

Έκδοση: x.x.2025	Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 2025	Σε ισχύ: Μέχρι νεοτέρας
Νομική βάση: Άρθρο 9 του νόμου περί αεροπορικών μεταφορών (864/2014)		
Κυρώσεις λόγω μη συμμόρφωσης με τον κανονισμό προβλέπονται στα εξής: Άρθρα 175 και 178 του νόμου περί αεροπορικών μεταφορών (864/2014)		
Πληροφορίες για την τροποποίηση: Ο παρών κανονισμός καταργεί τον κανονισμό αεροναυσιπλοΐας OPS M2-9 σχετικά με τα ανεμόπτερα, ο οποίος εκδόθηκε από τη φινλανδική Υπηρεσία Ασφάλειας των Μεταφορών στις 6 Ιουλίου 2011 (TRAFI/4841/03.04.00.00/2011).		

ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ

Πίνακας περιεχομένων

1	SOVELTAMISALA.....	2
2	MÄÄRITELMÄT.....	2
3	TEKNISET MÄÄRÄYKSET.....	3
3.1	Liitimiä koskevat vaatimukset.....	3
3.1.1	Vaatimukset 1-paikkaisille liitimille.....	3
3.1.2	Vaatimukset 2-paikkaisille liitimille.....	3
3.2	Vaatimukset kilpailu- ja esittelytoiminnassa.....	3
3.3	Käyttörajoitukset ja huolto-ohjeet.....	3
3.4	Huolto-, korjaus- ja muutostyöt.....	4
3.5	Liitimen asiakirjat.....	4
3.6	Muun kuin jaloilta lähtevän liitimen luettelointi ja merkintä.....	4
3.7	Suomessa valmistetun liitimen merkinnät ja valmistuskirjanpito.....	5
4	TOIMINNALLISET MÄÄRÄYKSET.....	5
4.1	Varustevaatimukset.....	5
4.2	Lennon valmistelu ja suorittaminen.....	5
4.3	Muut toiminnalliset vaatimukset.....	6
5	OHJAAJALTA EDELLYTETTYÄ IKÄÄ, TIETOA, TAITOA JA KOKEMUSTA KOSKEVAT VAATIMUKSET.....	6
5.1	Ikää koskevat vaatimukset.....	6
5.2	Tietoa koskevat vaatimukset.....	6
5.3	Taito ja kokemus, jota edellytetään itsenäiseen lentämiseen.....	6
5.4	Kokemus, jota edellytetään matkustajan kuljettamiseen.....	7
5.5	Kokemus, jota edellytetään kaupalliseen lentotoimintaan liitimellä.....	7
5.6	Tiedollisten ja taidollisten vaatimusten todentaminen.....	7
6	KOULUTUS.....	8
7	ONNETTOMUUKSISTA JA VAARATILANTEISTA ILMOITTAMINEN.....	9
8	POIKKEUKSET.....	9
9	SIIRTYMÄMÄÄRÄYKSET.....	9

1 ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα ανεμόπτερα που ορίζονται στην παράγραφο 2 και τα οποία εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τον EASA βάσει του παραρτήματος I του κανονισμού για τον EASA¹ και, ως εκ τούτου, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της εθνικής κανονιστικής ρύθμισης. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε μη επανδρωμένα αεροσκάφη.

2 ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού αεροναυσιπλοΐας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

ως *χώρα ΕΖΕΣ* νοείται το κράτος που έχει υπογράψει τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο·

ως *ανεμόπτερο του οποίου η απογείωση γίνεται ποδοκίνητα* νοείται ένα ανεμόπτερο του οποίου οι απογειώσεις μπορούν πάντα να γίνονται με ώθηση που δίνεται από τα πόδια. Ένα ανεμόπτερο πρέπει επίσης να θεωρείται ότι απογειώνεται ποδοκίνητα εάν διαθέτει βοηθητικούς τροχούς ή πέδιλα για τη διευκόλυνση της απογείωσης, εάν δεν παρεμβαίνουν στην ποδοκίνητη απογείωση. Ένα ανεμόπτερο που χρησιμοποιείται από άτομο με μειωμένη κινητικότητα και είναι εξοπλισμένο με βοηθητικούς τροχούς ή πέδιλα για τη διευκόλυνση της απογείωσης και της προσγείωσης εξακολουθεί επίσης να θεωρείται ότι απογειώνεται ποδοκίνητα, εάν το ανεμόπτερο, όταν αφαιρεθούν τα μέρη αυτά, μπορεί να απογειωθεί ποδοκίνητα·

ως *εκπαίδευση* νοείται η εκπαίδευση μαθητή ώστε να καταστεί αυτόνομος χειριστής σύμφωνα με πρόγραμμα εκπαίδευσης τύπου ανεμόπτερου ή άλλη εκπαίδευση που παρέχεται σύμφωνα με εκπαιδευτικό πρόγραμμα, όπως η εκπαίδευση μαθητή ο οποίος έχει ήδη εξουσιοδοτηθεί να πετά αυτόνομα χρησιμοποιώντας άλλο τύπο ανεμόπτερου που έχει παρόμοιο τρόπο ελέγχου αλλά είναι δομικά διαφορετικός, η εκπαίδευση για τη μεταφορά επιβατών και η εκπαίδευση σε νέες μεθόδους απογείωσης·

