ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ
ΝΕΑ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

3η Έκδοση της 01/11/2026

Άρθρο 1: Δικαιώματα & Υποχρεώσεις Χειριστών Αεροπλάνων της ΝΑΛΘ
Άρθρο 2: Δικαιώματα & Υποχρεώσεις Επιβατών Αεροπλάνων της ΝΑΛΘ
Άρθρο 3: Ευθύνες & Υποχρεώσεις Κυβερνήτη Αεροπλάνου της ΝΑΛΘ
Άρθρο 4: Διαθεσιμότητα σε τύπο και έλεγχος πτητικής ικανότητας
Άρθρο 5: Δέσμευση αεροπλάνου
Άρθρο 6: Περιορισμοί στις πτήσεις με αεροπλάνα της ΝΑΛΘ
Άρθρο 7: Ειδικές πτήσεις
Άρθρο 8: Διατεταγμένες πτήσεις
Άρθρο 9: Ταξίδια με προσγείωση σε άλλα αεροδρόμια
Άρθρο 10: Ομαδικές Εκπαιδευτικές Πτήσεις (ΟΕΠ)
Άρθρο 11: Κόστος πτήσεων & διανυκτερεύσεων
Άρθρο 12: Ανάρμοστη συμπεριφορά
Άρθρο 13: Ποινές
Άρθρο 14: Ισχύς & τροποποίηση του παρόντος Κανονισμού
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΚΟΛΧΙΚΟΥ

Άρθρο 1. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΤΗΣ ΝΑΛΘ

1.1 Με τα αεροπλάνα της Νέας Αερολέσχης Θεσσαλονίκης (ΝΑΛΘ) μπορούν να πετάξουν αποκλειστικά και μόνον οι χειριστές που είναι μέλη της ΝΑΛΘ και της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης (ΑΛΘ) και κατέχουν όλα τα πτυχία και τις άδειες χειριστή αεροπλάνων, όπως προβλέπεται από την Ευρωπαϊκή και την Ελληνική Νομοθεσία, για εκπαίδευση και διατήρηση της πτητικής τους ικανότητας (Καταστατικό άρθρο 2) και εφόσον τηρούν τον παρόντα Κανονισμό.

1.2 Ο χειριστής θα πρέπει να έχει αποδεχτεί ανεπιφύλακτα τον παρόντα Κανονισμό Πτητικής Λειτουργίας Αεροπλάνων. Εφόσον κάποιος χειριστής χρησιμοποιήσει αεροπλάνο της ΝΑΛΘ για να εκτελέσει οποιαδήποτε πτήση, θεωρείται εξ ορισμού ότι έχει αποδεχτεί ανεπιφύλακτα τον παρόντα Κανονισμό.

1.3 Χειριστής που είναι ήδη κάτοχος οποιασδήποτε κατηγορίας πτυχίου χειριστή και επιθυμεί να εγγραφεί μέλος της ΝΑΛΘ, για να έχει τα δικαιώματα που απορρέουν από τον παρόντα Κανονισμό, υποχρεούται να καταθέσει στη Γραμματεία της ΝΑΛΘ το πρωτότυπο Ημερολόγιο Πτήσεών του (Logbook) για να φωτοτυπηθεί από τη Γραμματεία και να περάσει επιτυχώς από τον **Έλεγχο Πτητικής Ικανότητας** (ΕΠΙ), σύμφωνα με τα όσα αναφέρονται λεπτομερέστερα στην παράγραφο 4.2.2 του παρόντος Κανονισμού. Στην περίπτωση αυτή, ο ΕΠΙ μετρά και σαν διαθεσιμότητα στον τύπο του αεροπλάνου με το οποίο έγινε ο έλεγχος.

1.4 Όλοι οι χειριστές μέλη της ΝΑΛΘ που δεν έχουν πραγματοποιήσει καμία πτήση με ελαφρά μονοκινητήρια εμβολοφόρα αεροπλάνα ξηράς κατά το χρονικό διάστημα των αμέσως προηγούμενων έξι (6) μηνών, πριν μπορέσουν να πετάξουν με τα αεροπλάνα της ΝΑΛΘ, θα πρέπει να κάνουν τουλάχιστον τρεις (3) αποπροσγειώσεις (touch & goes) με έναν εκπαιδευτή της ΝΑΛΘ.

Άρθρο 2. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΤΗΣ ΝΑΛΘ

2.1 Σαν επιβάτης μπορεί να πετάξει με αεροπλάνο της ΝΑΛΘ οποιοδήποτε άλλο μέλος ή συγγενής μέλους ή φίλος της ΝΑΛΘ, εφόσον συνοδεύεται στην πτήση από κάποιο χειριστή μέλος της ΝΑΛΘ που εκτελεί χρέη κυβερνήτη.

2.2 Παιδιά κάτω των 15 ετών μπορούν να πετάξουν μόνο αν συνοδεύονται στην πτήση από τον κηδεμόνα τους ή κατόπιν γραπτής συναίνεσης του κηδεμόνα τους.

2.3 Επιβάτης που πετά για πρώτη φορά με αεροπλάνο της ΝΑΛΘ, μπορεί να ζητήσει από τη Γραμματεία της ΝΑΛΘ «Δίπλωμα Πτήσης Εθισμού», σύμφωνα με την παράγραφο 7.2 του παρόντος Κανονισμού.

Άρθρο 3. ΕΥΘΥΝΕΣ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΤΗΣ ΝΑΛΘ

3.1 Ο κυβερνήτης αεροπλάνου της ΝΑΛΘ έχει τις παρακάτω ευθύνες και υποχρεώσεις:

3.1.1. Να είναι ταμειακά ενήμερος πριν από την έναρξη οποιασδήποτε πτήσης, σύμφωνα με την παρ. 14.6 του άρθρου 14 του Καταστατικού της ΝΑΛΘ,

3.1.2. Να έχει σε ισχύ όλα τα προβλεπόμενα πτυχία, άδειες, ικανότητες και ειδικότητες που απαιτούνται για την πτήση που πρόκειται να διεξάγει, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της Διεθνούς, Ευρωπαϊκής και Ελληνικής Νομοθεσίας, καθώς και φέρει μαζί του τις σχετικές δημοσιεύσεις των Aeronautical Information Publications (AIP), AIP Supplements (SUP) και Aeronautical Information Circulars (AIC) για τη συγκεκριμένη πτήση,

3.1.3. Να ελέγξει ότι είναι σε ισχύ όλες οι άδειες και τα πιστοποιητικά έγγραφα που καθιστούν πλόιμο το αεροπλάνο που θα πετάξει. Σε διαφορετική περίπτωση, ακυρώνει την πτήση και ενημερώνει αμέσως τη Γραμματεία της ΝΑΛΘ για τις ελλείψεις που διαπίστωσε,

3.1.4. Να ακολουθεί πιστά όλους τους Νόμους και τους Κανονισμούς των Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας που αφορούν τις πτήσεις με ελαφρά αεροπλάνα,

3.1.5. Να ακολουθεί πιστά και σχολαστικά τους Εθνικούς και Διεθνείς κανόνες ασφάλειας των πτήσεων, καθώς και τις οδηγίες των αρμοδίων υπηρεσιών Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΕΚ),

3.1.6. Να πετάει τα αεροπλάνα της ΝΑΛΘ καθήμενος <u>πάντα στην αριστερή θέση</u> του κυβερνήτη, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία χρέη κυβερνήτη ασκεί κάποιος εκπαιδευτής αέρος, ο οποίος μπορεί να κάθεται και στη δεξιά θέση για λόγους εκπαίδευσης,

3.1.7. Να χρησιμοποιεί τα αεροπλάνα της ΝΑΛΘ με τρόπο τέτοιο, ώστε να αποκλείεται κάθε άμεσο ή έμμεσο προσωπικό οικονομικό όφελος, ακόμα και από άλλα μέλη της ΝΑΛΘ,

3.1.8. Πριν και μετά από κάθε πτήση, χρησιμοποιώντας τα ηλεκτρονικά βοηθήματα που παρέχονται στο γραφείο πτήσεων της ΝΑΛΘ, να συμπληρώνει, όπου απαιτείται να καταθέτει στις αρμόδιες Αρχές και να τοποθετεί στον ειδικά διαμορφωμένο χώρο του γραφείου πτήσεων όλα τα προβλεπόμενα από τη ΝΑΛΘ ημερολόγια και βιβλία πτήσεων, καθώς και όλα τα προβλεπόμενα έγγραφα πτήσεων (Flight Plan, Mass & Balance Sheet, METAR, TAF, κ.λπ.),

3.1.9. Εφόσον θα έχει επιβάτες που δεν είναι χειριστές, πριν από την είσοδό τους στο αεροπλάνο, να τους ενημερώνει λεπτομερώς σχετικά με τη διαδικασία της πτήσης, τον τρόπο επιβίβασης και αποβίβασης, τις απαιτούμενες ενέργειες και τη χρήση των σωστικών μέσων σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, τις επικίνδυνες περιοχές γύρω από το αεροπλάνο, κ.λπ.,

3.1.10. Να χειρίζεται το αεροπλάνο σύμφωνα με τους κανόνες και τους περιορισμούς που αναγράφονται στα Εγχειρίδια Χειρισμού (Pilot's Operating Handbook) και Λειτουργίας (Airplane Flight Manual) του αεροπλάνου, καθώς και τους πρόσθετους περιορισμούς του παρόντος Κανονισμού, αναλαμβάνοντας κάθε ευθύνη απέναντι στη ΝΑΛΘ και έναντι παντός τρίτου σε περίπτωση μη συμμόρφωσης.

