



ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ 10^η Έκδοση

- Άρθρο 1 : Χειριστής αεροπλάνου της ΑΛΘ
 - Άρθρο 2 : Επιβάτης αεροπλάνου της ΑΛΘ
 - Άρθρο 3 : Υποχρεώσεις κυβερνήτη αεροπλάνου της ΑΛΘ
 - Άρθρο 4 : Διαθεσιμότητα σε τύπο και έλεγχος πτητικής ικανότητας
 - Άρθρο 5 : Δέσμευση αεροπλάνου
 - Άρθρο 6 : Περιορισμοί στις πτήσεις με αεροπλάνα της ΑΛΘ
 - 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
- Παράρτημα 1

Άρθρο 1. ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΤΗΣ ΑΛΘ

1.1 Με τα αεροπλάνα της ΑΛΘ μπορούν να πετάξουν αποκλειστικά και μόνον οι χειριστές που είναι μέλη της ΑΛΘ, οι μαθητές της Σχολής Χειριστών της ΑΛΘ και οι εξουσιοδοτημένοι εκπαιδευτές της ΑΛΘ, τα στοιχεία των οποίων αναγράφονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 του παρόντος Κανονισμού, για εκπαίδευση και διατήρηση της πτητικής τους ικανότητας (Καταστατικό άρθρα 4 & 5) και εφόσον τηρούν τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στον παρόντα Κανονισμό.

Ειδικά όσον αφορά τους παραπάνω αναφερόμενους εξουσιοδοτημένους εκπαιδευτές, πέραν των επαγγελματικών τους πτήσεων για λογαριασμό των μελών και των μαθητών της Σχολής Χειριστών της ΑΛΘ, οι όποιες άλλες πτήσεις τους μπορούν να γίνονται αποκλειστικά και μόνο για λόγους αναψυχής και σε καμία περίπτωση για την άσκηση των όποιων επαγγελματικών τους δικαιωμάτων.

1.2 Όλοι οι χειριστές μέλη της ΑΛΘ, για να διατηρούν επίκαιρη την πτητική τους ικανότητα και να μπορούν να χρησιμοποιούν τα αεροπλάνα της ΑΛΘ, εφόσον δεν έχουν πραγματοποιήσει καμία πτήση με ελαφρά μονοκινητήρια εμβολοφόρα αεροπλάνα ξηράς **εντός του τελευταίου εξαμήνου** από την ημερομηνία που επιθυμούν να πετάξουν, θα πρέπει να περάσουν από **Έλεγχο Πτητικής Ικανότητας (ΕΠΙ)** σύμφωνα με τα όσα αναγράφονται λεπτομερέστερα στην παράγραφο 4.2 του παρόντος Κανονισμού.

Ειδικότερα και στη συνέχεια του παρόντος Κανονισμού, ως εξάμηνο ορίζεται το χρονικό διάστημα των 6 (έξι) μηνών που πέρασε μετά την τελευταία τους πτήση, την ανανέωση ή έκδοση του πτυχίου τους, καθώς και από οποιαδήποτε άλλη εξέταση ή έλεγχο που προβλέπεται στον παρόντα Κανονισμό.

1.3 Οι χειριστές μέλη της ΑΛΘ, χαρακτηρίζονται σύμφωνα με την πτητική τους εμπειρία ως εξής:

α. Χειριστής Β' χαρακτηρίζεται ο κάτοχος Πτυχίου Χειριστή Ιδιωτικών Αεροπλάνων (PPL), μέλος της ΑΛΘ, μέχρι να καταγράψει συνολικό χρόνο πτήσης 100 (εκατό) ωρών στο Ημερολόγιο Πτήσεων του (Logbook).

β. Χειριστής Α' χαρακτηρίζεται ο κάτοχος Πτυχίου Χειριστή Ιδιωτικών Αεροπλάνων (PPL), μέλος της ΑΛΘ, ο οποίος έχει καταγράψει στο Ημερολόγιο Πτήσεων του (Logbook) περισσότερες από 100 (εκατό) ώρες πτήσης. Ο χαρακτηρισμός ενός χειριστή μέλους ως «Χειριστής Α'», γίνεται μόλις διαπιστωθεί ο αριθμός των ωρών πτήσης του και κατόπιν εντολής του Αντιπροέδρου του Δ.Σ. προς τη Γραμματεία της ΑΛΘ.

γ. Χειριστής Ασφαλείας χαρακτηρίζεται ο κάτοχος Πτυχίου Χειριστή Ιδιωτικών Αεροπλάνων (PPL), μέλος της ΑΛΘ, ο οποίος έχει καταγράψει στο Ημερολόγιο Πτήσεων του (Logbook) περισσότερες από 250 (διακόσιες πενήντα) ώρες πτήσης, καθώς και όλοι οι κάτοχοι Πτυχίου Επαγγελματία Χειριστή Αεροπλάνων (CPL ή ATPL). Ο χαρακτηρισμός ενός χειριστή μέλους ως «Χειριστής Ασφαλείας», γίνεται μόλις διαπιστωθεί ο αριθμός των ωρών πτήσης του και κατόπιν εντολής του Αντιπροέδρου του Δ.Σ. προς τη Γραμματεία της ΑΛΘ.



1.4 Χειριστής που είναι ήδη κάτοχος οποιασδήποτε κατηγορίας πτυχίου χειριστή και επιθυμεί να εγγραφεί μέλος της ΑΛΘ, για να έχει τα δικαιώματα που απορρέουν από τον παρόντα Κανονισμό, υποχρεούται να καταθέσει στη Γραμματεία της ΑΛΘ το πρωτότυπο Ημερολόγιο Πτήσεων 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 του παρόντος Κανονισμού. Στην περίπτωση αυτή, ο ΕΠΙ μετρά και σαν διαθεσιμότητα στον τύπο του αεροπλάνου με το οποίο έγινε ο έλεγχος.