ως *πιστοποιητικό εκπαίδευσης* νοείται ένα γραπτό πιστοποιητικό που εκδίδεται από εκπαιδευτή, το οποίο βεβαιώνει την επιτυχή ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σύμφωνα με ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης. Το πιστοποιητικό εκπαίδευσης ισοδυναμεί επίσης με έγκυρη ή ληγμένη άδεια χειριστή κατάλληλη για τον τρόπο ελέγχου του τύπου ανεμόπτερου, ή πιστοποιητικό χειριστή ανεμόπτερου που εκδίδεται σύμφωνα με τους κανόνες της FAI (Παγκόσμια Ομοσπονδία Αεραθλητισμού, *Fédération Aéronautique Internationale*) ή εθνικό πιστοποιητικό χειριστή ανεμόπτερου·

ως *ανεμόπτερο* νοείται το αεροσκάφος και ο εξοπλισμός, όπως ορίζονται στην παρακάτω ομαδοποίηση, που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τον EASA στο παράρτημα I του ίδιου κανονισμού.

ως *Ομάδα Α* νοούνται τα υπερελαφρά αεροσκάφη ελεγχόμενα βάσει κέντρου βάρους και μηχανοκίνητα αλεξιπτώτα πλαγιάς που έχουν ταχύτητα απώλειας στήριξης ή ελάχιστη σταθερή ταχύτητα πτήσης σε διαμόρφωση προσγείωσης που δεν υπερβαίνει τους 35 κόμβους βαθμονομημένης ταχύτητας αέρα (CAS), έχουν έως δύο θέσεις και δεν υπερβαίνουν τα όρια βάρους που αναφέρονται στο στοιχείο ε) του παραρτήματος I του κανονισμού για τον EASA·

¹ Απόφαση (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1-122)

ως *Ομάδα Β* νοούνται τα ανεμόπτερα με μέγιστο απόβαρο που δεν υπερβαίνει τα 80 kg για τα μονοθέσια ή τα 100 kg για τα διθέσια·

ως *Ομάδα Γ* νοούνται άλλα επανδρωμένα αεροσκάφη με απόβαρο, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων, 70 kg ή λιγότερο·

ως *τύπος ανεμόπτερου* νοούνται τα ανεμόπτερα που είναι ουσιαστικά πανομοιότυπα όσον αφορά τους τρόπους ελέγχου και την κατασκευή·

ως *κυβερνήτης ανεμόπτερου* νοείται ο κυβερνήτης αεροσκάφους που αναφέρεται στο άρθρο 52 του νόμου περί αεροπορικών μεταφορών·

ως *χειριστής* νοείται το πρόσωπο που έχει τον ουσιαστικό έλεγχο του ανεμόπτερου στην πράξη, ακόμη και αν δεν είναι ο κυβερνήτης·

ως *απόβαρο* νοείται το απόβαρο του ανεμόπτερου όταν το ανεμόπτερο είναι εξοπλισμένο με τον σταθερό εξοπλισμό που απαιτείται για την πτήση.

Στον παρόντα κανονισμό, η πτήση θεωρείται ότι ξεκινά όταν το ανεμόπτερο αρχίζει να κινείται με σκοπό την εκτέλεση της πτήσης και ότι τελειώνει όταν το ανεμόπτερο ακινητοποιηθεί πλήρως μετά την προσγείωση.

3 ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

3.1 Απαιτήσεις για ανεμόπτερα

3.1.1 Απαιτήσεις για μονοθέσια ανεμόπτερα

3.1.1.1 Ένα ανεμόπτερο που έχει εγκριθεί για χρήση στην αεροναυσιπλοΐα από άλλο κράτος μέλος της ΕΕ ή χώρα της ΕΖΕΣ μπορεί να χρησιμοποιείται στη Φινλανδία. Ωστόσο, για ανεμόπτερα με απόβαρο μικρότερο των 120 kg, αρκεί η έγκριση των πτερύγων.

3.1.1.2 Εάν το ανεμόπτερο κατασκευάζεται στη Φινλανδία, πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις για ανεμόπτερα από κράτος μέλος της ΕΕ ή χώρα της ΕΖΕΣ. Ο Φινλανδικός Οργανισμός Μεταφορών και Επικοινωνιών εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αυτές.

3.1.1.3 Κατόπιν αιτήσεως, ο Φινλανδικός Οργανισμός Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί επίσης να εγκρίνει τη χρήση τεχνικών απαιτήσεων διαφορετικών από εκείνες των κρατών μελών της ΕΕ και των χωρών της ΕΖΕΣ.