3.2 Η επιθεώρηση του αεροπλάνου πριν από την πτήση, γίνεται <u>πάντοτε</u> με πιστή ανάγνωση του CHECK LIST, είναι <u>υποχρεωτική</u> για όλους τους χειριστές, για όλα τα αεροπλάνα και για όλες τις πτήσεις, από οποιοδήποτε αεροδρόμιο κι αν ξεκινούν.

3.3 Για την παραλαβή και την επιστροφή του αεροπλάνου της ΝΑΛΘ, υπεύθυνος είναι αποκλειστικά και μόνο ο χειριστής που το έχει δεσμεύσει στο σύστημα κρατήσεων, ο οποίος, κατά την επιστροφή του και πριν το σταθμεύσει, έχει την υποχρέωση <u>να το ανεφοδιάσει με καύσιμα</u> και να αναφέρει στον Έφορο Πτητικής Λειτουργίας ή στον Πρόεδρο του Δ.Σ. της ΝΑΛΘ κάθε τι ασυνήθιστο που θα υποπέσει στην αντίληψή του.

3.4 Η πληρωμή της πτήσης γίνεται αμέσως μετά από αυτήν στη Γραμματεία της ΝΑΛΘ, είτε με μετρητά είτε με χρέωση της πιστωτικής/χρεωστικής κάρτας του χειριστή, εφόσον επιστρέφει κατά τη διάρκεια των ωρών λειτουργίας της Γραμματείας της ΝΑΛΘ.

3.5 Ο κυβερνήτης αεροπλάνου της ΝΑΛΘ πρέπει, σε κάθε έκτακτη ή ασυνήθιστη περίπτωση, να ενεργεί με τρόπο σύμφωνο προς το σωστό αεροπορικό πνεύμα και ήθος.

Άρθρο 4. ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΥΠΟ & ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

4.1 ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΥΠΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

Όλοι οι χειριστές κρίνονται εξ ορισμού διαθέσιμοι στον τύπο του αεροπλάνου με τον οποίο ολοκληρώθηκε η εκπαίδευσή τους στη σχολή DTO της ΝΑΛΘ και με τον οποίο πέρασαν επιτυχώς την εξέταση αέρος για την απονομή του πτυχίου τους.

4.1.1 Προϋποθέσεις για διαθεσιμότητα στον τύπο του C-172:

α) Για να κριθεί ένας χειριστής διαθέσιμος στον τύπο του C-172, πρέπει να είναι μέλος της ΝΑΛΘ και να έχει τακτοποιημένες όλες τις οικονομικές του υποχρεώσεις προς τη ΝΑΛΘ, σύμφωνα με την παράγραφο 3.1.1 του παρόντος Κανονισμού,

β) Να περάσει επιτυχώς από γραπτή εξέταση 15 (δεκαπέντε) ερωτήσεων σχετικών με τον τύπο του αεροπλάνου, με ελάχιστο ποσοστό επιτυχίας 80% (ογδόντα τοις εκατό),

γ) Να περάσει επιτυχώς τον Έλεγχο Πτητικής Ικανότητας (ΕΠΙ), σύμφωνα με τα όσα αναγράφονται λεπτομερέστερα στην παράγραφο 4.2.2 του παρόντος Κανονισμού.

4.1.2 Προϋποθέσεις για διαθεσιμότητα στον τύπο του C-182:

α) Για να κριθεί ένας χειριστής διαθέσιμος στον τύπο του C-182, πρέπει να είναι μέλος της ΝΑΛΘ και να έχει τακτοποιημένες όλες τις οικονομικές του υποχρεώσεις προς τη ΝΑΛΘ, σύμφωνα με την παράγραφο 3.1.1 του παρόντος Κανονισμού,

β) Να έχει καταγράψει στο Ημερολόγιο Πτήσεων του (Logbook) συνολικά 150 ώρες πτήσεων και τουλάχιστον 50 ώρες στο C-172 και τουλάχιστον 1 (μία) επιπλέον ώρα εκπαιδευτικής πτήσης στο C-182, με οποιονδήποτε εκπαιδευτή αέρος της ΝΑΛΘ σε διπλό (dual) χειρισμό,

γ) Να περάσει επιτυχώς από γραπτή εξέταση 15 (δεκαπέντε) τουλάχιστον ερωτήσεων σχετικών με τον τύπο του C-182, με ελάχιστο ποσοστό επιτυχίας 80% (ογδόντα τοις εκατό),

δ) Να περάσει επιτυχώς τον Έλεγχο Πτητικής Ικανότητας (ΕΠΙ), σύμφωνα με τα όσα αναγράφονται λεπτομερέστερα στην παράγραφο 4.2.2 του παρόντος Κανονισμού,

ε) Ειδικά για το C-182, είναι δυνατόν ένας υποψήφιος, πάντα κατά την κρίση του εκάστοτε εκπαιδευτή αέρος, να χρειαστεί περισσότερες από την παραπάνω αναγραφόμενη επιπλέον ώρα εκπαιδευτικής πτήσης, γιατί σημασία έχει να πειστεί ο εκπαιδευτής αέρος ότι ο συγκεκριμένος χειριστής είναι ασφαλής, μπορεί να πετά το συγκεκριμένο αεροπλάνο με ασφάλεια και επιδεξιότητα, αλλά και να χειρίζεται επωφελώς τα όργανα με τα οποία είναι εξοπλισμένο.

4.1.3 Εφόσον ο εξεταζόμενος κριθεί ικανός να πετά με ασφάλεια το συγκεκριμένο τύπο του αεροπλάνου στον οποίο εξετάστηκε, τότε αυτό αναγράφεται στο χώρο των σημειώσεων του Ημερολογίου Πτήσεων (Logbook) του εξεταζόμενου και υπογράφεται από τον εκπαιδευτή αέρος της ΝΑΛΘ.

Στη συνέχεια, ο εκπαιδευτής αέρος της ΝΑΛΘ συμπληρώνει το σχετικό έντυπο και μεταβιβάζει αμέσως τα στοιχεία του επιτυχόντα χειριστή στη Γραμματεία της ΝΑΛΘ, ώστε να ενημερωθεί η καρτέλα του με τον τύπο του αεροπλάνου στον οποίο κρίθηκε διαθέσιμος.

4.2 ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ

4.2.1 Όλοι οι χειριστές που προτίθενται να εκτελέσουν ταξίδια αεροναυτιλίας προς άλλα αεροδρόμια εκτός αυτού της έδρας της ΝΑΛΘ, θα πρέπει να εκτελέσουν μια πτήση αεροναυτιλίας τουλάχιστον τριάντα (30) λεπτών, ταυτόχρονα με την πτήση της διετούς ανανέωσης των ικανοτήτων του πτυχίου τους.

Η παραπάνω αναφερόμενη πτήση θα εκτελείται πέραν και πάνω της διάρκειας της πτήσης που απαιτείται από τη νομοθεσία για τη διετή ανανέωση των ικανοτήτων του πτυχίου τους, εκτός κι αν η συνολική διάρκεια της πτήσης διεξαχθεί σαν πτήση αεροναυτιλίας, με ελάχιστη διάρκεια ενενήντα (90) λεπτών.

4.2.2 Προϋποθέσεις για να περάσει ο χειριστής επιτυχώς τον Έλεγχο Πτητικής Ικανότητας (ΕΠΙ):

α) Πριν από την πτήση να συζητηθούν :

i. Ο τύπος του αεροπλάνου που πετά συνήθως ο χειριστής,
ii. Ο τύπος των πτήσεων που κάνει συνήθως,
iii. Το σύνολο των ωρών πτήσης του, η πρόσφατη πείρα και η τελευταία του πτήση.

β) Να γίνει προφορική επανάληψη στα αντικείμενα:

i. Συμπλήρωση Σχεδίου Πτήσης,
ii. Κανόνες εναέριας Κυκλοφορίας σε ισχύ, VFR διαδρομές, κ.λπ.,
iii. Συστήματα αεροσκάφους (Άτρακτος, Συστήματα ελέγχου πτήσης, Κινητήρας, Προπέλα, Σύστημα καυσίμων, Σύστημα πέδησης, Σύστημα ηλεκτρικών, Σύστημα φωτισμού, Πιτοστατικό σύστημα και όργανα, Σύστημα υποπίεσης και όργανα, Σύστημα προειδοποίησης απώλειας στήριξης, Εξοπλισμός θαλάμου διακυβέρνησης),
iv. Συσκευές ασυρμάτων και ραδιοβοηθήματα (αναγνώριση και σωστή χρήση COM1, COM2, VOR, DME, ILS, Transponder, GPS),
v. Όργανα αεροπλάνου (Ταχύμετρο - χρώματα & ταχύτητες, Τεχνητός Ορίζοντας, Υψόμετρο, Όργανο Στροφών και Κλίσεων, Γυροσκοπική Πυξίδα, Όργανο Ανόδου-Καθόδου, QNH, QFE, QNE, Αμπερόμετρο, Πίεση και Θερμοκρασία λαδιών και σχέση αυτών).

