με αυτή και κάθε παρέκκλιση από το ισχύον Σχέδιο Πτήσης επιβάλλεται από τις περιστάσεις, ώστε να δώσει τη δυνατότητα στη Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας να δώσει προτεραιότητα στο α/φος και να ελαχιστοποιήσει την περίπτωση σύγκρουσής του με άλλο α/φος.

ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ (Unlawful Interference)

According to ICAO Annex 17, ‘unlawful interference’ is defined as “... acts or attempted acts such as to jeopardize the safety of civil aviation, including but not limited to:

- *unlawful seizure of aircraft,*
- *destruction of an aircraft in service,*
- *hostage-taking on board aircraft or on aerodromes,*
- *forcible intrusion on board an aircraft, at an airport or on the premises of an aeronautical facility,*
- *introduction on board an aircraft or at an airport of a weapon or hazardous device or material intended for criminal purposes,*

ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ (Unlawful Interference)

- *use of an aircraft in service for the purpose of causing death, serious bodily injury, or serious damage to property or the environment,*
- *communication of false information such as to jeopardize the safety of an aircraft in flight or on the ground, of passengers, crew, ground personnel or the general public, at an airport or on the premises of a civil aviation facility”.*

Σημείωση: Στο Συνημμένο Β του ANNEX 2 αναφέρονται κάποιες γενικές οδηγίες στην περίπτωση που συμβεί κάτι τέτοιο.

ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Για να επιτευχθεί ομοιομορφία των κανονισμών που είναι αναγκαία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας των πολιτικών αεροσκαφών, τα κράτη πρέπει να δίνουν την πρέπουσα προσοχή στις παρακάτω αρχές όταν θεσπίζουν κανονισμούς και διοικητικές οδηγίες που αφορούν την αναχαίτιση πολιτικών α/φων:

- a) αναχαίτιση πολιτικού α/φους θα επιχειρείται μόνο ως έσχατο μέσο,

ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

- b) εάν πραγματοποιηθεί η αναχαίτιση, πρέπει να **περιορίζεται στην εξακρίβωση της ταυτότητας του α/φους**, εκτός εάν είναι αναγκαίο ο αναχαιτίζων να επιστρέψει το α/φος:
- i. στο καθορισμένο ίχνος του,
 - ii. να το οδηγήσει πέραν των ορίων εθνικού εναερίου χώρου,
 - iii. να το καθοδηγήσει μακριά από απαγορευμένη, περιορισμένη ή επικίνδυνη περιοχή ή
 - iv. να δώσει οδηγίες στο αναχαιτιζόμενο α/φος να εκτελέσει προσγείωση σε καθορισμένο αεροδρόμιο,
- c) **εκπαιδευτική αναχαίτιση πολιτικού α/φους δεν θα επιχειρείται,**

ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

- d) καθοδήγηση ναυτιλίας και σχετικές πληροφορίες θα δίνονται προς το αναχαιτιζόμενο α/φος μέσω ραδιοτηλεφώνου, όταν μπορεί να επιτευχθεί επαφή ασυρμάτου,
- e) στην περίπτωση που απαιτείται προσγείωση αναχαιτιζομένου α/φους στην επικράτεια που υπερίπταται, το αεροδρόμιο που καθορίζεται για την προσγείωση πρέπει να είναι κατάλληλο για την ασφαλή προσγείωση του τύπου του αναχαιτιζομένου α/φους,
- f) κάθε κράτος **πρέπει να απέχει** από την προσφυγή στη **χρήση όπλων** εναντίον πολιτικών α/φων εν πτήσει.

ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΑΠΟ ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΜΕΝΟ Α/ΦΟΣ

Α/φος που αναχαιτίζεται από άλλο α/φος, πρέπει να:

- a) ακολουθεί τις οδηγίες που του δίνονται από το αναχαιτίζον α/φος,
- b) ενημερώνει, εάν είναι δυνατόν, την αρμόδια Μονάδα Εναέριας Κυκλοφορίας,
- c) προσπαθεί να αποκαταστήσει επικοινωνία με το αναχαιτίζων α/φος κάνοντας γενική κλήση στην VHF συχνότητα κινδύνου 121,5 MHz ή στην UHF συχνότητα 243 MHz δίνοντας την ταυτότητα του και την φύση της πτήσης του,

ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΑΠΟ ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΜΕΝΟ Α/ΦΟΣ

- d) τοποθετήσει τον κώδικα εκτάκτου ανάγκης 7700,
- e) αν ελήφθησαν κάποιες οδηγίες μέσω ραδιοσυχνοτήτων από οποιεσδήποτε πηγές, που αντιφάσκουν με αυτές που δόθηκαν από το αναχαιτίζων α/φος μέσω οπτικών σημάτων ή μέσω ραδιοσυχνότητας, το αναχαιτιζόμενο α/φος πρέπει να ζητά άμεση διευκρίνιση, ενώ συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις οπτικές οδηγίες που δόθηκαν από το αναχαιτίζων α/φος.

Σημείωση: Στο Συνημμένο Α του ANNEX 2 αναφέρονται αναλυτικές οδηγίες στην περίπτωση που συμβεί κάτι τέτοιο.

ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΥΨΗ

Γενικός κανόνας (παρ. 3.1.2)

Εκτός από όταν είναι αναγκαίο για προσγείωση ή απογείωση ή εκτός από την παροχή ειδικής άδειας από την Υ.Π.Α. ή το Αρχηγείο Αεροπορίας για στρατιωτικά α/φη, όλα τα α/φη υποχρεούνται να πετούν πάνω από τις πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων, οικισμών ή υπαίθριων συγκεντρώσεων σε τέτοιο ύψος ώστε να μπορούν σε περίπτωση κινδύνου ή ανωτέρας βίας να κάνουν **αναγκαστική προσγείωση** χωρίς να δημιουργήσουν κίνδυνο σε άτομα ή ιδιοκτησίες στο έδαφος.

ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΥΨΗ

Ελάχιστα ύψη VFR πτήσεων (παρ. 4.6)

Εκτός από τις περιπτώσεις ή απογείωσης ή παροχής ειδικής άδειας από την αρμόδια Αρχή, τα VFR α/φη πρέπει να πετούν:

- Πάνω από τις πυνκοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων, οικισμών ή υπαίθριων συγκεντρώσεων σε ύψος τουλάχιστον 1.000 ft (300 μέτρων) πάνω από το υψηλότερο εμπόδιο που βρίσκεται σε ακτίνα 600 μέτρων από τη θέση του α/φους,
- Πάνω από κάθε άλλη περιοχή που δεν περιλαμβάνεται στην παραπάνω παράγραφο σε ύψος τουλάχιστον άνω των 500 ft (150 μέτρων) από την επιφάνεια του εδάφους ή του νερού.

ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΥΨΗ

Ελάχιστα ύψη IFR πτήσεων (παρ. 5.1.2)

Εκτός από τις περιπτώσεις ή απογείωσης ή παροχής ειδικής άδειας από την αρμόδια Αρχή, μία IFR πτήση πρέπει να πετά σε επίπεδο που δεν είναι χαμηλότερα από το ελάχιστο απόλυτο ύψος πτήσης που έχει καθιερωθεί από το Κράτος στην επικράτεια του οποίου υπερίπταται.

Σε περίπτωση που δεν έχει καθορισθεί ελάχιστο απόλυτο ύψος πτήσης, τότε τα α/φη σε IFR πτήση πρέπει να πετούν:

ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΥΨΗ

- Πάνω από υψηλές επιφάνειες εδάφους και ορεινές περιοχές, σε επίπεδο 2.000 ft (600 μέτρων) τουλάχιστον πάνω από το υψηλότερο εμπόδιο που βρίσκεται μέσα σε ακτίνα 8χλμ. από τη θέση του α/φους,
- Πάνω από κάθε άλλη περιοχή που δεν περιλαμβάνεται στην παραπάνω παράγραφο, σε επίπεδο 1.000 ft τουλάχιστον πάνω από το υψηλότερο εμπόδιο που βρίσκεται μέσα σε ακτίνα 8χλμ. από τη θέση του α/φους.

ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ ΕΞ' ΟΨΕΩΣ (VFR)

Σχόλιο:

Η εκτέλεση μίας πτήσης με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως (VFR) γίνεται με την παρατήρηση και αναγνώριση του εδάφους από τον κυβερνήτη του αεροσκάφους ο οποίος έχει την ευθύνη για την αποφυγή σύγκρουσης με άλλα α/φη ή εμπόδια.