3.1.2 Απαιτήσεις για διθέσια ανεμόπτερα

3.1.2.1 Το ανεμόπτερο που χρησιμοποιείται στη Φινλανδία και κατασκευάζεται αλλού συμμορφώνεται με τις τεχνικές απαιτήσεις που έχουν εγκριθεί από άλλο κράτος μέλος της ΕΕ ή χώρα της ΕΖΕΣ ή αρμόδιο οργανισμό που δραστηριοποιείται στην επικράτεια της και διαθέτει έγκριση τύπου ή ισοδύναμη έγκριση. Ωστόσο, για ανεμόπτερα με απόβαρο μικρότερο των 120 kg, αρκεί η έγκριση των πτερύγων.

3.1.2.2 Εάν το ανεμόπτερο κατασκευάζεται στη Φινλανδία, πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις για ανεμόπτερα από κράτος μέλος της ΕΕ ή χώρα της ΕΖΕΣ. Ο Φινλανδικός Οργανισμός Μεταφορών και Επικοινωνιών εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αυτές.

3.1.2.3 Κατόπιν αιτήσεως, ο Φινλανδικός Οργανισμός Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί επίσης να εγκρίνει τη χρήση τεχνικών απαιτήσεων διαφορετικών από εκείνες των κρατών μελών της ΕΕ και των χωρών της ΕΖΕΣ.

3.2 Απαιτήσεις για διαγωνισμούς και επιδείξεις

Εκτός από τις διατάξεις του τμήματος 3.1, ένα ανεμόπτερο αλλοδαπής ιδιοκτησίας μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε διαγωνισμούς, επιδείξεις ή άλλες συγκρίσιμες αεροπορικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στη Φινλανδία, εφόσον συμμορφώνεται με τους κανονισμούς ανεμόπτερων της χώρας καταγωγής του ιδιοκτήτη του ανεμόπτερου. Το εν λόγω ανεμόπτερο δεν μπορεί να παραμείνει στο φινλανδικό έδαφος για διάστημα μεγαλύτερο των δύο μηνών κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε περιόδου 12 διαδοχικών μηνών.

3.3 Περιορισμοί χρήσης και οδηγίες συντήρησης

Το ανεμόπτερο διαθέτει εγχειρίδιο που υποδεικνύει τυχόν περιορισμούς στη χρήση του ανεμόπτερου, καθώς και οδηγίες συντήρησης. Το εν λόγω εγχειρίδιο δεν απαιτείται για ανεμόπτερο κατασκευασμένο ή τροποποιημένο από το ίδιο το πρόσωπο που το χειρίζεται, εφόσον το ανεμόπτερο δεν χρησιμοποιείται για εκπαιδευτικούς σκοπούς.

3.4 Εργασίες συντήρησης, επισκευής και τροποποίησης

Η συντήρηση, η επισκευή και η τροποποίηση του ανεμόπτερου εκτελούνται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή ή τις οδηγίες που χρησιμοποιούνται συνήθως στον τομέα. Το πρόσωπο που εκτελεί τις εργασίες πρέπει να διαθέτει επαρκή κατάρτιση, πείρα, οδηγίες, εγκαταστάσεις και εξοπλισμό για τη δραστηριότητα.

3.4.2 Ο ιδιοκτήτης ή ο χειριστής του ανεμόπτερου εκτελεί ή αναθέτει σε τρίτους τη συντήρηση, τις επιθεωρήσεις και τις τροποποιήσεις που ορίζει ο κατασκευαστής, καθώς και τα μέτρα που απαιτούνται για την αξιοπλοία του εξοπλισμού.

3.5 Έγγραφα ανεμόπτερου

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 61 του νόμου περί αεροπορικών μεταφορών, τα ανεμόπτερα που χρησιμοποιούνται για αεροπορικές μεταφορές πρέπει να διαθέτουν τα ακόλουθα έγκυρα έγγραφα:

- το εγχειρίδιο οδηγιών που αναφέρεται στο τμήμα 3.3.
- πιστοποιητικά ασφάλισης σύμφωνα² με τον κανονισμό περί ασφάλισης των αεροπορικών μεταφορών και τα άρθρα 138 και 139 του νόμου περί αεροπορικών μεταφορών, εφόσον απαιτείται για την εν λόγω δραστηριότητα αεροναυσιπλοίας·
- άδεια ασυρμάτου, εάν το ανεμόπτερο είναι εξοπλισμένο με αδειοδοτημένο ραδιοπομπό
- απόφαση καταχώρισης του ανεμόπτερου, εάν το εν λόγω ανεμόπτερο πρέπει να καταχωριστεί.

Τα έγγραφα δεν χρειάζεται να βρίσκονται επί του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτήσης, αλλά πρέπει να υποβάλλονται προς επιθεώρηση από τον Φινλανδικό Οργανισμό Μεταφορών και Επικοινωνιών κατόπιν αιτήματος.