1.5 Μαθητής της Σχολής Χειριστών της ΑΛΘ που υπόκειται σε επιτυχή εξέταση αέρος και αποκτά το πτυχίο χειριστού, θεωρείται ότι, ταυτόχρονα με την εξέταση αέρος, περνά και ΕΠΙ, αλλά και διαθεσιμότητα στον τύπο του αεροπλάνου με το οποίο έγινε η εξέταση αέρος.

1.6 Την εκπαίδευση αέρος των μαθητών της Σχολής Χειριστών της ΑΛΘ, τον Έλεγχο Πτητικής Ικανότητας (ΕΠΙ) και, γενικά, όλες τις εξετάσεις και τους ελέγχους πτήσεων που αναφέρονται στον παρόντα Κανονισμό, πραγματοποιούν αποκλειστικά και μόνο οι εξουσιοδοτημένοι εκπαιδευτές αέρος που συνεργάζονται με την ΑΛΘ, τα στοιχεία των οποίων αναγράφονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 του παρόντος Κανονισμού.

Άρθρο 2. ΕΠΙΒΑΤΗΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΤΗΣ ΑΛΘ

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

2.2 Παιδιά κάτω των 18 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 ΑΛΘ, μπορεί να ζητήσει από τη Γραμματεία της ΑΛΘ «Δίπλωμα Πτήσης Εθισμού».

Άρθρο 3. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΤΗΣ ΑΛΘ

3.1 Ο κυβερνήτης αεροπλάνου της ΑΛΘ οφείλει:

α. Να έχει σε ισχύ τα προβλεπόμενα πτυχία, άδειες, ικανότητες και ειδικότητες που απαιτούνται για την πτήση που πρόκειται να διενεργήσει, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της Διεθνούς, Ευρωπαϊκής και Ελληνικής Νομοθεσίας, καθώς και τις σχετικές διατάξεις (AIP Greece) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

β. Να ακολουθεί συνειδητά όλους τους Νόμους, καθώς και τους Κανονισμούς της ΥΠΑ, που αφορούν τις πτήσεις με ελαφρά αεροπλάνα.

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

δ. Να χρησιμοποιεί τα αεροπλάνα της ΑΛΘ με τρόπο τέτοιο, που να αποκλείει κάθε άμεση ή έμμεση οικονομική εκμετάλλευση, ακόμα και από άλλα μέλη χειριστές ή εκπαιδευτές της ΑΛΘ.

ε. Να συμπληρώνει όλα τα προβλεπόμενα έγγραφα πτήσεων πριν και μετά την πτήση και να τα καταθέτει στις αρμόδιες αρχές, καθώς και όλα τα προβλεπόμενα από την ΑΛΘ ημερολόγια και βιβλία πτήσεων.

στ. Να έχει αποδεχτεί ανεπιφύλακτα τον παρόντα Κανονισμό Τεχνικής Εκμετάλλευσης.

ζ. Να εξοφλεί όλες τις οικονομικές του εκκρεμότητες και υποχρεώσεις πριν από την έναρξη της πτήσης.

η. 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 στην ΑΛΘ και έναντι παντός τρίτου σε περίπτωση μη συμμόρφωσης.

3.2 Το Δ.Σ. ορίζει ως υπεύθυνους για την παράδοση και παραλαβή των αεροπλάνων της ΑΛΘ τους εκάστοτε εξουσιοδοτημένους μηχανικούς, ή βοηθούς μηχανικούς, της ΑΛΘ (EMA). Κάθε χειριστής παραλαμβάνει το αεροπλάνο πριν την πτήση από έναν EMA και το παραδίδει μετά την πτήση σε έναν EMA. Η παράδοση και η παραλαβή γίνονται κατόπιν λεπτομερούς ελέγχου και από τους δύο, χειριστή και EMA, σχετικά με την κατάσταση του αεροπλάνου οπτικά, την ένδειξη του ωρομέτρου, την ύπαρξη των απαραίτητων πιστοποιητικών, εγχειριδίων και παρελκόμενων εντός του αεροπλάνου, καθώς και για κάθε τι ασυνήθιστο που θα υποπέσει στην αντίληψή τους.



Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπως όταν η παράδοση ή η παραλαβή του αεροπλάνου γίνεται εκτός των ωραρίων εργασίας των ΕΜΑ, ο χειριστής μπορεί να παραλάβει και να παραδώσει το αεροπλάνο χωρίς τη φυσική παρουσία του ΕΜΑ, αλλά πάντοτε κατόπιν προηγούμενης συνεννόησης μεταξύ τους.

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

3.4 Μετά την προσγείωση, ο κυβερνήτης αναφέρει στον ΕΜΑ κάθε παρατήρηση σχετική με τη λειτουργία του αεροπλάνου που ενδεχομένως να έχει και αναγράφει τις παρατηρήσεις του στο σχετικό χώρο του Τεχνικού Ημερολογίου (Technical Logbook) του αεροπλάνου, εφόσον αυτό κριθεί απαραίτητο από τον ΕΜΑ.

3.5 Η πληρωμή της πτήσης γίνεται αμέσως μετά την πτήση, είτε στη Γραμματεία της ΑΛΘ είτε στον ΕΜΑ, ο οποίος είναι εξουσιοδοτημένος να εισπράττει τα χρήματα, να υπογράφει την απόδειξη και να τα αποδίδει στη Γραμματεία της ΑΛΘ, είτε μέσω χρέωσης της πιστωτικής κάρτας του χειριστή μέλους της ΑΛΘ από τη Γραμματεία.