γ) Να γίνει πρακτική σε πτήση επανάληψη διάρκειας τουλάχιστον 1 (μίας) ώρας, σύμφωνα με την κρίση του εκπαιδευτή αέρος της ΝΑΛΘ, ενώ ο χρόνος πτήσης γράφεται με τον εξεταζόμενο χειριστή σαν Κυβερνήτη.

4.2.3 Εφόσον ο εξεταζόμενος χειριστής κριθεί ικανός να πετά με ασφάλεια, τότε αυτό αναγράφεται στο χώρο των σημειώσεων του Ημερολογίου Πτήσεων (Logbook) του ελεγχόμενου χειριστή και υπογράφεται από τον εκπαιδευτή αέρος της ΝΑΛΘ.
Στη συνέχεια, ο εκπαιδευτής αέρος της ΝΑΛΘ συμπληρώνει το σχετικό έντυπο και μεταβιβάζει αμέσως τα στοιχεία του επιτυχόντα χειριστή στη Γραμματεία της ΝΑΛΘ.

4.2.4 Σαν Έλεγχος Πτητικής Ικανότητας (ΕΠΙ) μετρά και η πιο πρόσφατη διαθεσιμότητα σε τύπο, εφόσον έχουν τηρηθεί οι προϋποθέσεις των παραγράφων 4.1.1 ή 4.1.2 του παρόντος Κανονισμού.

4.2.5 Χειριστές που περνούν επιτυχή εξέταση αέρος για έκδοση ή ανανέωση ή επέκταση του πτυχίου τους, προσμετρούν αυτήν την εξέταση και σαν ΕΠΙ, τηρουμένων και των όσων αναφέρονται στην παράγραφο 4.2.1.

Άρθρο 5. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

5.1 ΔΕΣΜΕΥΣΗ

5.1.1 Κάθε χειριστής μέλος της ΝΑΛΘ, μπορεί να δεσμεύει μόνο 1 (ένα) αεροπλάνο εκ των προτέρων για σύντομη τοπική πτήση, για πτήση ταξιδιού λίγων ή περισσοτέρων ημερών ή για να το χρησιμοποιήσει κατά τη διάρκεια των διακοπών του, σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Άρθρου και εφόσον πληροί τις προϋποθέσεις πτητικής ικανότητας του παρόντος Κανονισμού.

5.1.2 Η δέσμευση αεροπλάνου γίνεται από τον ίδιο το χειριστή στο σύστημα δέσμευσης αεροπλάνων της ΝΑΛΘ στην ιστοσελίδα https://bookourplane.com/book/ (bookourplane.com) και η Γραμματεία της ΝΑΛΘ, μετά τη δέσμευση, έχει την υποχρέωση να ελέγξει:

α) αν ο χειριστής είναι διαθέσιμος στον τύπο του αεροπλάνου για το οποίο έχει γίνει η δέσμευση (παράγραφος 4.1 του παρόντος Κανονισμού),

β) αν ο χειριστής έχει πετάξει το τελευταίο εξάμηνο (παράγραφος 1.4 του παρόντος Κανονισμού) ή πέρασε από Έλεγχο Πτητικής Ικανότητας (παράγραφος 4.2 του παρόντος Κανονισμού),

γ) αν ο χειριστής είναι οικονομικά τακτοποιημένος (παράγραφος 3.1.1 του παρόντος Κανονισμού).

Σε περίπτωση που δεν πληρούνται **όλες** οι παραπάνω προϋποθέσεις, η Γραμματεία της ΝΑΛΘ ακυρώνει τη δέσμευση του αεροπλάνου και ενημερώνει άμεσα το χειριστή για τους λόγους της ακύρωσης.

5.1.3 Τα αεροπλάνα δεσμεύονται από τους χειριστές εφόσον είναι διαθέσιμα.

5.1.4 Η δέσμευση αεροπλάνου γίνεται μόνο για συγκεκριμένο αεροπλάνο, με συγκεκριμένο νηολόγιο. Αν το συγκεκριμένο αεροπλάνο, την ημέρα και ώρα που αφορά η δέσμευση, συμβεί να μην είναι πλόιμο, τότε η δέσμευση είναι άκυρη.

5.1.5 Ο χειριστής δεν δικαιούται να απαιτήσει να πετάξει με άλλο αεροπλάνο που έχει δεσμευτεί από άλλο χειριστή, αν το αεροπλάνο που δέσμευσε ο ίδιος, την ημέρα και ώρα της δικής του δέσμευσης, συμβεί να μην είναι πλόιμο ή να έχει αποκλειστεί σε άλλο αεροδρόμιο ή να μην είναι διαθέσιμο για οποιονδήποτε άλλο λόγο.

5.1.6 Η Γραμματεία της ΝΑΛΘ έχει την υποχρέωση να ενημερώσει το χειριστή για την πιθανή αντικατάσταση του αεροπλάνου που δέσμευσε με άλλο αεροπλάνο, αν με τον τρόπο αυτό διευκολύνει το γενικότερο προγραμματισμό της ΝΑΛΘ και ο χειριστής είναι διαθέσιμος στον τύπο του αεροπλάνου με το οποίο αντικαταστάθηκε αυτό που αρχικά είχε δεσμεύσει.

5.1.7 Το Δ.Σ. της ΝΑΛΘ ή, σε έκτακτες περιπτώσεις, ο Πρόεδρος ή ο Αντιπρόεδρος του Δ.Σ., έχουν τη δυνατότητα να ακυρώσουν τη δέσμευση οποιουδήποτε αεροπλάνου της ΝΑΛΘ, για να εξυπηρετήσουν έκτακτες και απρόβλεπτες ανάγκες που αφορούν τη γενικότερη εικόνα της ΝΑΛΘ προς την κοινωνία. Στην περίπτωση αυτή, θα καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια για την έγκαιρη ενημέρωση του θιγόμενου χειριστή.

5.1.8 Σε περίπτωση που όλα τα αεροπλάνα είναι δεσμευμένα, η Γραμματεία της ΝΑΛΘ μπορεί να δημιουργήσει μια «Λίστα Αναμονής» σύμφωνα με τα παρακάτω:

α) Η Λίστα Αναμονής, σε αντίθεση με όσα ισχύουν για τη δέσμευση αεροπλάνων, δεν δεσμεύει ένα συγκεκριμένο αεροπλάνο, αλλά καλύπτει όποιο αεροπλάνο ελευθερωθεί τη συγκεκριμένη ώρα, εφόσον ο ενδιαφερόμενος χειριστής είναι διαθέσιμος στον τύπο αυτό. Όμως, από την ώρα που ένα αεροπλάνο ελευθερωθεί και ο χειριστής αποδεχτεί να πετάξει, τότε ισχύει ο περιορισμός να πετάξει με το συγκεκριμένο αεροπλάνο που του έχει οριστεί,

β) Η Λίστα Αναμονής ισχύει μέχρι και 30 (τριάντα) λεπτά της ώρας μετά την προγραμματισμένη αναχώρηση των δεσμευμένων αεροπλάνων. Αν, μέχρι εκείνη την ώρα, δεν ακυρωθεί κάποια δέσμευση, ο χειριστής ενημερώνεται ότι δεν θα πετάξει,

γ) Από την ώρα που ακυρώνεται η Λίστα Αναμονής και μετά, ο ενδιαφερόμενος χειριστής μπορεί να περιμένει και να πετάξει μόνο αν κάποιος άλλος χειριστής που δέσμευσε κάποιο αεροπλάνο, στον τύπο του οποίου ο εν αναμονή χειριστής είναι διαθέσιμος, δεν εμφανιστεί το αργότερο εντός 30 (τριάντα) λεπτών της ώρας μετά την προγραμματισμένη ώρα της δέσμευσης,

δ) Η δέσμευση του αεροπλάνου λήγει για όλους τους χειριστές 30 (τριάντα) λεπτά της ώρας μετά τη συμφωνημένη ώρα έναρξης της δέσμευσης. Αν κάποιος που έχει δεσμεύσει ένα αεροπλάνο δεν εμφανιστεί μέχρι την ώρα αυτή, χάνει κάθε δικαίωμα και το αεροπλάνο χαρακτηρίζεται ως ελεύθερο για άλλη δέσμευση,

ε) Κάθε χειριστής έχει την υποχρέωση να απελευθερώσει αμέσως τη δέσμευση αεροπλάνου, αν για κάποιο προσωπικό λόγο γνωρίζει ότι δεν θα κάνει την πτήση,

στ) Ακύρωση την τελευταία στιγμή είναι αποδεκτή μόνο για λόγους καιρού ή για λόγους ανωτέρας βίας (force majeure). Το Δ.Σ. διατηρεί το δικαίωμα να ελέγξει έναν χειριστή αυτεπάγγελτα ή ύστερα από καταγγελία, σε περίπτωση που δεν εμφανιστεί ή δεν ειδοποιήσει έγκαιρα, παρόλο που έχει δεσμεύσει ένα αεροπλάνο. Στην περίπτωση αυτή, το Δ.Σ. νομιμοποιείται να επιβάλλει ποινές, εφόσον κρίνει ότι η συμπεριφορά του χειριστή δεν είναι σύμφωνη με το αεροπορικό πνεύμα καλής συμπεριφοράς και τα όσα ορίζονται στον παρόντα Κανονισμό.

