

ΝΕΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΥΠΑΜ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

από **ΚΟΣΜΑΣ ΚΙΜΙΩΝΗΣ** κιν. 6972702900 email: aer@aer.gr

- Παράγραφος 1.4 A. Ελάχιστο ύψος σε μη κατοικημένες περιοχές **OXI τα 500 πόδια** για όλες τις ΥΠΑΜ. Τα trike π.χ. μπορούν να πετούν και χαμηλότερα. Προτείνω σαν όριο την ταχύτητα απώλειας στήριξης σε Knots πολλαπλασιασμένη επί 10 σε απόλυτους αριθμούς. Π.χ. για ένα ΥΠΑΜ με stall στα 30knots τα 300 πόδια. Για ένα άλλο με stall τα 10 Knots το όριο να είναι στα 100 πόδια κτλ.
- B. Για τα στρατιωτικά αεροδρόμια στα οποία λειτουργούν γραφεία της ΥΠΑ να ισχύει ότι ισχύει και για τα ελαφρά αεροπλάνα. (συνημμένο αρχείο)
- Παράγραφος 2.1 Κατηγορίες ΥΠΑ . Να αντικατασταθεί η λέξη «ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ» με τις λέξεις «ΥΠΑΜ ΤΡΙΩΝ ΑΞΟΝΩΝ» η «ΥΠΑΜ 3 axes» . Γενικά να μην αναφέρεται η λέξη ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ παρά μόνο ΥΠΑΜ (Υπερελαφρά Πτητική Αθλητική Μηχανή) για να ενισχύσει την προσπάθεια από ΕΛΑΟ και ΥΠΑ προς το Υπουργείο Οικονομικών να μην εντάσσονται οι ΥΠΑΜ στο τεκμήριο διαβίωσης που ισχύει για τα ελαφρά αεροπλάνα.
- Παράγραφος 2.3 «Το Πιστοποιητικό νηολογίου ΥΠΑΜ Υπερελαφράς Πτητικής Αθλητικής Μηχανής» και το «Άδεια σταθμού ΥΠΑΜ Υπερελαφράς Πτητικής Αθλητικής Μηχανής» αντί του «Άδεια σταθμού αεροσκάφους ...».
- Παράγραφος 2.3.2 «Το Πιστοποιητικό νηολογίου ΥΠΑΜ Υπερελαφράς Πτητικής Αθλητικής Μηχανής» αντί του «Το Πιστοποιητικό νηολογίου Υπερελαφρού αεροσκάφους ...»
- Παράγραφος 2.3.3 «Άδεια σταθμού ΥΠΑΜ Υπερελαφράς Πτητικής Αθλητικής Μηχανής» αντί του «Άδεια σταθμού αεροσκάφους ...»
- Παράγραφος 3.1 Κατηγορίες αδειών χειριστών ΥΠΑ . Να αντικατασταθεί η λέξη «Άδεια χειριστή ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΞΗΡΑΣ» με τις λέξεις «Άδεια χειριστή ΥΠΑΜ ΤΡΙΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΞΗΡΑΣ».
- Παράγραφος 3.2.4 Να αντικατασταθεί το « Ο υποψήφιος χειριστής ΥΠΑΜ αεροπλάνου ή ελικοπτέρου» με το « Ο υποψήφιος χειριστής ΥΠΑΜ ΤΡΙΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ή ΥΠΑΜ ελικοπτέρου»
- Παράγραφος 3.2.4.1 Στις πτήσεις ΣΟΛΟ οι οποίες ελέγχονται από την Σχολή και παρευρίσκεται και ο εκπαιδευτής ο μαθητής να μην είναι υποχρεωτικό να κέκτηται «Περιορισμένο Πτυχίο Ραδιοτηλεφωνίας».
- Παράγραφος 3.2.7 Ανανέωση ΑΔΕΙΑΣ ΥΠΑΜ. Να προστεθεί στο σύνολο 25 ωρών στην πενταετία «εκ των οποίων τουλάχιστον 12 ώρες το τελευταίο πριν την ανανέωση έτος».