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

3.7 Όλοι οι χειριστές μέλη της ΑΛΘ που δεν έχουν πραγματοποιήσει καμία πτήση με ελαφρά μονοκινητήρια εμβολοφόρα αεροπλάνα ξηράς κατά το χρονικό διάστημα των αμέσως προηγούμενων 3 (τριών) μηνών πριν από την έναρξη μιας πτήσης, άσχετα από το αν θα μεταφέρουν επιβάτες ή όχι, για να λειτουργήσουν με την ιδιότητα του κυβερνήτη, θα πρέπει να κάνουν τουλάχιστον 3 (τρεις) αποπροσγειώσεις (touch & goes) με έναν εκπαιδευτή της ΑΛΘ, ή με έναν «Χειριστή Ασφαλείας», ο οποίος, φυσικά, θα πρέπει να έχει πετάξει ο ίδιος κατά το αμέσως προηγούμενο τρίμηνο (Κανονισμός JAR-FCL 1.026a και ΠΔ33/2002 σελ. 327).

Άρθρο 4. ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΥΠΟ ΚΑΙ ΕΤΗΣΙΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

4.1 ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΥΠΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

4.1.1 Προϋποθέσεις για διαθεσιμότητα στον τύπο του C-172:

α. Για να κριθεί κάποιος χειριστής διαθέσιμος στον τύπο του C-172, πρέπει να είναι μέλος της ΑΛΘ και να έχει τακτοποιημένες όλες τις οικονομικές του υποχρεώσεις προς την ΑΛΘ.

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 από πρακτική εξέταση αέρος, σύμφωνα με τα όσα αναγράφονται λεπτομερέστερα στην παράγραφο 4.2.1 εδάφιο γ του παρόντος Κανονισμού. Ο χρόνος πτήσης γράφεται με τον εξεταζόμενο σαν Κυβερνήτη και η εξέταση αυτή γίνεται μόνο υπό την προϋπόθεση ότι ο εξεταζόμενος πέτυχε το ελάχιστο ποσοστό επιτυχίας της παραγράφου 4.1.1β.

δ. Από τις παραπάνω προϋποθέσεις 4.1.1.β και 4.1.1.γ εξαιρούνται οι μαθητές της Σχολής Χειριστών της ΑΛΘ, οι οποίοι θεωρείται ότι είναι διαθέσιμοι στον τύπο του αεροπλάνου με τον οποίο έγινε η εξέτασή τους για την απόκτηση του πτυχίου χειριστού (PPL), εφόσον εξετάστηκαν στον παραπάνω αναφερόμενο τύπο αεροπλάνου.

4.1.2 Προϋποθέσεις για διαθεσιμότητα στον τύπο του C-182:

α. Για να κριθεί κάποιος χειριστής διαθέσιμος στον τύπο του C-182, πρέπει να είναι μέλος της ΑΛΘ και να έχει τακτοποιημένες όλες τις οικονομικές του υποχρεώσεις προς την ΑΛΘ.

β. Να έχει καταγράψει στο Ημερολόγιο Πτήσεων του (Logbook) συνολικά 85 (ογδόντα πέντε) ώρες πτήσης στο C-152 ή στο C-172 και τουλάχιστον 3 (τρεις) επιπλέον ώρες εκπαιδευτικής πτήσης στο C-182, με οποιονδήποτε εξουσιοδοτημένο εκπαιδευτή της ΑΛΘ σε διπλό (dual) χειρισμό.

γ. Είναι δυνατόν ένας υποψήφιος, πάντα κατά την κρίση του εκάστοτε εκπαιδευτή, να χρειαστεί περισσότερες από τις παραπάνω αναγραφόμενες επιπλέον ώρες εκπαιδευτικής πτήσης στο C-182, γιατί σημασία έχει να πειστεί ο εκπαιδευτής ότι ο συγκεκριμένος υποψήφιος είναι ασφαλής, μπορεί να πετά το συγκεκριμένο αεροπλάνο με ασφάλεια και επιδεξιότητα, αλλά και να χειρίζεται επωφελώς τα όργανα με τα οποία είναι εξοπλισμένο.

δ. 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).



ε. Να περάσει επιτυχώς από πρακτική εξέταση αέρος, σύμφωνα με τα όσα αναγράφονται λεπτομερέστερα στην παράγραφο 4.2.1 εδάφιο γ του παρόντος Κανονισμού. Ο χρόνος πτήσης γράφεται με τον εξεταζόμενο σαν Κυβερνήτη και η εξέταση αυτή γίνεται μόνο υπό την προϋπόθεση ότι ο εξεταζόμενος πέτυχε το ελάχιστο ποσοστό επιτυχίας της παραγράφου 4.1.2δ.

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 εξουσιοδοτημένο εκπαιδευτή της ΑΛΘ.

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

4.2 ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΧΕΙΡΙΣΤΟΥ

4.2.1 Οι προϋποθέσεις για να περάσει ο χειριστής επιτυχώς τον Έλεγχο Πτητικής Ικανότητας (ΕΠΙ) είναι:

α. Πριν από την πτήση να συζητηθούν :

- Ο τύπος του αεροπλάνου που συνήθως πετά ο χειριστής και στον οποίο θα πρέπει να εξεταστεί
- Ο τύπος των πτήσεων που κάνει συνήθως
- Το σύνολο των ωρών πτήσης του, η πρόσφατη πείρα και η τελευταία του πτήση

β. Να γίνει προφορική επανάληψη στα αντικείμενα:

- Συμπλήρωση Σχεδίου Πτήσης, Γενικού Δηλωτικού και Στατιστικού Εντύπου
- Κανόνες εναέριας Κυκλοφορίας σε ισχύ, VFR διαδρομές, κλπ.
- Συστήματα αεροσκάφους (Άτρακτος, Συστήματα ελέγχου πτήσης, Κινητήρας, Προπέλα, Σύστημα καυσίμων, Σύστημα πέδησης, Ηλεκτρικό σύστημα, Σύστημα φωτισμού, Πιλοστατικό σύστημα και όργανα, Σύστημα υποπίεσης και όργανα, Σύστημα προειδοποίησης απώλειας στήριξης, Εξοπλισμός θαλάμου διακυβέρνησης)
- Συσκευές ασυρμάτων και ραδιοβοηθήματα (αναγνώριση και σωστή χρήση COM1, COM2, VOR, ADF, DME, ILS, Transponder, GPS)
- 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 το Προσάρτημα 3 των Κανονισμών JAR-FCL 1.240 (ΠΔ33/2002 σελ. 390-394), ή σύμφωνα με την κρίση του εξουσιοδοτημένου εκπαιδευτή της ΑΛΘ, ενώ ο χρόνος πτήσης γράφεται με τον εξεταζόμενο σαν Κυβερνήτη.