5.2 ΤΡΟΠΟΙ ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

5.2.1 Διακρίνονται δύο αποδεκτοί τρόποι για τη δέσμευση των αεροπλάνων:

α) Βραχυχρόνια δέσμευση: για χρονικό διάστημα από 1 (μία) ώρα μέχρι 7 (επτά) ημέρες.

β) Μακροχρόνια δέσμευση: για χρονικό διάστημα πάνω από 7 (επτά) ημέρες.

5.2.2 Βραχυχρόνια δέσμευση: Κάθε χειριστής δικαιούται να δεσμεύσει το αεροπλάνο για χρονικό διάστημα από 1 (μία) ώρα μέχρι 7 (επτά) ημέρες όσες φορές θέλει, με την προϋπόθεση ότι θα το δεσμεύει για 1 (ένα) μόνο Σαββατοκύριακο ή αργία στη διάρκεια ενός ημερολογιακού μήνα.

5.2.3 Μακροχρόνια δέσμευση: Κάθε χειριστής δικαιούται να δεσμεύσει το αεροπλάνο για χρονικό διάστημα άνω των 7 (επτά) μη συνεχόμενων ημερών, με την προϋπόθεση ότι θα το δεσμεύσει για 1 (ένα) μόνο Σαββατοκύριακο ή αργία στη διάρκεια ενός ημερολογιακού μήνα.

5.2.4 Ειδικά για τους χειριστές που επιθυμούν να κάνουν τις διακοπές τους με αεροπλάνο της ΝΑΛΘ, επιτρέπεται κατ' εξαίρεση να δεσμεύσουν εκ των προτέρων ένα αεροπλάνο για 2 (δύο) συνεχόμενα Σαββατοκύριακα ή αργίες, υπό την απαραίτητη προϋπόθεση ότι θα χρεωθούν 1 (μία) ώρα πτήσης για κάθε ημέρα από την 8η (όγδοη) ημέρα και μέχρι την ημέρα της επιστροφής του αεροπλάνου, **επιπλέον** του καταγεγραμμένου χρόνου πτήσης στο ωρόμετρο (hobbs) του αεροπλάνου.
Παράδειγμα: Έστω χειριστής που παραλαμβάνει το αεροπλάνο το πρωί του Σαββάτου και το επιστρέφει το απόγευμα της Τετάρτης της μεθεπόμενης εβδομάδας, δηλαδή, ύστερα από 12 ημέρες και δύο Σαββατοκύριακα, έχοντας καταγράψει στο ωρόμετρο του αεροπλάνου 5 πραγματικές ώρες πτήσεων. Ο χειριστής αυτός θα χρεωθεί για τις 5 πραγματικές ώρες που πέταξε, συν άλλες 5 ώρες επιπλέον για τις ημέρες από την 8η ημέρα και μετά, ήτοι, 10 ώρες πτήσεων συνολικά. Στην περίπτωση αυτή, αν το είχε επιστρέψει μέχρι την Παρασκευή το απόγευμα της αμέσως επόμενης εβδομάδας, θα είχε χρεωθεί μόνο για τις 5 πραγματικές ώρες πτήσεων.

Άρθρο 6. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΙΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΤΗΣ ΝΑΛΘ

Η ΝΑΛΘ, με απώτερο σκοπό την ασφάλεια των πτήσεων των μελών της, αλλά και την προστασία της περιουσίας της, ορίζει τους παρακάτω πρόσθετους κανονισμούς ασφαλείας.

6.1 Τα απαιτούμενα καιρικά ελάχιστα για τις πτήσεις που γίνονται με τα αεροπλάνα της ΝΑΛΘ, είναι αυτά που ορίζονται από τη Νομοθεσία για τις VFR πτήσεις (AIP Greece – Vol.1 / RAC 1-1-4) και τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια πλαγιότητας ανέμου, είναι αυτά που ορίζονται στο Εγχειρίδιο Λειτουργίας (Airplane Flight Manual) του αεροπλάνου.

6.2 Όλοι ανεξαιρέτως οι χειριστές, πρέπει να τηρούν το μέγιστο αριθμό επιβαινόντων που ορίζεται στο Εγχειρίδιο Λειτουργίας (Airplane Flight Manual) του αεροπλάνου και για τον οποίο αριθμό επιβαινόντων και μόνο ισχύει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του αεροπλάνου.

6.3 Το μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) και προσγείωσης (MLW), δεν πρέπει σε καμία περίπτωση και για κανένα λόγο να ξεπερνά αυτό που ορίζεται στο Εγχειρίδιο Λειτουργίας (Airplane Flight Manual) του αεροπλάνου.

6.4 Σε περίπτωση που η πτήση γίνεται πάνω από θάλασσα, τότε όλοι οι επιβαίνοντες στο αεροπλάνο πρέπει να φοράνε υποχρεωτικά το ατομικό τους σωσίβιο καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης.

6.5 Κανένας χειριστής δεν έχει το δικαίωμα να προσγειώσει αεροπλάνο της ΝΑΛΘ σε χωμάτινο ή στρωμένο με γρασίδι διάδρομο ή πεδίο προσγείωσης, έστω και ZZZZ αναγνωρισμένο από τις Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας, με εξαίρεση το Αεροπορικό Πεδίο Κολχικού (ΑΠΚ), παρά μόνο αν πρόκειται για αναγκαστική προσγείωση ή άλλη κατάσταση έκτακτης ανάγκης (emergency) ή έχει πάρει την έγκριση του Προέδρου του Δ.Σ. της ΝΑΛΘ.

6.6 Με τα αεροπλάνα της ΝΑΛΘ απαγορεύεται η μεταφορά ζώων, επικίνδυνων υλικών και, γενικά, οποιωνδήποτε αντικειμένων ή ουσιών που θα μπορούσαν να προκαλέσουν ασυνήθιστες φθορές ή ζημιές στα αεροπλάνα.

6.7 Επιπλέον των ανωτέρω, το Δ.Σ. έχει το δικαίωμα να επιβάλλει πρόσθετους περιορισμούς παροδικού χαρακτήρα για την αντιμετώπιση λειτουργικών ή έκτακτων αναγκών της ΝΑΛΘ, όπως, ενδεικτικά αλλά όχι περιοριστικά, την προσωρινή απαγόρευση διανυκτερεύσεων ή ταξιδιών ή την προσωρινή απαγόρευση κάθε πτήσης για την προετοιμασία των αεροπλάνων για αγώνες ή για την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών (Καταστατικό άρθρο 10, παρ. 10.3, εδ. 10.3.3).

Άρθρο 7. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ

7.1 Πτήσεις VFR κατά τη διάρκεια της νύχτας με αεροπλάνα της ΝΑΛΘ, γίνονται σύμφωνα με τους κανονισμούς των «AIP Greece Vol.1 / RAC 1-1-4 / §2.2.3 και 2.2.4» και μόνο από τους χειριστές που διαθέτουν τη σχετική ικανότητα στο πτυχίο τους (Night Rating).

7.2. Πτήσεις Εθισμού που διακρίνονται σε δύο διαφορετικές κατηγορίες ως εξής:

7.2.1 Γενικές, οι οποίες εκτελούνται μόνο από την Ομάδα Χειριστών Πτήσεων Εθισμού της ΝΑΛΘ,

7.2.2 Ειδικές, που αφορούν υποψήφιους μαθητές της σχολής DTO της ΝΑΛΘ και εκτελούνται αποκλειστικά και μόνο από τους εκπαιδευτές αέρος της ΝΑΛΘ.

Άρθρο 8. ΔΙΑΤΕΤΑΓΜΕΝΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ

Διατεταγμένες πτήσεις γίνονται μόνο με έγκριση του Δ.Σ. και δεν χρεώνεται ο χρόνος πτήσης στους χειριστές.

Άρθρο 9. ΤΑΞΙΔΙΑ ΜΕ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ΣΕ ΑΛΛΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

9.1 Οι χειριστές μέλη της ΝΑΛΘ, μπορούν να πετούν χωρίς περιορισμούς σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο, Ελληνικό ή ξένο, που είναι εγκεκριμένο από τις Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας του εκάστοτε Κράτους, εκτός των αεροδρομίων που αναφέρονται στην παράγραφο 6.5 του παρόντος Κανονισμού, εφόσον πληρούν όλες τις προϋποθέσεις διαθεσιμότητας του παρόντος Κανονισμού.