3.6 Καταλογογράφηση ανεμόπτερων που δεν απογειώνονται ποδοκίνητα και εγγραφή τους σε μητρώο

3.6.1 Για τους σκοπούς του κανονιστικού ελέγχου, τα ανεμόπτερα των οποίων η απογείωση δεν γίνεται ποδοκίνητα διαθέτουν αναγνωριστικό κωδικό. Αυτός εκδίδεται

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών (ΕΕ L 138 της 30.4.2004, σ. 1-6)

από τον Φινλανδικό Οργανισμό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Ο Φινλανδικός Οργανισμός Μεταφορών και Επικοινωνιών τηρεί κατάλογο των αναγνωριστικών κωδικών ανεμόπτερω, αναφέροντας τον τύπο κάθε ανεμόπτερου και το μέρος που υπέβαλε την αίτηση για τον αναγνωριστικό κωδικό.

3.6.2 Τα μονοθέσια αλεξίπτωτα πλαγιάς των οποίων η απογείωση γίνεται ποδοκίνητα με απόβαρο που δεν υπερβαίνει τα 80 kg εξαιρούνται από την απαίτηση καταλογογράφησης.

3.6.3 Εάν το ανεμόπτερο δεν έχει εγκριθεί ακόμη και πρέπει να εκτελεστούν δοκιμαστικές πτήσεις για να λάβει έγκριση, υποβάλλεται αίτηση για προσωρινή καταλογογράφηση του ανεμόπτερου για δοκιμαστικές πτήσεις, για μέγιστο χρονικό διάστημα τριών ετών κάθε φορά, στον Φινλανδικό Οργανισμό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3.6.4 Ο αναγνωριστικός κωδικός αποτελείται από το γράμμα «Α», «Β» ή «C» που προσδιορίζει την ομάδα ανεμοπτερω, ακολουθούμενο από αύξοντα αριθμό. Εάν απαιτείται εθνικός αναγνωριστικός κωδικός για την ένδειξη της εθνικότητας του ανεμόπτερου (όπως σε κλήση ασυρμάτου, άδεια ασυρμάτου κ.λπ.), ο φινλανδικός εθνικός αναγνωριστικός κωδικός ΟΗ χρησιμοποιείται πριν από τον καταλογογραφημένο αναγνωριστικό κωδικό στη ραδιοτηλεφωνία και στα απαιτούμενα έγγραφα. Ο εθνικός κωδικός ταυτοποίησης δεν επισημαίνεται στο ανεμόπτερο ή στον κατάλογο ανεμόπτερω.

3.6.5 Για την απόκτηση αναγνωριστικού κωδικού του ανεμόπτερου, υποβάλλονται στον Φινλανδικό Οργανισμό Μεταφορών και Επικοινωνιών τα ακόλουθα:

α) αντίγραφο της έγκρισης τύπου ή ισοδύναμης έγκρισης, εφόσον απαιτείται, μαζί με τα σχετικά τεχνικά δεδομένα, και

β) πιστοποιητικό ζύγισης, εφόσον απαιτείται από την παράγραφο 3.6.9 ή 3.6.10.

3.6.6 Ο αναγνωριστικός κωδικός του ανεμόπτερου βρίσκεται στο κάτω μέρος της αριστερής πτέρυγας. Ο αναγνωριστικός κωδικός στην κάτω πλευρά της πτέρυγας πρέπει να έχει ύψος τουλάχιστον 30 cm και το άνω άκρο της σήμανσης πρέπει να βλέπει προς το άνω άκρο της πτέρυγας.

3.6.7 Στην περίπτωση ανεμόπτερω όπου δεν είναι δυνατή η σήμανση του κάτω μέρους της πτέρυγας, η σήμανση πρέπει να γίνεται στο κάτω μέρος του πλαισίου. Οι αναγνωριστικοί κωδικοί τοποθετούνται στο κάτω μέρος της δομής του αεροσκάφους έτσι ώστε οι αποστάσεις από τις πλευρές της δομής του αεροσκάφους να είναι όσο το δυνατόν ίσες και τα γράμματα και οι αριθμοί να διαβάζονται από εμπρός προς τα πίσω.

3.6.8 Εάν οι προβλεπόμενες σημάνσεις δεν μπορούν να τοποθετηθούν στις επιφάνειες του αεροσκάφους λόγω του μεγέθους των εν λόγω επιφανειών, το μέγεθος των σημάνσεων μπορεί να μειωθεί, αλλά πρέπει να εξασφαλιστεί να είναι όσο το δυνατόν μεγαλύτερο.

3.6.9 Εάν η έγκριση τύπου ή άλλη έγκριση ενός ανεμόπτερου της ομάδας Β δεν περιέχει πληροφορίες σχετικά με το απόβαρο, υποβάλλεται πιστοποιητικό που εκδίδεται από κάτοχο δικαιωμάτων ζύγισης αεροσκάφους.

3.6.10 Εάν η έγκριση που χορηγείται για ανεμόπτερο ομάδας Γ δεν περιέχει πληροφορίες σχετικά με το απόβαρο με καύσιμο, πρέπει να υποβάλλεται πιστοποιητικό που εκδίδεται από κάτοχο δικαιωμάτων ζύγισης αεροσκάφους.