Η πτήση οφείλει να εκτελείται σε VMC συνθήκες.

ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ ΕΞ' ΟΨΕΩΣ (VFR)

Η εκτέλεση μίας πτήσης με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως (VFR) εξαρτάται από τις συνθήκες πτήσης του αεροσκάφους σε σχέση με την:

- 1) ορατότητα και
- 2) απόστασή του από τα νέφη.

Εάν τα δύο αυτά στοιχεία είναι ίσα ή μεγαλύτερα από τα προβλεπόμενα ελάχιστα, τότε η πτήση μπορεί να εκτελεστεί VFR.

Τα προβλεπόμενα ελάχιστα των VFR πτήσεων αναφέρονται ως «**VMC MINIMA**» και είναι τα εξής:

Table 3-1*
(see 4.1)

Altitude band	Airspace class	Flight visibility	Distance from cloud
At and above 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A*** B C D E F G	8 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically
Below 3 050 m (10 000 ft) AMSL and above 900 m (3 000 ft) AMSL, or above 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher	A***B C D E F G	5 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically
At and below 900 m (3 000 ft) AMSL, or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher	A***B C D E	5 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically
	F G	5 km**	Clear of cloud and with the surface in sight

* When the height of the transition altitude is lower than 3 050 m (10 000 ft) AMSL, FL 100 should be used in lieu of 10 000 ft.

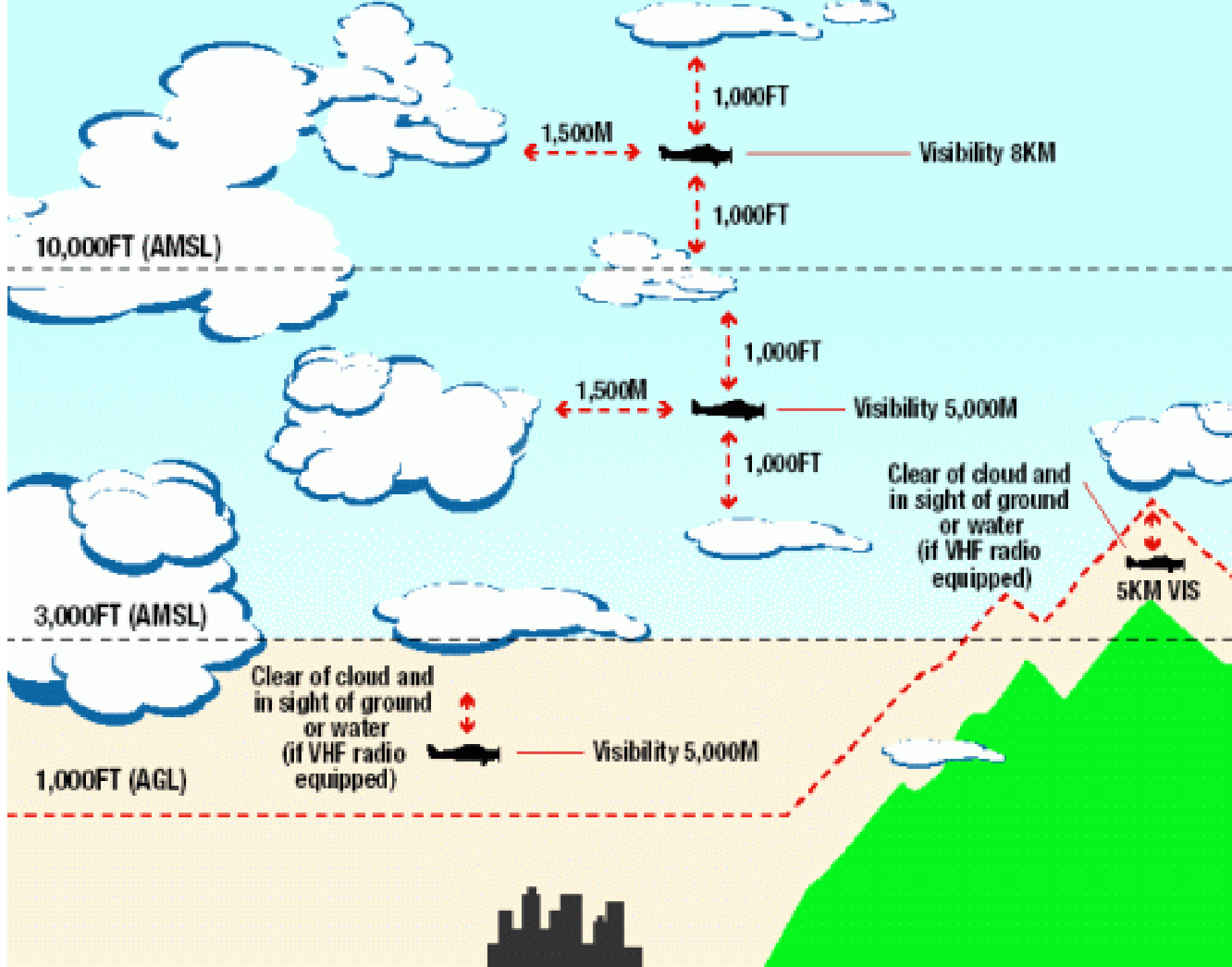
** When so prescribed by the appropriate ATS authority:

a) flight visibilities reduced to not less than 1 500 m may be permitted for flights operating:

- 1) at speeds that, in the prevailing visibility, will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision; or
- 2) in circumstances in which the probability of encounters with other traffic would normally be low, e.g. in areas of low volume traffic and for aerial work at low levels.

b) HELICOPTERS may be permitted to operate *in less than 1 500 m* flight visibility, if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision.

***The VMC minima in Class A airspace are included for guidance to pilots and do not imply acceptance of VFR flights in Class A airspace.



ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ ΕΞ' ΟΨΕΩΣ (VFR)

Παρατήρηση: Απαγορεύεται σε μια VFR πτήση η είσοδος εντός των νεφών σε οποιαδήποτε περίπτωση.

ΕΠΙΠΕΔΑ ΠΛΕΥΣΗΣ VFR ΠΤΗΣΕΩΝ – ΤΗΡΗΣΗ ΗΜΙΚΥΚΛΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΑ

Εκτός αν έχει καθορισθεί διαφορετικά με εξουσιοδότηση ΕΕΚ ή από την αρμόδια ATS Αρχή, VFR πτήσεις που πετούν σε ευθεία και οριζόντια πτήση σε ύψος μεγαλύτερο των 3.000 ft (900 μέτρων) από το έδαφος ή την επιφάνεια νερού ή άλλου ψηλότερου σημείου αναφοράς, θα πρέπει να εφαρμόζουν τον ημικυκλικό κανόνα τήρησης των υψών.

ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ ΕΞ' ΟΨΕΩΣ (VFR)

Εκτός εάν εξουσιοδοτηθούν από την αρμόδια αρχή ATS, πτήσεις VFR δεν πρέπει να εκτελούνται,:

- α) πάνω από το FL 200,
- β) σε ταχύτητες ίσες (διηχητικές) και μεγαλύτερες (υπερηχητικές) της ταχύτητας του ήχου.

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΓΙΑ VFR ΠΤΗΣΕΙΣ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΤΟ FL 290

Δεν επιτρέπεται η εξουσιοδότηση διεξαγωγής VFR πτήσεων άνω από το FL290 στις περιοχές που εφαρμόζεται το RVSM (ο κατακόρυφος διαχωρισμός των 1.000 ft.).

ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ ΕΞ' ΟΨΕΩΣ (VFR)

ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ - ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ - ΠΤΗΣΗ ΣΕ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΜΕΣΑ ΣΕ ΖΩΝΗ ΕΛΕΓΧΟΥ (CTR)

Μία VFR πτήση μπορεί να πετάξει μέσα σε ζώνη ελέγχου (CTR) χωρίς εξουσιοδότηση ΕΕΚ όταν η:

- 1) ορατότητα εδάφους είναι 5km ή περισσότερο και
- 2) οροφή νεφών είναι 1.500ft (450 μέτρα) ή περισσότερο.

VFR ΠΤΗΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΝΥΚΤΑ

VFR πτήσεις κατά τη διάρκεια της νύχτας δεν θα εκτελούνται **ΧΩΡΙΣ ΑΔΕΙΑ** της αρμόδιας μονάδας Ε.Ε.Κ.

ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ ΕΞ' ΟΨΕΩΣ (VFR)

ΑΚΥΡΩΣΗ ΠΤΗΣΗΣ ΑΠΟ VFR ΣΕ IFR

Για αεροσκάφος που πετά VFR και θέλει να αλλάξει σε IFR, ισχύουν τα εξής:

- Εάν έχει ήδη καταθέσει σχετικό Σχέδιο Πτήσης, πρέπει να ενημερώσει την αρμόδια Μονάδα Ε.Ε.Κ. για την αλλαγή αυτή
- Εάν ΔΕΝ έχει καταθέσει Σχέδιο Πτήσης, τότε πρέπει να καταθέσει Σχέδιο Πτήσης στην αρμόδια Μονάδα Εναέριας Κυκλοφορίας και στην περίπτωση που πετάει σε Ελεγχόμενο Εναέριο Χώρο να λάβει εξουσιοδότηση ΕΕΚ προτού πετάξει IFR.

ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ ΕΞ' ΟΨΕΩΣ (VFR)

Σχόλιο 1: VFR ΥΨΗ ΚΑΙ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Στα μεγάλα αεροδρόμια για την ασφάλεια και την εξυπηρέτηση των πτήσεων έχουν καθιερωθεί ειδικά ύψη και διαδρομές (*VFR Routes and Altitudes*) που θα πρέπει τα αεροσκάφη και τα ελικόπτερα, όταν πετούν VFR, να ακολουθούν και που είναι δημοσιευμένα στους σχετικούς χάρτες του AIP.

ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ ΕΞ' ΟΨΕΩΣ (VFR)

Σχόλιο 2: Special VFR (SVFR)

Χειριστές που αδυνατούν να πετάξουν VFR από / προς ένα αεροδρόμιο που βρίσκεται μέσα σε CTR και δεν επιθυμούν ή αδυνατούν να πετάξουν IFR, μπορούν να ζητήσουν από τον ΕΕΚ ειδική άδεια για πτήση **SPECIAL VFR**.

Απαραίτητες προϋποθέσεις για τη διεξαγωγή μιας SPECIAL VFR πτήσης είναι:

- 1) **Ορατότητα εδάφους 1.500 μέτρων ή περισσότερο,**
- 2) **Η πτήση να διεξαχθεί μόνον εντός ζώνης ελέγχου και**
- 3) **Ο πιλότος να ζητήσει ειδική άδεια από την αρμόδια υπηρεσία Ε.Ε.Κ.**

ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ (IFR)

Σχόλιο:

Η εκτέλεση μίας πτήσης με τους κανόνες πτήσεως με όργανα (IFR) γίνεται με βοήθεια των ραδιοβοηθημάτων του εδάφους και των οργάνων που διαθέτει το α/φος, συμμορφούμενη στις οδηγίες που δίνονται από τους ΕΕΚ. Η ευθύνη για τον διαχωρισμό της από άλλα α/φη ή εμπόδια βαραίνει τον ΕΕΚ.

Η πτήση μπορεί να εκτελεστεί τόσο σε IMC όσο και σε VMC συνθήκες.

ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ (IFR)

ΓΕΝΙΚΑ

Για να διεξαχθεί μία πτήση σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως με όργανα (IFR) το α/φος πρέπει να είναι εφοδιασμένο με:

- α) Ειδικά όργανα και
- β) Ραδιοναυτιλιακές συσκευές κατάλληλα για το δρομολόγιο που θα εκτελέσει.

ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ (IFR)

ΑΚΥΡΩΣΗ ΠΤΗΣΗΣ ΑΠΟ IFR ΣΕ VFR

Αεροσκάφος που πετά IFR και θέλει να πετάξει VFR πρέπει να ενημερώσει την αρμόδια Μονάδα Ε.Ε.Κ. ότι ακυρώνει το IFR σχέδιο πτήσης, μεταβιβάζοντας οποιαδήποτε αλλαγή στο ισχύον σχέδιο πτήσης εάν υπάρχει.

Το εν λόγω α/φος για να πραγματοποιήσει την ακύρωση αυτή οφείλει να είναι βέβαιο ότι η πτήση θα διεξαχθεί αδιάκοπτα σε VMC συνθήκες για μία ικανοποιητική χρονική περίοδο που δικαιολογεί την επιλογή αυτή.