9.2 Ο κυβερνήτης αεροπλάνου της ΝΑΛΘ έχει την απόλυτη ευθύνη απέναντι στην ΝΑΛΘ για την καλή διαφύλαξη της περιουσίας της, είτε πρόκειται για τοπική πτήση είτε για διανυκτέρευση σε άλλο αεροδρόμιο από αυτό της έδρας της ΝΑΛΘ. Για το λόγο αυτό και με φροντίδα του κυβερνήτη, πρέπει απαραιτήτως να έχει εφοδιαστεί πριν την αναχώρησή του με τα παρακάτω μέσα:

α) Σχοινιά προσδέσεως σε καλή κατάσταση και κατάλληλο μήκος,
β) Τροχοεμποδιστήρες (CHOCKS) για όλους τους τροχούς του αεροπλάνου,
γ) Τουλάχιστον 2 (δύο) λίτρα λαδιών κινητήρα, κατάλληλου τύπου και σε στεγανή συσκευασία,
δ) Τα σωστικά μέσα που είναι αναγκαία για το ταξίδι (σωσίβια λέμβο, ατομικά σωσίβια, κ.λπ.).

9.3 Σε περίπτωση τεχνικής βλάβης κατά τη διάρκεια της παραμονής του αεροπλάνου σε άλλο αεροδρόμιο από αυτό της έδρας της ΝΑΛΘ, ο κυβερνήτης οφείλει να ενημερώσει αμέσως τον Πρόεδρο του Δ.Σ. της ΝΑΛΘ,

9.4 Χειριστής που προσγειώνεται σε άλλο αεροδρόμιο από αυτό της έδρας της ΝΑΛΘ, απαγορεύεται να παραχωρήσει το αεροπλάνο σε οποιονδήποτε άλλο χειριστή που δεν είναι μέλος και χειριστής της ΝΑΛΘ, χωρίς την προηγούμενη έγγραφη έγκριση του Προέδρου του Δ.Σ. της ΝΑΛΘ.

Άρθρο 10. ΟΜΑΔΙΚΕΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ (ΟΕΠ)

10.1 Υπάρχουν δύο ειδών ομαδικές εκπαιδευτικές πτήσεις (ΟΕΠ):

α) Οι προγραμματισμένες και οργανωμένες από τη ΝΑΛΘ,
β) Οι προγραμματισμένες και οργανωμένες από τα μέλη.

10.2 Οι προϋποθέσεις για την πραγματοποίηση ΟΕΠ με τα αεροπλάνα της ΝΑΛΘ είναι οι εξής:

α) Να κινούνται στην ίδια διαδρομή 2 (δύο) ή περισσότερα αεροπλάνα,
β) Να δηλώνεται στον Πρόεδρο του Δ.Σ. της ΝΑΛΘ, τουλάχιστον 24 ώρες πριν τη διεξαγωγή της ΟΕΠ, ο σχεδιασμός, το πρόγραμμα, ο αρχηγός, τα αεροπλάνα και οι χειριστές που θα πάρουν μέρος.

10.3 Για τις ΟΕΠ της παραγράφου 10.1 εδάφιο α και β, ορίζεται από το Δ.Σ. της ΝΑΛΘ ο αρχηγός, ο οποίος θα πρέπει να έχει καταγράψει τουλάχιστον 150 (εκατόν πενήντα) ώρες πτήσεων στο Ημερολόγιο Πτήσεων του (Logbook), ενώ, ως κυβερνήτες των υπολοίπων αεροπλάνων, ορίζονται οι χειριστές με τα περισσότερα προσόντα.

10.4 Προτεραιότητα στις ΟΕΠ έχουν κατά σειρά οι χειριστές, τα μέλη, οι συγγενείς 1ου βαθμού των μελών και οι φίλοι της ΝΑΛΘ.

10.5 Ο αρχηγός κάθε ΟΕΠ είναι υπεύθυνος έναντι του Δ.Σ. για κάθε θέμα που αφορά στην ασφαλή πτήση των αεροπλάνων, στην ασφαλή προσγείωση και πρόσδεση στα άλλα αεροδρόμια, μέχρι και την επιστροφή και ασφαλή προσγείωσή τους στο αεροδρόμιο της έδρας της ΝΑΛΘ.

10.6 Οι χειριστές που παίρνουν μέρος στις ΟΕΠ, οφείλουν προς τον αρχηγό την υπακοή που οφείλει ο συγκυβερνήτης στον κυβερνήτη, για κάθε θέμα που συνδέεται με τα αεροπλάνα στον αέρα ή στο έδαφος.

10.7 Μετά την επιστροφή, ο αρχηγός οφείλει να ενημερώσει το Δ.Σ. για κάθε αξιόλογο θέμα που προέκυψε. Η ενημέρωση αυτή μπορεί να είναι είτε γραπτή είτε προφορική.

10.8 Το κάθε πλήρωμα επιβαρύνεται με το κόστος της πτήσης του αεροπλάνου που χρησιμοποίησε.

10.9 Για τη συμπλήρωση των ημερολογίων και των βιβλίων πτήσης, τον έλεγχο των ωρομέτρων των αεροπλάνων, τον υπολογισμό του κόστους της ΟΕΠ και την είσπραξη των χρημάτων από τους συμμετέχοντες, αποκλειστικά υπεύθυνος είναι ο αρχηγός της ΟΕΠ.

Άρθρο 11. ΚΟΣΤΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ & ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΩΝ

11.1 Το Δ.Σ. της ΝΑΛΘ ορίζει το βασικό τιμολόγιο με το οποίο θα χρεώνονται οι πτήσεις με τα αεροπλάνα της ΝΑΛΘ (Καταστατικό άρθρο 14).

11.2 Κάθε χειριστής συμπληρώνει στο Βιβλίο Πτήσεων Μελών, πριν και μετά από κάθε πτήση, τις ενδείξεις του ωρομέτρου (hobbs) και των ωρών απογείωσης και προσγείωσης σε UTC. Ο χρόνος πτήσης που προκύπτει, επί την ωριαία τιμή του αεροπλάνου, ορίζει το χρηματικό ποσό που πρέπει να πληρωθεί.

11.3 Το κόστος πτήσης των αεροπλάνων που λαμβάνουν μέρος σε εκδηλώσεις, όπου τα καύσιμά τους χορηγούνται από τρίτους (ΕΛ.Α.Ο., διοργανώτριες Αερολέσχες, πυροπροστασία, κ.λπ.), ορίζεται από το Δ.Σ. της ΝΑΛΘ.

11.4 Για προγραμματισμένες διανυκτερεύσεις, ο κυβερνήτης είναι υπόλογος και οφείλει να ετοιμάζει το αεροπλάνο σύμφωνα με την παράγραφο 9.2 του παρόντος Κανονισμού.

Άρθρο 12. ΑΝΑΡΜΟΣΤΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ

12.1 Αδικαιολόγητη καθυστέρηση πέρα από τον υπολογιζόμενο χρόνο επιστροφής της πτήσης και χωρίς την έγκαιρη ενημέρωση της Γραμματείας της ΝΑΛΘ, είναι δυνατό να θεωρηθεί ως ανάρμοστη συμπεριφορά, να ελεγχθεί ο χειριστής και να του επιβληθούν οι ποινές που προβλέπονται στο άρθρο 15 του Καταστατικού της ΝΑΛΘ, κατόπιν σχετικής απόφασης του Δ.Σ. της ΝΑΛΘ.

12.2 Οι χειριστές μέλη της ΝΑΛΘ, δεν επιτρέπεται να λαμβάνουν μέρος σε αγώνες ή άλλες εκδηλώσεις με αεροπλάνα της ΝΑΛΘ, κάτω από τη σημαία άλλης Αερολέσχης ή οργανώσεως, χωρίς την προηγούμενη έγγραφη έγκριση του Δ.Σ. της ΝΑΛΘ.

Άρθρο 13. ΠΟΙΝΕΣ

13.1 Οι ποινές που μπορούν να επιβληθούν για παράβαση του παρόντος Κανονισμού, είναι αυτές που προβλέπονται στο Άρθρο 15 του Καταστατικού της ΝΑΛΘ.

13.2 Σε περίπτωση που αναφερθεί ή διαπιστωθεί παράβαση του παρόντος Κανονισμού και χρειάζεται περαιτέρω διερεύνηση, το Δ.Σ. της ΝΑΛΘ θα ερευνήσει το γεγονός και, αν κριθεί αναγκαίο, θα προχωρήσει σε απαγγελία κατηγορίας.
Σε περίπτωση που η παράβαση είναι προφανής, το Δ.Σ. της ΝΑΛΘ μπορεί να προχωρήσει στην εξέταση της παράβασης, να καλέσει τον παραβάτη σε απολογία και να του επιβάλλει τις προβλεπόμενες ποινές.

13.3 Σε περίπτωση συστηματικής καταστρατήγησης των ωρών δέσμευσης και επιστροφής των αεροπλάνων, το Δ.Σ. της ΝΑΛΘ νομιμοποιείται να επιβάλλει και οικονομικές ποινές, το ύψος των οποίων μπορεί να ισούται μέχρι και τη συνολική χρέωση των ωρών δέσμευσης.

13.4 Σε περίπτωση που ο χειριστής, ως κυβερνήτης του αεροπλάνου, δεν εκτελεί τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το Άρθρο 3 του παρόντος Κανονισμού, ελέγχεται και τιμωρείται κατόπιν απόφασης του Δ.Σ. της ΝΑΛΘ.