3.7 Αρχεία επίσημησης και κατασκευής ανεμόπτερω που κατασκευάζονται στη Φινλανδία

Όταν ένα ανεμόπτερο ή κατασκευαστικό μέρος του κατασκευάζεται στη Φινλανδία, ο κατασκευαστής αναγράφει πάνω του τον αριθμό σειράς, το αναγνωριστικό του

κατασκευαστή και το έτος κατασκευής. Ο κατασκευαστής τηρεί αρχείο κατασκευής, στο οποίο αναφέρονται τα σχέδια που χρησιμοποιήθηκαν, η ημερομηνία κατασκευής και ο κατασκευαστής.

4 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

4.1 Απαιτήσεις εξοπλισμού

4.1.1 Εάν η πτήση πρόκειται να εκτελεστεί σε υψόμετρο άνω των 150 m πάνω από το έδαφος ή την επιφάνεια των υδάτων, το ανεμόπτερο είναι εξοπλισμένο με υψομετρητή.

4.1.2 Τα ανεμόπτερα της ομάδας Β των οποίων η απογείωση γίνεται ποδοκίνητα είναι εξοπλισμένα με αλεξίπτωτο έκτακτης ανάγκης σε πτήσεις ύψους άνω των 50 m από την επιφάνεια του εδάφους ή των υδάτων. Εάν ένα ανεμόπτερο της ομάδας Α ή της ομάδας Β χρησιμοποιείται για εμπορικές μεταφορές επιβατών, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με αλεξίπτωτο έκτακτης ανάγκης που μεταφέρει ολόκληρο το ανεμόπτερο.

4.1.3 Κατά την πτήση ανεμόπτερου, ο χειριστής και ο επιβάτης πρέπει να φορούν κατάλληλα κράνη πρόσκρουσης εάν το ανεμόπτερο δεν διαθέτει προστατευμένη καμπίνα με ζώνες ασφαλείας.

4.2 Προετοιμασία και ολοκλήρωση της πτήσης

4.2.1 Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 57 παράγραφοι 1, 2 και 3 του νόμου περί αεροπορικών μεταφορών:

α) κατά τη λειτουργία ανεμόπτερου, ο χειριστής πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες και τους περιορισμούς που αναφέρονται στο εγχειρίδιο οδηγιών του ανεμόπτερου·

β) ο κυβερνήτης δεν ξεκινά πτήση μέχρις ότου βεβαιωθεί ότι:

i. το ανεμόπτερο έχει επιθεωρηθεί και συντηρηθεί σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή·

ii. η προγραμματισμένη πτήση μπορεί να διεξαχθεί με ασφάλεια, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά επιδόσεων, τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες και άλλους σχετικούς παράγοντες· και

iii. το ανεμόπτερο και οι επιβάτες του διαθέτουν τον απαιτούμενο και απαραίτητο εξοπλισμό.

4.2.2 Επιτρέπονται μόνο πτήσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR).

4.3 Λοιπές λειτουργικές απαιτήσεις

4.3.1 Για πτήσεις ανεμόπτερου που πραγματοποιούνται εντός ή πλησίον αεροδρομίων, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 25 του νόμου περί αεροπορικών μεταφορών, λαμβάνεται άδεια από τον επικεφαλής του αεροδρομίου ή τον αντιπρόσωπό του. Εάν η φύση ή η έκταση της αεροπορικής δραστηριότητας αλλάξει σε σχέση με την αρχική άδεια, η δραστηριότητα συμφωνείται χωριστά πριν από την έναρξή της.

Ο χειριστής πρέπει να εξοικειώνεται με τους λειτουργικούς περιορισμούς και τις οδηγίες συντήρησης για κάθε νέο τύπο ανεμόπτερου.

4.3.3 Το άτομο που επιβαίνει σε ανεμόπτερο το οποίο χρησιμοποιείται για δοκιμαστικές πτήσεις, αλλά δεν ενεργεί ως χειριστής, πρέπει να επιτελεί συγκεκριμένο καθήκον και να διαθέτει έγκυρη ή ληγμένη άδεια χειριστή ή πιστοποιητικό εκπαίδευσης χειριστή ανεμόπτερου.

5 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ, ΤΙΣ ΓΝΩΣΕΙΣ, ΤΙΣ ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑ ΤΟΥ ΧΕΙΡΙΣΤΗ

5.1 Απαιτήσεις σχετικά με την ηλικία

Ο κυβερνήτης του ανεμόπτερου πρέπει να είναι ηλικίας τουλάχιστον 15 ετών. Εάν είναι κάτω των 18 ετών, πρέπει να έχει γραπτή άδεια από τον γονέα ή τον κηδεμόνα του για να πετάξει το ανεμόπτερο.

Ο χειριστής ανεμόπτερου που μεταφέρει επιβάτη πρέπει να είναι ηλικίας τουλάχιστον 18 ετών.

5.2 Απαιτήσεις παροχής πληροφοριών

Ο χειριστής του ανεμόπτερου πρέπει να εξοικειωθεί με τις σχετικές διατάξεις και κανονισμούς, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων αέρος.