4.2.2 Εφόσον ο εξεταζόμενος κριθεί ικανός να πετά με ασφάλεια, τότε αυτό αναγράφεται στο χώρο των σημειώσεων του Ημερολογίου Πτήσεων (Logbook) του ελεγχόμενου χειριστή μέλους και υπογράφεται από τον εξουσιοδοτημένο εκπαιδευτή της ΑΛΘ.

Στη συνέχεια, ο εξουσιοδοτημένος εκπαιδευτής της ΑΛΘ, συμπληρώνει το σχετικό έντυπο και μεταβιβάζει αμέσως τα στοιχεία του εξεταζόμενου στη Γραμματεία της ΑΛΘ, ώστε να ενημερωθεί η «Κατάσταση Ελέγχων Πτητικής Ικανότητας Χειριστών».

4.2.3 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.

4.2.4 Χειριστές που περνούν επιτυχή εξέταση αέρος για έκδοση, ή ανανέωση, ή επέκταση του πτυχίου χειριστού, προσμετρούν αυτήν την εξέταση και σαν ΕΠΙ.

Άρθρο 5. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

5.1 ΔΕΣΜΕΥΣΗ

5.1.1 Κάθε χειριστής μέλος της ΑΛΘ, μπορεί να δεσμεύει μόνο 1 (ένα) αεροπλάνο εκ των προτέρων για σύντομη τοπική πτήση, για πτήση ταξιδιού λίγων ή περισσότερων ημερών, ή για να το χρησιμοποιήσει κατά τη διάρκεια των διακοπών του, σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Άρθρου.

5.1.2 Η δέσμευση αεροπλάνου γίνεται μόνο από τη Γραμματεία της ΑΛΘ, ή τον EMA και από κανέναν άλλον. Η Γραμματεία της ΑΛΘ, ή ο EMA, ελέγχει υποχρεωτικά και χωρίς εξαιρέσεις:

- α. αν ο χειριστής είναι διαθέσιμος στον τύπο του αεροπλάνου για το οποίο έχει γίνει η δέσμευση (§ 4.1)
- β. αν ο χειριστής έχει πετάξει το τελευταίο εξάμηνο (§ 1.2) ή πέρασε από Έλεγχο Πτητικής Ικανότητας (§ 4.2)
- γ. αν ο χειριστής έχει πετάξει το τελευταίο τρίμηνο (§ 3.7)
- δ. αν ο χειριστής είναι οικονομικά τακτοποιημένος (§ 3.1.ζ)



Σε περίπτωση που δεν πληρούνται **όλες** οι παραπάνω προϋποθέσεις, η Γραμματεία, ή ο EMA, ακυρώνει ή αρνείται τη δέσμευση του αεροπλάνου και ενημερώνει το χειριστή για τους λόγους.

5.1.3 Τα αεροπλάνα δεσμεύονται από τους χειριστές με βάση την αρχή του "ποιός το ζήτησε πρώτος".

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 για άλλο χειριστή, αν το αεροπλάνο που δέσμευσε ο ίδιος, την ημέρα και ώρα της δικής του δέσμευσης, συμβεί να μην είναι πλόιμο, ή συμβεί να έχει αποκλειστεί σε άλλο αεροδρόμιο, ή συμβεί, για οποιονδήποτε άλλο λόγο, να μην είναι διαθέσιμο.

5.1.6 Ο EMA έχει το δικαίωμα να παραδώσει στο χειριστή άλλο αεροπλάνο, διαφορετικό από αυτό που έχει δεσμεύσει, αν με τον τρόπο αυτό διευκολύνει το γενικότερο προγραμματισμό της ΑΛΘ και ο χειριστής είναι διαθέσιμος στον τύπο του αεροπλάνου.

5.1.7 Η Διοίκηση της ΑΛΘ, ή σε έκτακτες περιπτώσεις ο Πρόεδρος του Δ.Σ. με τον Έφορο Υλικού και το Γενικό Γραμματέα από κοινού, έχουν τη δυνατότητα να ακυρώσουν τη δέσμευση οποιουδήποτε αεροπλάνου της ΑΛΘ, για να εξυπηρετήσουν έκτακτες και απρόβλεπτες ανάγκες που αφορούν τη γενικότερη εικόνα της ΑΛΘ προς την κοινωνία. Αυτονόητο είναι ότι, στην περίπτωση αυτή, θα καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια για την έγκαιρη ενημέρωση του θιγόμενου χειριστή και την κατά το δυνατόν καλύτερη εξυπηρέτησή του στο μέλλον.

5.1.8 Σε περίπτωση που όλα τα αεροπλάνα είναι δεσμευμένα, η Γραμματεία ή ο EMA, δημιουργεί "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 πριν 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 στο υπόστεγο 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 απελευθερώνει αμέσως τη δέσμευση αεροπλάνου, αν για κάποιο προσωπικό λόγο δεν θα κάνει την πτήση, αλλά το αργότερο εντός 24 (είκοσι τεσσάρων) ωρών πριν την προγραμματισμένη έναρξη της δέσμευσης.

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 τον αεροπορικό κώδικα καλής συμπεριφοράς και τα όσα ορίζονται στον παρόντα Κανονισμό.