Άρθρο 14. ΙΣΧΥΣ & ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

14.1 Ο παρών Κανονισμός Πτητικής Λειτουργίας Αεροπλάνων της ΝΑΛΘ αποτελεί την 2η έκδοσή του και συντάχθηκε από το Δ.Σ. της ΝΑΛΘ σύμφωνα με το άρθρο 30 του Καταστατικού.

14.2 Ο παρών Κανονισμός Πτητικής Λειτουργίας Αεροπλάνων ισχύει από την **1η Ιανουαρίου 2024** και μπορεί να τροποποιηθεί με απόφαση του Δ.Σ., ύστερα από εισήγηση της Επιτροπής για την Ασφάλεια Πτήσεων του Αεροπορικού Πεδίου Κολχικού, των εκπαιδευτών ή των μελών της ΝΑΛΘ.

14.3 Ο παρών Κανονισμός Πτητικής Λειτουργίας Αεροπλάνων καταργεί άμεσα κάθε προηγούμενο Κανονισμό Πτητικής Λειτουργίας ή Τεχνικής Εκμετάλλευσης Αεροπλάνων της ΝΑΛΘ.

14.4 Ο παρών Κανονισμός Πτητικής Λειτουργίας Αεροπλάνων αποτελείται από 14 άρθρα και ένα παράρτημα (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1), το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του παρόντος Κανονισμού.

14.5 Ο παρών Κανονισμός Πτητικής Λειτουργίας Αεροπλάνων να κοινοποιηθεί και να ενημερωθούν όλα τα μέλη και οι χειριστές της ΝΑΛΘ με τον πιο πρόσφορο τρόπο.

Για το Δ.Σ. της Νέας Αερολέσχης Θεσσαλονίκης

Ο Πρόεδρος του Δ.Σ. | **Ο Γενικός Γραμματέας του Δ.Σ.**

ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | **ΔΡΙΒΑΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

ΚΕΝΗ ΣΕΛΙΔΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1
ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΚΟΛΧΙΚΟΥ

Η λειτουργία του Αεροπορικού Πεδίου Κολχικού (ΑΠΚ) διέπεται τόσο από την ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία των Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας, όσο και από τον Κανονισμό Πτητικής Λειτουργίας Αεροπλάνων της Νέας Αερολέσχης Θεσσαλονίκης (ΝΑΛΘ), αναπόσπαστο μέρος του οποίου αποτελεί το παρόν παράρτημα.

Ο παρών Κανονισμός παρέχει κάποιες επιπλέον οδηγίες, περιορισμούς και συμβουλές για την εύρυθμη λειτουργία και χρήση του ΑΠΚ.
Οποιοδήποτε άτομο επισκέπτεται και χρησιμοποιεί τις εγκαταστάσεις του ΑΠΚ, θα πρέπει να έχει διαβάσει, κατανοήσει και αποδεχτεί ανεπιφύλακτα τον παρόντα Κανονισμό ή να συνοδεύεται από κάποιο άτομο που τον έχει κατανοήσει και αποδεχτεί ανεπιφύλακτα.

1. ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ
Το ΑΠΚ βρίσκεται Νοτιοδυτικά του οικισμού Κολχικό στο Δήμο Λαγκαδά Θεσσαλονίκης, με συντεταγμένες 40°44'N / 023°07'E, στη Radial 019 και σε απόσταση 18,3 NM από το TSL VOR. Το μέσο υψόμετρο του διαδρόμου είναι 365 ft amsl.

2. ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
Ο επίσημος Φορέας Διαχείρισης του ΑΠΚ είναι η **Αερολέσχη Θεσσαλονίκης** (ΑΛΘ). Στο ΑΠΚ επιτρέπεται να επιχειρούν και να σταθμεύουν χωρίς ειδική άδεια μόνο τα αεροπλάνα της ΑΛΘ και της ΝΑΛΘ, ενώ, οι χειριστές αυτών, πρέπει να είναι μέλη τόσο της ΑΛΘ όσο και της ΝΑΛΘ και να διαθέτουν κάρτες μέλους σε ισχύ.

Οποιοδήποτε άλλο αεροπλάνο, Αεραθλητικό Σωματείο ή Φορέας επιθυμεί να χρησιμοποιήσει το ΑΠΚ και τις εγκαταστάσεις του, θα πρέπει να έχει πάρει τη σχετική άδεια από το Φορέα Διαχείρισης, ο οποίος ενδέχεται να επιβάλει κάποιους επιπλέον περιορισμούς για κάποιες συγκεκριμένες δραστηριότητες, όπως, ενδεικτικά αλλά όχι περιοριστικά, αλεξιπτωτισμό, αερομοντελισμό, κ.λπ..

3. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ
3.1 Για όλες τις πτήσεις από και προς το ΑΠΚ, είναι υποχρεωτική η κατάθεση του Σχεδίου Πτήσης από τον κυβερνήτη στον Πύργο Ελέγχου του LGTS. Ο κυβερνήτης της πτήσης είναι υπεύθυνος να ανοίξει πριν την πτήση και να κλείσει τηλεφωνικά το σχέδιο πτήσης μετά το πέρας αυτής.

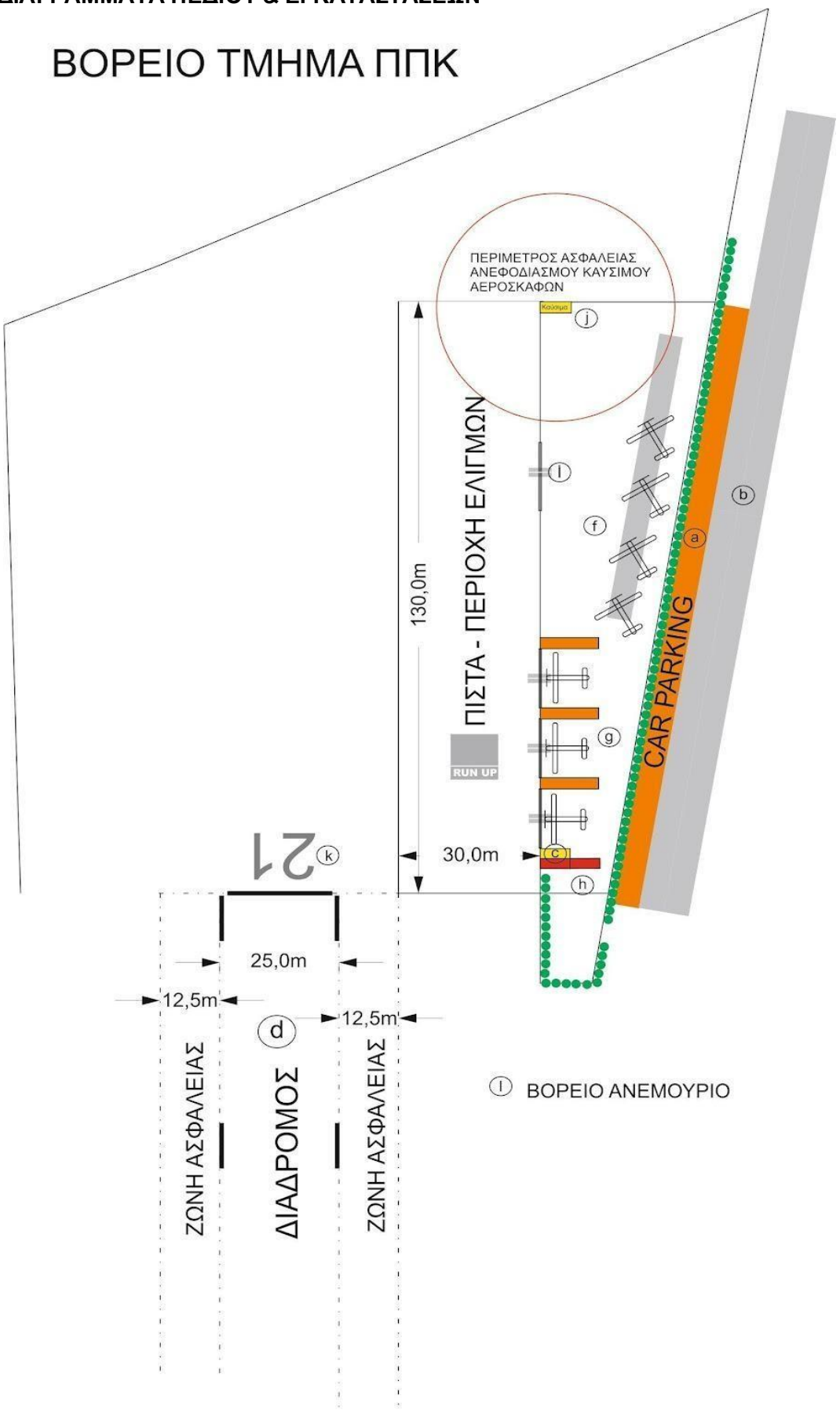
3.2 Το ΑΠΚ είναι ένα μη ελεγχόμενο από τις Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας αεροπορικό πεδίο, το οποίο μπορούν να χρησιμοποιήσουν τόσο τα ελαφρά όσο και τα υπερελαφρά αεροπλάνα. Το ΑΠΚ χρησιμοποιείται μόνο για πτήσεις VFR και, κατά συνέπεια, δύναται να λειτουργεί από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου (SR-SS).