5.3 Δεξιότητες και πείρα που απαιτούνται για αυτόνομη πτήση

5.3.1 Για την απόκτηση άδειας αυτόνομης πτήσης υπερελαφρών αεροσκαφών ελεγχόμενων βάσει κέντρου βάρους της ομάδας A, ο χειριστής πρέπει να έχει ολοκληρώσει τουλάχιστον 60 πτήσεις σε υπερελαφρά αεροσκάφη ελεγχόμενα βάσει κέντρου βάρους της ομάδας A, εκ των οποίων τουλάχιστον 30 πτήσεις με εκπαιδευτή και τουλάχιστον 5 πτήσεις μόνος του υπό την επίβλεψη εκπαιδευτή.

5.3.2 Για να λάβει άδεια αυτόνομης πτήσης μηχανοκίνητου αλεξίπτωτου πλαγιάς της ομάδας A, ο χειριστής πρέπει να έχει ολοκληρώσει τουλάχιστον 40 πτήσεις σε μηχανοκίνητο αλεξίπτωτο πλαγιάς της ομάδας A, εκ των οποίων τουλάχιστον 30 πτήσεις με εκπαιδευτή και τουλάχιστον 5 πτήσεις μόνος του υπό την επίβλεψη εκπαιδευτή.

5.3.3 Προκειμένου ένας χειριστής που πληροί τις προϋποθέσεις για αυτόνομη πτήση σε ανεμόπτερο ομάδας B ή Γ με παρόμοια λειτουργία ελέγχου να λάβει άδεια για την πτήση υπερελαφρού αεροσκάφους ομάδας A ελεγχόμενου βάσει κέντρου βάρους ή αλεξίπτωτου πλαγιάς, τουλάχιστον 20 πτήσεις που ολοκληρώνονται σε υπερελαφρύ αεροσκάφος ομάδας A ή αλεξίπτωτο πλαγιάς με παρόμοια λειτουργία ελέγχου κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης θεωρούνται επαρκείς.

Για να λάβει άδεια αυτόνομης πτήσης ανεμόπτερου ομάδας B ή Γ, ο χειριστής πρέπει να έχει ολοκληρώσει τουλάχιστον 40 πτήσεις σε ανεμόπτερο ομάδας B ή Γ κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης. Προκειμένου ένας χειριστής, ο οποίος πληροί τις προϋποθέσεις για αυτόνομη πτήση σε ανεμόπτερο της ομάδας A με παρόμοια χειριστήρια, να λάβει άδεια αυτόνομης πτήσης σε ανεμόπτερο της ομάδας B ή Γ, θεωρούνται επαρκείς τουλάχιστον 20 πτήσεις που έχουν ολοκληρωθεί σε ανεμόπτερο της ομάδας B ή Γ με παρόμοιο τρόπο χειρισμού.

5.3.5 Ο εκπαιδευτής προσθέτει μια επιβεβαίωση στο βιβλίο πτήσεων του μαθητή για την εκπαίδευση που έχει παράσχει.

5.3.6 Οι μέθοδοι απογείωσης ενός ανεμόπτερου είναι οι εξής:

- a) απογείωση βασιζόμενη στη βαρύτητα·
- b) ρυμούλκηση με αυτοκίνητο, βαρούλκο ή ισοδύναμο όχημα·
- c) αερορυμούλκηση ή
- d) απογείωση με την ισχύ του κινητήρα του ανεμόπτερου.

Με εξαίρεση την απογείωση βασιζόμενη στη βαρύτητα, κάθε μέθοδος απογείωσης απαιτεί 7 εκπαιδευτικά σεμινάρια απογείωσης με έμφαση στην εν λόγω μέθοδο. Εάν ο

χειριστής πληροί τις προϋποθέσεις για αυτόνομη πτήση με ανεμόπτερο της ομάδας A, δεν απαιτείται να έχει εκπαίδευση σε απογειώσεις με χρήση της ισχύος κινητήρα του ίδιου του ανεμόπτερου όταν το ανεμόπτερο ανήκει στην ομάδα B ή Γ.

5.3.7 Εάν στον μαθητή δεν αναγνωριστεί προηγούμενη εμπειρία πτήσης ανεμόπτερων, η εκπαίδευση κατανέμεται σε τουλάχιστον 7 ημέρες πτήσης.

5.3.8 Ανεμόπτερο της ομάδας B ή Γ που είναι αεροδυναμικά κατευθυνόμενο σε τρεις άξονες μπορεί να χειρίζεται ο κάτοχος έγκυρης ή ληγμένης άδειας χειριστή για ανεμόπτερο, μηχανοκίνητο ανεμόπτερο ή υπερελαφρύ αεροσκάφος ή ο κάτοχος ικανότητας κατηγορίας αεροσκάφους, στο πλαίσιο των δικαιωμάτων τους όσον αφορά τη μέθοδο απογείωσης.