5.2 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ

5.2.1 Το Δ.Σ. της ΑΛΘ μπορεί να δώσει σε χειριστές μέλη το δικαίωμα της «κατά προτεραιότητα» χρήσης ορισμένων αεροπλάνων της ΑΛΘ, εφόσον οι χειριστές αυτοί έχουν συνεισφέρει στην αγορά του συγκεκριμένου αεροπλάνου με τη μέθοδο της προαγοράς ωρών πτήσεως.

5.2.2 Χρήση αεροπλάνου «κατά προτεραιότητα», σημαίνει ότι ο χειριστής που έχει δικαίωμα προτεραιότητας θα ερωτάται πριν δεσμευτεί το αεροπλάνο αυτό από οποιονδήποτε άλλο χειριστή, ο οποίος δεν έχει δικαίωμα προτεραιότητας.



5.2.3 Αεροπλάνο που βαρύνεται με προτεραιότητα υπέρ κάποιου χειριστή, διατίθεται σε τρίτους χειριστές μόνο για δέσμευση σύντομου χρονικού διαστήματος (§ 5.3.1.α) και όχι για κλείσιμο μακρού χρονικού διαστήματος (§ 5.3.1.β). Όμως, ακόμα και στην περίπτωση του σύντομου χρονικού διαστήματος, ισχύει η προ της δέσμευσης ερώτηση, σύμφωνα με την παράγραφο 5.2.2. του παρόντος Κανονισμού.

5.3 ΤΡΟΠΟΙ ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

5.3.1 Διακρίνονται δύο αποδεκτοί τρόποι για τη δέσμευση των αεροπλάνων:

α. Βραχυχρόνια δέσμευση. δηλαδή, για ημερομηνία που απέχει σύντομο χρονικό διάστημα και μέχρι το τέλος του επόμενου μήνα από την ημερομηνία δέσμευσης.

β. Μακροχρόνια δέσμευση. δηλαδή, για ημερομηνία που απέχει μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από το τέλος του επόμενου μήνα από την ημερομηνία της δέσμευσης και μέχρι το τέλος του έτους.

5.3.2 Βραχυχρόνια δέσμευση: Κάθε χειριστής δικαιούται να δεσμεύσει το αεροπλάνο όσες φορές θέλει και για όσες ημέρες θέλει, εφόσον η δέσμευση θα γίνει μέχρι το τέλος του επόμενου μήνα από την ημερομηνία της δέσμευσης, με την προϋπόθεση ότι θα το έχει για 1 (ένα) μόνο Σαββατοκύριακο ή αργία για κάθε ημερολογιακό μήνα.

5.3.3 Μακροχρόνια δέσμευση: Κάθε χειριστής δικαιούται να δεσμεύσει μόνο 1 (ένα) Σαββατοκύριακο ή αργία για κάθε ημερολογιακό μήνα. Καθημερινές, δηλαδή από Δευτέρα μέχρι Παρασκευή, μπορεί να δεσμεύσει το αεροπλάνο όσες φορές θέλει και για όσες ημέρες θέλει κάθε φορά.

5.3.4 Ειδικά για τους χειριστές που επιθυμούν να κάνουν τις διακοπές τους με αεροπλάνο της ΑΛΘ, επιτρέπεται κατ' εξαίρεση να δεσμεύσουν εκ των προτέρων ένα αεροπλάνο για δύο ή περισσότερα συνεχόμενα Σαββατοκύριακα ή αργίες, υπό την απαραίτητη προϋπόθεση ότι θα δεσμεύσουν και θα χρεωθούν και όλες τις εργάσιμες ημέρες μεταξύ αυτών.

5.3.5 Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Πτήσεων (Αντιπρόεδρος του Δ.Σ.) της ΑΛΘ, επιφορτίζεται με τον έλεγχο της σωστής εφαρμογής του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 6. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΙΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΤΗΣ ΑΛΘ

6.1 Η ΑΛΘ, με απώτερο σκοπό να προστατέψει τα μέλη και την περιουσία της, ορίζει τους παρακάτω πρόσθετους κανονισμούς ασφαλείας:

6.1.1 Απαιτούμενα καιρικά ελάχιστα για τις πτήσεις:

α. Χειριστές Ασφαλείας, Χειριστές Α' και επαγγελματίες χειριστές, μπορούν να πετούν με τα αεροπλάνα της ΑΛΘ υπό τις καιρικές συνθήκες που προβλέπει η Νομοθεσία για τις VFR και SVFR πτήσεις και να απογειώνονται ή να προσγειώνονται με τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια πλαγιότητας ανέμου, όπως αυτά ορίζονται στο Εγχειρίδιο Λειτουργίας (Airplane Flight Manual) του αεροπλάνου.

β. Χειριστές Β' μπορούν να πετούν με τα αεροπλάνα της ΑΛΘ μόνο υπό τις καιρικές συνθήκες που προβλέπει η Νομοθεσία για τις VFR πτήσεις (AIP Greece – Vol.1 / RAC 1-1-4), να απογειώνονται με πλαγιότητα ανέμου όχι μεγαλύτερη από 10 (δέκα) κόμβους και ελάχιστη βάση νεφών στις 2.500 (δύο χιλιάδες πεντακόσια) πόδια και άνω, ή 1000 (χίλια) πόδια πάνω από το ύψος πτήσης, όποιο από τα δύο δίνει το μεγαλύτερο ύψος. Ειδικά και μόνο για τους περιορισμούς αυτού του εδαφίου, ορίζεται ότι, όταν στο αεροπλάνο επιβαίνει και άλλος χειριστής μέλος που καταλαμβάνει τη θέση του συγκυβερνήτη και έχει ανώτερο χαρακτηρισμό χειριστή από αυτόν του κυβερνήτη, τότε, για τον καθορισμό των ελάχιστων καιρικών συνθηκών, λαμβάνεται υπόψη η ικανότητα του συγκυβερνήτη.