3.3 Η συχνότητα επικοινωνίας του ΑΠΚ είναι 119,70 MHz. Κάθε αεροπλάνο που τροχοδρομεί, αναχωρεί, προσεγγίζει ή βρίσκεται στην περιοχή του ΑΠΚ, θα πρέπει να βρίσκεται σε συνεχή ακρόαση και να ενημερώνει συνεχώς για τις προθέσεις του στην παραπάνω αναφερόμενη συχνότητα.

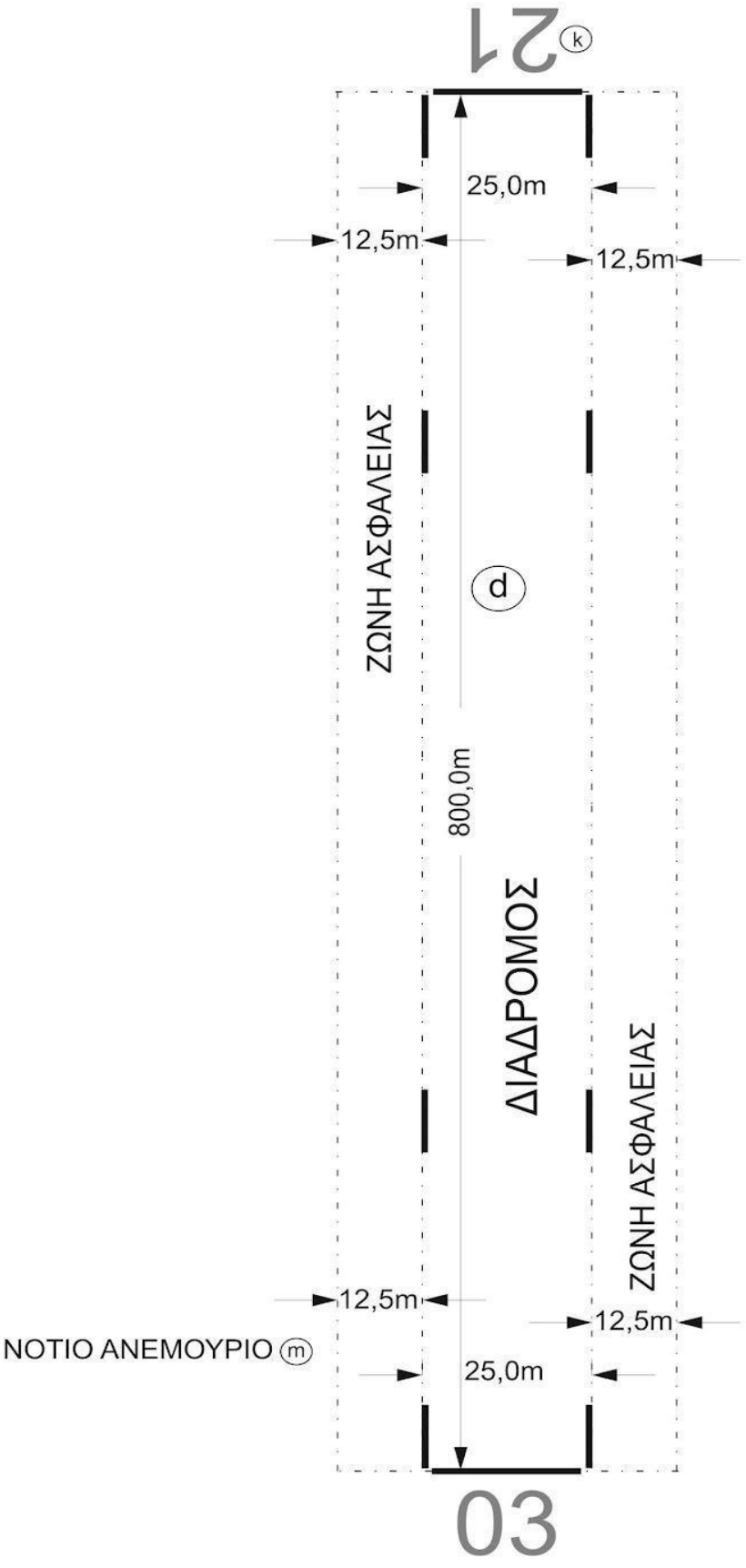
3.4 Οι χειριστές, μέλη της ΑΛΘ και της ΝΑΛΘ, που επιχειρούν από το ΑΠΚ, θα πρέπει να έχουν παρακολουθήσει το ενημερωτικό σεμινάριο για τις εγκαταστάσεις του ΑΠΚ και να έχουν πραγματοποιήσει τουλάχιστον μία πτήση με εκπαιδευτή (CHECK FLIGHT) στο ΑΠΚ. Μετά την παρέλευση **τριών μηνών** χωρίς καμία πτητική δραστηριότητα στο ΑΠΚ, οι χειριστές υποχρεούνται να πραγματοποιήσουν μία πτήση με εκπαιδευτή (CHECK FLIGHT) στο ΑΠΚ.

3.5 Ο κυβερνήτης κάθε πτήσης είναι υπεύθυνος για την ομαλή διεξαγωγή όλων των δραστηριοτήτων στο ΑΠΚ, τόσο για τον εαυτό του όσο και για τα άτομα που πιθανόν το συνοδεύουν, σύμφωνα με τον παρόντα Κανονισμό.

4. ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΕΔΙΟΥ & ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ



ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΠΠΚ



Υπόμνημα σχεδιαγραμμάτων ΑΠΚ

a) Χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων
b) Αγροτική οδός
c) Γραφείο Γραμματείας
d) Διάδρομος
e) Δεν υπάρχει
f) Ελεύθερος χώρος στάθμευσης αεροπλάνων
g) Περιορισμένος χώρος στάθμευσης αεροπλάνων
h) Είσοδος εγκαταστάσεων αεροπορικού πεδίου
i) Πύλη εισόδου-εξόδου αεροπλάνων
j) Χώρος ανεφοδιασμού καυσίμων αεροπλάνων
k) Κατώφλι διαδρόμου 21
l) Βόρειο ανεμούριο
m) Νότιο ανεμούριο

Ο διάδρομος του ΑΠΚ είναι χωμάτινος. Ανάλογα με την εποχή, όμως, μπορεί να καλύπτεται και από χόρτο. Οι διευθύνσεις του διαδρόμου είναι 03 - 21 και το πλάτος του είναι 50 μέτρα. Τα τεχνικά στοιχεία των διευθύνσεων του διαδρόμου είναι:

Διάδρομος 03:
Υψόμετρο στο κατώφλι 355 ft amsl
TORA-TODA-LDA-ASDA 800 m

Διάδρομος 21:
Υψόμετρο στο κατώφλι 380 ft amsl
TORA-TODA-LDA-ASDA 800 m

Ο διάδρομος οριοθετείται από λευκές τσιμεντένιες γραμμές διαστάσεων 10 x 1m.

Οι συνθήκες της επιφάνειας του διαδρόμου μεταβάλλονται από τις καιρικές συνθήκες και άλλους εξωγενείς παράγοντες, συνεπώς, ο έλεγχος του διαδρόμου πριν από κάθε χρήση είναι απαραίτητος!

5. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΤΗΣΗΣ

5.1 Τροχοδρόμηση στο ΑΠΚ

5.1.1 Τα αεροπλάνα τροχοδρομούν μέσω του διαδρόμου, κάνοντας οπισθοδρόμηση (back track) για αλλαγή κατεύθυνσης όποτε απαιτείται, στον οποίο εισέρχονται ή εξέρχονται από το σημείο εισόδου-εξόδου του διαδρόμου.

5.1.2 Πριν από κάθε πτήση που ξεκινάει ή περατώνεται στο ΑΠΚ, είναι αποκλειστική ευθύνη του κυβερνήτη να ελέγξει το διάδρομο, αλλά και τα ενδιάμεσα τμήματά του, ώστε να διαπιστώσει αν βρίσκονται σε ικανοποιητική κατάσταση για τους απαιτούμενους ελιγμούς.

5.1.3 Πριν από την είσοδο του αεροπλάνου στο διάδρομο, θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει ο κυβερνήτης όλους τους απαραίτητους ελέγχους, καθώς και τη διαδικασία ελέγχου πριν την απογείωση (before takeoff checklist), στον ειδικό χώρο που έχει διαμορφωθεί σαν Πίστα-Περιοχή Ελιγμών, ώστε να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις και η πρόκληση ζημιών στην προπέλα από ελαφριά χαλίκια.

5.1.4 Η είσοδος στο διάδρομο γίνεται με ευθύνη του κυβερνήτη! Πριν από κάθε κίνηση του αεροπλάνου στο διάδρομο, θα πρέπει να έχει συντονίσει τον ασύρματό του στη συχνότητα 119,70 MHz και να διεξάγει όλη την προβλεπόμενη διαδικασία επικοινωνιών, ακόμα κι αν κανένα άλλο αεροπλάνο δεν βρίσκεται είτε στο έδαφος είτε στον κύκλο του ΑΠΚ.