5.3.9 Ένα πρόσωπο που κατέχει έγκυρη ή ληγμένη άδεια χειριστή ή πιστοποιητικό εκπαίδευσης χειριστή ανεμόπτερου μπορεί επίσης να χειριστεί ανεμόπτερα της ομάδας Γ πλην εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 5.3.8.

5.3.10 Για πτήσεις σόλο, ο χειριστής μη μηχανοκίνητου ανεμόπτερου του οποίου η απογείωση γίνεται ποδοκίνητα δεν απαιτείται να υποβληθεί σε εκπαίδευση εάν η απογείωση πραγματοποιείται χωρίς εξωτερική βοήθεια και η πτήση εκτελείται:

- σε υψόμετρο μικρότερο των 150 m από την επιφάνεια του εδάφους ή των υδάτων, και
- σε απόσταση μεγαλύτερη των 10 km από αερολιμένα, αεροδρόμιο ή ελαφρύ αεροδρόμιο κατά την έννοια των άρθρων 2 και 75 του νόμου περί αεροπορικών μεταφορών, και
- στον εναέριο χώρο της κατηγορίας G.

5.4 Απαιτούμενη πείρα για τη μεταφορά επιβάτη

Ο χειριστής πρέπει να διαθέτει συνολικά τουλάχιστον 35 ώρες πτητικής πείρας με τη σχετική ομάδα ανεμόπτερων και τον τρόπο ελέγχου, εκ των οποίων τουλάχιστον 15 ώρες έχουν πραγματοποιηθεί σε πτήση σόλο.

5.4.2 Ο χειριστής έχει χειριστεί τουλάχιστον πέντε πτήσεις ανεμόπτερου με εκπαιδευτή.

5.4.3 Ο χειριστής διαθέτει πρόσφατη πτητική πείρα τουλάχιστον 10 πτήσεων με τον σχετικό τρόπο ελέγχου εντός των προηγούμενων έξι μηνών.

5.5 Απαιτούμενη πείρα για εμπορικές αερομεταφορές με ανεμόπτερο

5.5.1. Ο χειριστής διαθέτει συνολική πτητική πείρα τουλάχιστον 100 ωρών ή 200 απογειώσεων με τη σχετική ομάδα ανεμόπτερων και τον σχετικό τρόπο ελέγχου.

Εάν ένα ανεμόπτερο χρησιμοποιείται στις εμπορικές αερομεταφορές για τη μεταφορά επιβάτη, πρέπει επίσης να πληρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου 5.4.

5.5.3 Ο χειριστής πρέπει να διαθέτει πρόσφατη πτητική πείρα ως κυβερνήτης τουλάχιστον 10 πτήσεων με τη χρήση του σχετικού τρόπου ελέγχου εντός των προηγούμενων έξι μηνών.

5.6 Επαλήθευση απαιτήσεων γνώσεων και δεξιοτήτων

Για την επαλήθευση της εκπαίδευσής του, ο χειριστής πρέπει να διατηρεί τα πιστοποιητικά εκπαίδευσης που λαμβάνει.

5.6.2 Προκειμένου να επαληθεύσει την πτητική πείρα του, ο χειριστής τηρεί προσωπικό βιβλίο πτήσεων στο οποίο αναγράφονται τουλάχιστον τα ακόλουθα: η ημερομηνία, ο αριθμός και η διάρκεια των πτήσεων, ο τόπος αναχώρησης, ο τύπος ανεμόπτερου, η

μέθοδος απογείωσης, ο σκοπός της πτήσης, το αναγνωριστικό ή ο τύπος ανεμόπτερου και, εφόσον απαιτείται, οι βεβαιώσεις από εκπαιδευτή.

5.6.3 Ο χειριστής φέρει μαζί του έγγραφο ταυτότητας κατά την πτήση και το προσκομίζει στον Φινλανδικό Οργανισμό Μεταφορών και Επικοινωνιών κατόπιν αιτήματος. Τα πιστοποιητικά εκπαίδευσης και το βιβλίο πτήσεων δεν χρειάζεται να βρίσκονται επί του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτήσης, αλλά πρέπει να υποβάλλονται προς επιθεώρηση από τον Φινλανδικό Οργανισμό Μεταφορών και Επικοινωνιών κατόπιν αιτήματος.

6 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

6.1 Η εκπαίδευση με ανεμόπτερο δεν απαιτεί άδεια εκπαίδευσης που εκδίδεται από τον Φινλανδικό Οργανισμό Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 135 του νόμου για τις υπηρεσίες μεταφορών.