γ. Χειριστές κάτοχοι ειδικότητας πτήσης με όργανα (IR), μπορούν να πετούν με τα αεροπλάνα της ΑΛΘ που είναι κατάλληλα εξοπλισμένα για πτήσεις με όργανα, σύμφωνα με τα ελάχιστα που προβλέπονται από την ΥΠΑ για πτήσεις δι' οργάνων.

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 τα ατομικά τους σωσίβια σε όλη τη διάρκεια της πτήσης.



6.5 Κανένας χειριστής μέλος δεν έχει το δικαίωμα να προσγειώσει αεροπλάνο της ΑΛΘ σε χωμάτινο ή στρωμένο με γρασίδι διάδρομο ή πεδίο προσγείωσης, έστω και ZZZZ αναγνωρισμένο από την Υ.Π.Α., παρά μόνο αν πρόκειται για αναγκαστική προσγείωση, ή άλλη κατάσταση έκτακτης ανάγκης (emergency), ή έχει πάρει την έγγραφη έγκριση του Υπευθύνου Ασφαλείας Πτήσεων (Αντιπροέδρου του Δ.Σ.) της ΑΛΘ.

6.6 Με τα αεροπλάνα της ΑΛΘ, 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 ΑΛΘ, όπως, ενδεικτικά αλλά όχι περιοριστικά, είναι:

α. Η προσωρινή απαγόρευση διανυκτερεύσεων ή ταξιδιών, ή η προσωρινή απαγόρευση κάθε πτήσης για την προετοιμασία των αεροπλάνων για αγώνες κ.λ.π., ή για την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών.

β. Η προσωρινή δέσμευση συγκεκριμένων αεροπλάνων για την άμεση εξυπηρέτηση των αναγκών της Σχολής Εκπαίδευσης Χειριστών.

Άρθρο 7. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ

7.1 Πτήσεις VFR κατά τη διάρκεια της νύχτας με αεροπλάνα της ΑΛΘ, γίνονται:

α. Σύμφωνα με τους κανονισμούς της ΥΠΑ (AIP Greece – Vol.1 / RAC 1-1-4 / §2.2.3 και 2.2.4)

β. Αφού ενημερωθεί από το χειριστή ο Αρχιμηχανικός της Α.Λ.Θ.

7.2 Πτήσεις αεροπλάνων της ΑΛΘ σε σχηματισμό.

7.2.1 Οι χειριστές της ΑΛΘ μπορούν να πετάξουν σε σχηματισμό με δική τους πρωτοβουλία, εφόσον έχουν υποστεί σχετική επιτυχή εκπαίδευση, διαπιστωμένη από εξουσιοδοτημένους εκπαιδευτές και έχουν πάρει την έγγραφη έγκριση του Αντιπροέδρου του Δ.Σ. της ΑΛΘ, ως υπευθύνου ασφαλείας των πτήσεων.

7.2.2 Η Αερολέσχη Θεσσαλονίκης συγκροτεί «Μόνιμη Ομάδα Σχηματισμών» (ΜΟΣ), σύμφωνα με τους παρακάτω όρους και προϋποθέσεις:

α. Η ΜΟΣ αποτελείται από τουλάχιστον 4 (τέσσερις) χειριστές, οι οποίοι εκπαιδεύονται από εξειδικευμένους εκπαιδευτές της Πολεμικής Αεροπορίας ή της ΑΛΘ και κρίνονται ικανοί να είναι μέλη της ομάδας.

β. Μετά τη συγκρότηση και την εκπαίδευση της ΜΟΣ, τα μέλη εκλέγουν μεταξύ τους τον αρχηγό της ομάδας.

γ. Οι χειριστές της ΜΟΣ εκπαιδεύονται με δικά τους έξοδα. Από τη στιγμή που θα κριθούν ικανοί, συγκροτούν κλειστή ομάδα. Άλλα μέλη χειριστές δεν μπορούν να εισέλθουν εκ των υστέρων στην ομάδα αυτή, παρά μόνο αν κάποιος ή κάποια από τα μέλη της ομάδας παραιτηθούν ή αποχωρήσουν. Αυτό γίνεται γιατί η εκπαίδευση ενός νέου μέλους στο σχηματισμό προϋποθέτει ταυτόχρονη πτήση όλων και, συνεπώς, σημαντικά έξοδα για τα υπόλοιπα μέλη της ομάδας.

δ. Η ΜΟΣ, από τη στιγμή που θα ολοκληρωθεί η εκπαίδευσή της, θα πετά σε σχηματισμό κατά τις εορτές και όποιες άλλες εκδηλώσεις της ζητηθεί από το Δ.Σ. της ΑΛΘ, κατόπιν έγγραφης πρόσκλησης προς τον αρχηγό της ΜΟΣ.

ε. Εφόσον υπάρξουν χρηματοδότες (σπόνσορες) για τις εκδηλώσεις αυτές, οι χειριστές της ΜΟΣ θα πετούν είτε με μειωμένα έξοδα, είτε δωρεάν.

Άρθρο 8. ΔΙΑΤΕΤΑΓΜΕΝΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ

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

8.2 Διατεταγμένες πτήσεις μπορούν να κάνουν μόνο οι «Χειριστές Ασφαλείας», οι «Χειριστές Α'» και οι Επαγγελματίες Χειριστές.

Άρθρο 9. ΤΑΞΙΔΙΑ ΜΕ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ΣΕ ΑΛΛΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

9.1 Οι χειριστές μέλη της ΑΛΘ, μπορούν να πετούν χωρίς περιορισμούς σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο, Ελληνικό ή ξένο, που είναι εγκεκριμένο από την Υ.Π.Α. του εκάστοτε Κράτους, εκτός των αεροδρομίων που αναφέρονται στην παράγραφο 6.5 του παρόντος Κανονισμού.