5.1.5 Η τροχοδρόμηση πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τη διαδικασία για Soft Field Operations (χειριστήριο τραβηγμένο πίσω), ώστε να προστατεύεται ο ριναίος τροχός και η προπέλα.

5.2 Απογείωση από το ΑΠΚ

5.2.1 Πριν την απογείωση, είναι αποκλειστική ευθύνη του κυβερνήτη να έχει ελέγξει τις καιρικές συνθήκες της περιοχής, ώστε η απογείωση και η πτήση να διεξαχθούν με ασφάλεια. Επίσης, πρέπει να έχει υπολογίσει και να είναι απόλυτα βέβαιος ότι το μέγιστο βάρος απογείωσης του αεροπλάνου, σε συνδυασμό με το ύψος πυκνότητας του ΑΠΚ, του επιτρέπουν την ασφαλή απογείωσή του τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή.

5.2.2 Επισημαίνεται ότι είναι πολύ σημαντική η επιλογή του διαδρόμου απογείωσης, λαμβάνοντας υπόψη τη διεύθυνση του ανέμου. Για το λόγο αυτό, υπάρχουν δύο ανεμούρια στο ΑΠΚ, ένα στο βόρειο και ένα στο νότιο άκρο του διαδρόμου. Επίσης, η πλαγιότητα και η ένταση του ανέμου πρέπει να βρίσκονται οπωσδήποτε εντός των ορίων του αεροπλάνου και, φυσικά, των δυνατοτήτων του χειριστή.

5.2.3. Πριν την έναρξη της επιτάχυνσης για απογείωση, αλλά και κατά τη διάρκεια της, ο κυβερνήτης πρέπει να έχει βεβαιωθεί ότι ο διάδρομος είναι καθαρός και χωρίς εμπόδια.
Μετά την απογείωση και φτάνοντας στα 1.000 ft, επικοινωνούμε με τον Πύργο Ελέγχου του LGTS στη συχνότητα 120,80 MHz (Θεσσαλονίκη RADAR), για να δηλώσουμε την παρουσία μας στην ΤΜΑ.

5.2.4 Αν το αεροπλάνο έχει δύο ασυρμάτους, πρέπει να έχουμε σε ακρόαση και τις δύο συχνότητες για όσο χρόνο αυτό είναι απαραίτητο. Η αλλαγή συχνότητας από τη συχνότητα του ΑΠΚ (119,70 MHz) στη συχνότητα του Θεσσαλονίκη RADAR (120,80 MHz), γίνεται όταν ο κυβερνήτης έχει βεβαιωθεί ότι βρίσκεται εκτός της περιοχής κυκλοφορίας του ΑΠΚ.

5.2.5 Η πτήση ξεκινάει με κώδικα (SQUAWK) 7000 και αλλάζει μόνο αν κάποιος Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΕΚ) μας ζητήσει να βάλουμε έναν διαφορετικό κώδικα στην πορεία.

5.3 Προσέγγιση και προσγείωση στο ΑΠΚ

5.3.1 Κατά τη διαδικασία της προσέγγισης στο ΑΠΚ και σε απόσταση 5 (πέντε) μιλίων από αυτό, επικοινωνούμε στη συχνότητα 119,70 MHz για να ενημερώσουμε την κυκλοφορία σχετικά με τις προθέσεις μας, ενημερώνοντας ταυτόχρονα και το Θεσσαλονίκη RADAR στη συχνότητα 120,80 MHz ότι είμαστε σε επαφή και στην περιοχή του ΑΠΚ.

5.3.2 Ο συντονισμός στη συχνότητα 119,70 MHz και η διενέργεια όλων των προβλεπόμενων διαδικασιών επικοινωνίας κατά τις φάσεις της τροχοδρόμησης, απογείωσης, προσέγγισης και προσγείωσης **είναι υποχρεωτικός,** ακόμα κι αν κανένα άλλο αεροπλάνο δεν βρίσκεται στο έδαφος ή στον κύκλο του ΑΠΚ.

5.3.3 Συνεχίζοντας την προσέγγιση και όσο το δυνατόν συντομότερα, πρέπει να επιλέξουμε τον κατάλληλο διάδρομο προσγείωσης, εφόσον γνωρίζουμε τη διεύθυνση του ανέμου στο ΑΠΚ. Αν όχι, κάνουμε ένα χαμηλό πέρασμα (low pass) πάνω από το διάδρομο σε ασφαλές ύψος που μας επιτρέπει την οπτική επαφή με τα ανεμούρια, ενημερώνοντας στη συχνότητα για χαμηλό πέρασμα πάνω από τον διάδρομο, ώστε να δούμε τη διεύθυνση του ανέμου και να επιλέξουμε τη σωστή κατεύθυνση προσγείωσης.

5.3.4 Μετά την προσγείωση, εκκενώνουμε το διάδρομο όσο το δυνατόν συντομότερα μέσω του σημείου εισόδου-εξόδου του διαδρόμου. Αν χρειαστεί, οπισθοδρομούμε (back track) και συνεχίζουμε την τροχοδρόμηση μέχρι την έξοδό μας από το διάδρομο.

5.3.5 Πριν σταθμεύσουμε και ακινητοποιήσουμε το αεροπλάνο στις προβλεπόμενες θέσεις, οφείλουμε **υποχρεωτικά** να το ανεφοδιάσουμε με καύσιμα, σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται παρακάτω στην παράγραφο 5.5.

5.4 Στάθμευση αεροπλάνου

Μετά το πέρας της πτήσης και εφόσον δεν ακολουθεί κάποια άλλη πτήση σε σύντομο χρονικό διάστημα, το αεροπλάνο πρέπει να ακινητοποιηθεί στις προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης και να ασφαλιστεί όπως απαιτείται (chocks, ασφάλειες, δέσιμο, κάλυμμα pitot, σκίαστρο, κ.λπ.).

5.5 Ανεφοδιασμός αεροπλάνων

Η διαδικασία του ανεφοδιασμού των αεροπλάνων με καύσιμα γίνεται σύμφωνα με τις λεπτομερείς οδηγίες της ξεχωριστής διαδικασίας που έχει θεσπιστεί για το σκοπό αυτό, ενώ η εκπαίδευση για την εφαρμογή της εν λόγω διαδικασίας **είναι υποχρεωτική** για όλους τους χειριστές που θέλουν να πετάξουν από το ΑΠΚ. Το είδος καυσίμου που θα χρησιμοποιείται, μέχρι νεοτέρας, είναι το **AVGAS 100LL** χρώματος μπλε.

5.6 Κύκλος ΑΠΚ

Ο κύκλος απογείωσης, προσέγγισης και προσγείωσης γίνεται πάντα από τη δυτική πλευρά του ΑΠΚ, επειδή το υψόμετρο του εδάφους βόρεια και βορειοανατολικά του ΑΠΚ καθιστά την προσέγγιση για προσγείωση στον 21 με αριστερό κύκλο, αλλά και την απογείωση από τον 03 με δεξιό κύκλο δυσκολότερη και πιο επικίνδυνη. Ένας επιπλέον λόγος, είναι το γεγονός ότι επηρεάζεται ελάχιστα ο οικισμός του Κολχικού και αποφεύγονται τα παράπονα και οι τριβές με τους κατοίκους, τους οποίους θέλουμε οπωσδήποτε στο πλευρό μας.
Ακολουθεί ενδεικτική εικόνα κύκλου:



6. ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Οι χειριστές που επιχειρούν από το ΑΠΚ, θα πρέπει να έχουν κατά νου τις παρακάτω βασικές διαφορές του εν λόγω πεδίου, σε σχέση με τα μεγάλα και ελεγχόμενα αεροδρόμια:

- Δεν υπάρχει ATIS: πρέπει να ελέγξεις οπτικά τα ανεμούρια, γιατί ο άνεμος μπορεί να αλλάξει διεύθυνση σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα,
- Δεν υπάρχει ATC: χωρίς αυστηρό έλεγχο αεροδρομίου χαλαρώνεις ασυνείδητα,
- Δεν υπάρχει ζώνη προστασίας από ATC: στα χαμηλά ύψη είσαι ευάλωτος σε drones, χαρταετούς, αερομοντέλα, κ.λπ.,
- Δεν υπάρχουν μηχανικοί: πρέπει να ανεφοδιάζεις με καύσιμα, να ελέγχεις και να συμπληρώνεις λάδια μόνος σου, να καθαρίζεις το παρμπρίζ, κ.λπ.,
- Βρεγμένο έδαφος ή χόρτο: ολισθηρός διάδρομος, μαλακό υπόστρωμα, ήτοι, σημαντική αύξηση των αποστάσεων προσγείωσης και απογείωσης! Ειδικά την άνοιξη, δεν ξέρεις αν πέρασε κάποια σύντομη βροχή.

ΠΡΟΣΟΧΗ! Κανένας απολύτως δεν είναι υπεράνω του παρόντος Κανονισμού, άσχετα από το ποιος είναι και το τι έχει προσφέρει μέχρι σήμερα στην Αερολέσχη!

Η ασφάλεια είναι υπεράνω πάντων!