6.2 Για σκοπούς εποπτείας, υποβάλλεται κοινοποίηση εκπαίδευσης στον Φινλανδικό Οργανισμό Μεταφορών και Επικοινωνιών το αργότερο 14 ημέρες πριν από την έναρξη ή τυχόν αλλαγές στη δραστηριότητα. Η δήλωση εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- a) το όνομα, την κατοικία και τη διεύθυνση του εκπαιδευτικού φορέα ή του μεμονωμένου εκπαιδευτή·
- b) το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που παρέχουν την εκπαίδευση, τις πληροφορίες σχετικά με τη διεύθυνση και την επάρκειά τους και τη γραπτή συγκατάθεσή τους για την αποστολή τους
- c) την τοποθεσία ή τις τοποθεσίες όπου θα πραγματοποιηθεί κατά κύριο λόγο η εκπαίδευση,
- d) τον πτητικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται στην εκπαίδευση (ομάδα ανεμόπτερων, τρόπος ελέγχου, τύπος ανεμόπτερου)
- e) τα προς χρήση εκπαιδευτικά προγράμματα, στα οποία προσδιορίζονται λεπτομερώς το περιεχόμενο των θεωρητικών μαθημάτων και της πτητικής εκπαίδευσης, ανά μάθημα και πτήση, καθώς και οι απαιτήσεις γνώσεων, δεξιοτήτων και πείρας για την επιτυχή ολοκλήρωση της εκπαίδευσης, και
- f) περιγραφή του τρόπου με τον οποίο οργανώθηκε η ασφαλιστική κάλυψη για την εκπαίδευση.

6.3. Ο υπεύθυνος για την εκπαίδευση εκδίδει πιστοποιητικό εκπαίδευσης στον χειριστή ανεμοπτερών μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της εκπαίδευσης. Το πιστοποιητικό εκπαίδευσης εκδίδεται για κάθε παρεχόμενη εκπαίδευση και αναφέρει τα ακόλουθα:

- a) το όνομα του οργανισμού ή του μεμονωμένου εκπαιδευτή που εξέδωσε τη δήλωση εκπαίδευσης·
- b) το όνομα και την ημερομηνία γέννησης του εκπαιδευόμενου·
- c) το εκπαιδευτικό πρόγραμμα που χρησιμοποιήθηκε·
- d) τους χρόνους έναρξης και λήξης της εκπαίδευσης, και
- e) την υπογραφή και το ονοματεπώνυμο του προσώπου που παρέσχε την εκπαίδευση και την ημερομηνία.

Για λόγους εποπτείας, το πρόσωπο που παρέιχε την εκπαίδευση υποβάλλει αντίγραφο του πιστοποιητικού εκπαίδευσης στον Φινλανδικό Οργανισμό Μεταφορών και Επικοινωνιών εντός 30 ημερών από την έκδοση του πιστοποιητικού.

6.4 Η εκπαίδευση εν πτήξει με μονοθέσιο ανεμόπτερο μπορεί να παρέχεται από πρόσωπο ηλικίας τουλάχιστον 18 ετών, το οποίο είναι εξουσιοδοτημένο να πετάει την ομάδα ανεμόπτερων και με τον τρόπο ελέγχου που χρησιμοποιείται στην εκπαίδευση σε αυτόνομη βάση για περισσότερο από δύο έτη και διαθέτει πτητική πείρα τουλάχιστον 50 ωρών με την ομάδα ανεμόπτερων και τον τρόπο ελέγχου που χρησιμοποιείται στην εκπαίδευση.

6.5 Η εκπαίδευση εν πτήξει με διθέσιο ανεμόπτερο μπορεί να παρέχεται από άτομο που πληροί τις ανωτέρω απαιτήσεις, έχει εξουσιοδοτηθεί να μεταφέρει επιβάτες και διαθέτει τουλάχιστον 100 ώρες πτητικής πείρας ως χειριστής στην ομάδα ανεμόπτερων που χρησιμοποιείται για την εκπαίδευση και στον τρόπο ελέγχου, εκ των οποίων τουλάχιστον 70 ώρες ως κυβερνήτης ανεμόπτερου.

6.6 Ο εκπαιδευτής καταγράφει την εκπαίδευση που έχει παράσχει στο βιβλίο πτήσεων του μαθητή. Το αρχείο περιλαμβάνει το αντικείμενο της εκπαίδευσης, το εφαρμοζόμενο εκπαιδευτικό πρόγραμμα, την ημερομηνία και το όνομα του εκπαιδευτή.

7 ΑΝΑΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Τα ατυχήματα και τα σοβαρά περιστατικά που σημειώνονται στη ναυσιπλοΐα ανεμόπτερων αναφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό της ΕΕ για τα περιστατικά³ και τις κατευθυντήριες γραμμές GEN T1-4 για την εναέρια κυκλοφορία.

8 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

Ο Φινλανδικός Οργανισμός Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί, κατόπιν αίτησης, να χορηγεί παρεκκλίσεις από τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, εάν ο Οργανισμός κρίνει ότι οι παρεκκλίσεις είναι δικαιολογημένες και ότι το επίπεδο ασφάλειας που αντιστοιχεί στον σκοπό του κανονισμού επιτυγχάνεται με τον τρόπο που προτείνει ο αιτών.

9 ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 3.6.6 έως 3.6.8 σχετικά με τη σήμανση του αναγνωριστικού κωδικού ανεμόπτερου πληρούνται από την xx.x.2025/6 και μετά [3 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού].

³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 (ΕΕ L 122 της 24.4.2014, σ. 18-43)