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

- α. Σχοινιά προσδέσεως σε καλή κατάσταση και κατάλληλο μήκος
- β. Τροχοεμπδοιστήρες (CHOCKS) τουλάχιστον για τις 2 (δύο) από τις ρόδες 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, κλπ)

9.3 Σε περίπτωση τεχνικής βλάβης κατά τη διάρκεια της παραμονής του αεροπλάνου σε άλλο αεροδρόμιο από αυτό της έδρας της ΑΛΘ, ο κυβερνήτης οφείλει:

- α. Να ενημερώσει αμέσως τον Αρχιμηχανικό της ΑΛΘ
- β. Να εξαντλήσει όλες τις δυνατότητες για την επισκευή της βλάβης σε συνεργασία με την τοπική Αερολέσχη, ή με μηχανικούς και υλικά που ενδεχομένως θα βρεθούν επί τόπου
- γ. Όταν κάθε άλλος τρόπος δεν είναι εφικτός, η ΑΛΘ αναλαμβάνει την ευθύνη να στείλει επιτόπου άλλο αεροπλάνο, με μηχανικό και ανταλλακτικά, για να φροντίσει για τον επαναπατρισμό του αεροπλάνου της. Στην περίπτωση αυτή, το 50% (πενήντα τοις εκατό) των πρόσθετων εξόδων του δεύτερου αεροπλάνου βαρύνουν το χειριστή στα χέρια του οποίου παρουσιάστηκε η βλάβη, εφόσον είναι υπαιτιότητά του, και το υπόλοιπο 50% (πενήντα τοις εκατό) βαρύνει το χειριστή που θα πετάξει μεταφέροντας το μηχανικό και τα υλικά του.

9.4 Χειριστής που προσγειώνεται σε άλλο αεροδρόμιο από αυτό της έδρας της ΑΛΘ, απαγορεύεται να παραχωρήσει το αεροπλάνο σε άλλον χειριστή ή εκπαιδευτή, για οποιουδήποτε είδους πτήσεις, χωρίς την προηγούμενη έγγραφη έγκριση του Δ.Σ. της ΑΛΘ.

Από την απαγόρευση της παραγράφου αυτής, εξαιρούνται μόνο οι περιπτώσεις κατά τις οποίες δύο χειριστές μέλη της ΑΛΘ ξεκινάνε την πτήση μαζί στο ίδιο αεροπλάνο και έχουν προσυμφωνηθεί ώστε ο ένας να πετάξει το σκέλος προς το αεροδρόμιο του προορισμού και ο άλλος το σκέλος της επιστροφής.

Άρθρο 10. ΟΜΑΔΙΚΕΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ (ΟΕΠ)

10.1 Υπάρχουν δύο ειδών ομαδικές εκπαιδευτικές πτήσεις (ΟΕΠ):

- α. Οι προγραμματισμένες και οργανωμένες από την ΑΛΘ
- β. Οι προγραμματισμένες και οργανωμένες από τα μέλη

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

- α. Να κινούνται στην ίδια διαδρομή 2 (δύο) ή περισσότερα αεροπλάνα
- β. Να δηλώνεται στον Έφορο Εκπαίδευσης της ΑΛΘ, τουλάχιστον 24 ώρες πριν τη διεξαγωγή της ΟΕΠ, ο σχεδιασμός, το πρόγραμμα, ο αρχηγός, τα αεροπλάνα και οι χειριστές που θα πάρουν μέρος
- γ. Να ενημερώνεται ο Αρχιμηχανικός της ΑΛΘ 48 ώρες πριν τη διεξαγωγή της ΟΕΠ

10.3 Για τις ΟΕΠ της παραγράφου 10.1 εδάφιο α, με πρόταση του Εφόρου Εκπαίδευσης που έχει και την ευθύνη της οργάνωσης των ΟΕΠ, ορίζεται από το Δ.Σ. ο αρχηγός που πρέπει να έχει τουλάχιστον το χαρακτηρισμό «Χειριστής Α'», ενώ, κυβερνήτες των αεροπλάνων, ορίζονται με τη συνεργασία του αρχηγού και του Εφόρου Εκπαίδευσης οι χειριστές με τα περισσότερα προσόντα ή τον υψηλότερο χαρακτηρισμό χειριστή.

10.4 Για τις ΟΕΠ της παραγράφου 10.1 εδάφιο β, αναλαμβάνει υποχρεωτικά ως αρχηγός ένας χειριστής που πρέπει να έχει τουλάχιστον το χαρακτηρισμό «Χειριστής Α'» και ορίζει τους κυβερνήτες σύμφωνα με τα προσόντα του καθενός, ή τον υψηλότερο χαρακτηρισμό χειριστή.

10.5 Προτεραιότητα στις ΟΕΠ έχουν κατά σειρά οι χειριστές, οι μαθητές, τα μέλη, οι συγγενείς 1^{ου} βαθμού των μελών και οι φίλοι της ΑΛΘ.

10.6 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 ασφαλή προσγείωσή τους στο αεροδρόμιο της έδρας της ΑΛΘ.

10.7 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.

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



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

10.10 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. ορίζει το βασικό τιμολόγιο με το οποίο θα χρεώνονται οι πτήσεις των αεροπλάνων της ΑΛΘ.

11.2 Κάθε χειριστής συμπληρώνει πριν και μετά από κάθε πτήση τις ενδείξεις του ωρομέτρου και του πραγματικού χρόνου διάρκειας της πτήσης. 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 (ΕΛΑΟ, διοργανώτριες Αερολέσχες, πυροπροστασία, κλπ.) ορίζεται από το ΔΣ.

11.4 Το κόστος των αεροπλάνων που διανυκτερεύουν εκτός της έδρας της ΑΛΘ υπολογίζεται ως εξής:

11.4.1 Για διανυκτερεύσεις σε αεροδρόμια εκτός αυτού της έδρας της ΑΛΘ, δεν γίνεται καμία επιπλέον χρέωση στο χειριστή, εφόσον το αεροπλάνο πετά και χρεώνεται για κάθε ημέρα τουλάχιστον 1 (μία) ώρα πτήσης τις καθημερινές και 2 (δύο) ώρες πτήσης τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες.

Παράδειγμα: Αν ένα αεροπλάνο διανυκτερεύσει ένα βράδυ καθημερινής, ο χειριστής θα χρεωθεί ως ελάχιστο 2 (δύο) ώρες πτήσης. Αν διανυκτερεύσει ένα βράδυ Σαββάτου ή αργίας, ο χειριστής θα χρεωθεί ως ελάχιστο 4 (τέσσερις) ώρες πτήσης, άσχετα από την πραγματική διάρκεια της πτήσης προς και από το αεροδρόμιο της διανυκτέρευσης.

11.4.2 Οι χειριστές μέλη της ΑΛΘ που έχουν πετάξει τουλάχιστον 20 (είκοσι) ώρες με αεροπλάνα της ΑΛΘ κατά το προηγούμενο δωδεκάμηνο από την ημέρα της διανυκτέρευσης, θα χρεώνονται τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες με 1 (μία) ώρα ανά ημέρα, όπως και τις καθημερινές.

11.4.3 Για προγραμματισμένες διανυκτερεύσεις, ο χειριστής πρέπει να ενημερώνει έγκαιρα τον Αρχιμηχανικό της ΑΛΘ, ώστε να ετοιμάζεται 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, είναι δυνατό να θεωρηθεί ως ανάρμοστη συμπεριφορά, να ελεγχθεί ο χειριστής και να του επιβληθούν ποινές σύμφωνα με απόφαση του Δ.Σ. της ΑΛΘ.

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

Άρθρο 13. ΠΟΙΝΕΣ

13.1 Σε περίπτωση που αναφερθεί ή διαπιστωθεί παράβαση του παρόντος Κανονισμού και χρειάζεται περαιτέρω διερεύνηση, τότε το Δ.Σ. αναθέτει στη Νομική Επιτροπή ή στον Αντιπρόεδρο του Δ.Σ. της ΑΛΘ, με την ιδιότητα του Υπευθύνου Ασφάλειας Πτήσεων, να ερευνήσει το γεγονός και, αν κριθεί αναγκαίο, να προχωρήσει σε απαγγελία κατηγορίας.

Το πόρισμα της Νομικής Επιτροπής, ή του Αντιπροέδρου, μαζί με την ποινή που ενδεχομένως προτείνεται, υποβάλλεται στο Δ.Σ. για λήψη απόφασης. Σε περίπτωση που η παράβαση είναι προφανής, τότε το Δ.Σ. μπορεί να προχωρήσει στην εξέταση της παράβασης, να καλέσει τον παραβάτη σε απολογία και να του επιβάλλει τις προβλεπόμενες ποινές.

13.2 Οι ποινές που είναι δυνατό να επιβληθούν για παράβαση του παρόντος Κανονισμού είναι:

- α. Ποινή προφορικής επίπληξης
- β. Ποινή γραπτής επίπληξης
- γ. Προσωρινή ή οριστική απαγόρευση πτήσεων με τα αεροπλάνα της ΑΛΘ
- δ. Προσωρινή ή οριστική διαγραφή από μέλος της ΑΛΘ



13.3 Σε περίπτωση που επιβληθούν 3 (τρεις) γραπτές επιπλήξεις στον ίδιο χειριστή, ο χειριστής αυτός τιμωρείται υποχρεωτικά με προσωρινή ή οριστική απαγόρευση πτήσεων με τα αεροπλάνα της ΑΛΘ, κατόπιν σχετικής απόφασης του Δ.Σ. της ΑΛΘ.

13.4 Σε περίπτωση συστηματικής καταστρατήγησης των ωρών δέσμευσης και επιστροφής των αεροπλάνων, το Δ.Σ. νομιμοποιείται να επιβάλλει και οικονομικές ποινές, το ύψος των οποίων μπορεί να ισούται μέχρι και το συνολικό κόστος των ωρών δέσμευσης.

13.5 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 ΑΛΘ.

Άρθρο 14. ΙΣΧΥΣ & ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

14.1 Ο παρών Κανονισμός Τεχνικής Εκμετάλλευσης των αεροπλάνων της ΑΛΘ αποτελεί τη 10η έκδοσή του και συντάχθηκε από το Δ.Σ. της ΑΛΘ κατά τη διάρκεια της συνεδρίασής του στις 20/03/2010.

14.2 Ο παρών Κανονισμός ισχύει από την **1^η Απριλίου 2010** και καταργεί κάθε προηγούμενο Κανονισμό από την ημερομηνία αυτή.

14.3 Ο Κανονισμός αυτός μπορεί να τροποποιηθεί και πάλι με απόφαση του Δ.Σ., μετά από προτάσεις των μελών του ή εισήγηση της Τεχνικής Επιτροπής.

14.4 Ο Κανονισμός αυτός να δημοσιευθεί στην επίσημη ιστοσελίδα της ΑΛΘ και να ενημερωθούν όλα τα μέλη χειριστές με τον πιο πρόσφορο τρόπο.

Για το Δ.Σ. της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης

Ο Πρόεδρος

Ο Γενικός Γραμματέας

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΩΣΤΑ

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΚΩΤΑΪΔΗΣ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Στοιχεία συνεργαζόμενων και εξουσιοδοτημένων εκπαιδευτών της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με απόφαση του Δ.Σ. στις 06/04/2016:

Επώνυμο	Όνομα	Όνομα πατρός	Ιδιότητα
Δάγγαρης	Παναγιώτης	Ιωάννης	Εκπαιδευτής – Εξεταστής
Κιακίδης	Δημήτριος	Κωνσταντίνος	Εκπαιδευτής
Μηλαράκης	Δημήτριος	Ιωάννης	Εκπαιδευτής