- Παράγραφος 3.2.9 A. Να απαλειφθεί το αναγραφόμενο στην τελευταία παράγραφο «Ο χειριστής ΥΠΑΜ δεν μπορεί να πετάξει 8 ώρες εντός μιας ημέρας» διότι άλλη η διάρκεια της μέρας το καλοκαίρι (14 ώρες) και άλλη τον χειμώνα(9 ώρες) .
- B. Να αντικατασταθεί με το π.χ. «Ο χειριστής ΥΠΑΜ δεν μπορεί να πετάει πέραν από τις 8 συνεχόμενες ώρες σε μια πτήση εκτός αν έχει πάρει ειδική άδεια όπως FERRY FLIGHT, αγώνες μέγιστης απόστασης κτλ» . Δηλαδή αν κάνει μια πτήση συνεχόμενης διάρκειας π.χ. 8 ώρες και μετά προσγειωθεί π.χ. για ανεφοδιασμό να μπορεί να συνεχίσει με μια δεύτερη πτήση όσης διάρκειας επιθυμεί αλλά μικρότερης από το προσδιοριζόμενο όριο π.χ. «8 συνεχόμενες ώρες».
- Παράγραφος 3.11.6 «Αναγνώριση ειδικότητας ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΗ ΠΤΗΣΕΩΝ από αντίστοιχα πτυχία εκπαιδευτή κατά JAR-FCL » Να μειωθεί δραστικά ο απαιτούμενος αριθμός ωρών στην ΥΠΑΜ από 25 σε (10 η σε 5) και όλες στην δεξιά θέση.
- Παράγραφος 3.11.2 Ασάφεια στο «Πρακτική εκπαίδευση 10 ώρες στην δεξιά ή αριστερή θέση». Να προσδιοριστεί ακριβώς πόσες στην δεξιά και πόσες στην αριστερή θέση π.χ. 5 δεξιά και 5 αριστερά η 3 και 7 κοκ. ή «at least» 3 στην δεξιά και 3 στην αριστερά και οι υπόλοιπες όπου θέλουν.
- Παράγραφος 3.12 A. Να αφαιρεθεί το «Ο εξεταστής δεν επιτρέπεται να εξετάσει μαθητή στον οποίο έχει προσφέρει εκπαίδευση». Αυτό διότι οι ΥΠΑΜ είναι διαφορετικών τύπων με πολύ διαφορετικά χαρακτηριστικά η κάθε μια. Όταν λοιπόν ο εξεταστής θα εξετάσει κάποιον μαθητή θα δημιουργηθεί ίσως το παρακάτω πρόβλημα.
- AA. Ο εξεταστής θα εξετάσει τον μαθητή στο αεροπλάνο που συνήθως πετάει ο ίδιος π.χ. TECNAM ενώ ο μαθητής έχει λάβει εκπαίδευση από άλλη ΥΠΑΜ π.χ. TUCANO. Ο μαθητής δεν θα μπορέσει να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του ΕΞΕΤΑΣΤΗ με το TECNAM .
- AB. Ο εξεταστής θα εξετάσει τον μαθητή στο αεροπλάνο που συνήθως πετάει ο μαθητής π.χ. TUCANO ενώ ο ΕΞΕΤΑΣΤΗΣ πετάει συνήθως με π.χ. TECNAM . Τότε η εξέταση θα υπολείπεται διότι ο ΕΞΕΤΑΣΤΗΣ δεν θα είναι οικείος με τα χαρακτηριστικά του ΥΠΑΜ TUCANO τα οποία είναι τελείως διαφορετικά από του ΥΠΑΜ TECNAM .
- B. Σε περίπτωση που ΔΕΝ ΑΦΑΙΡΕΘΕΙ η παράγραφος αυτή , τότε να προσδιοριστεί ο όρος «Ο εξεταστής δεν επιτρέπεται να εξετάσει μαθητή στον οποίο έχει προσφέρει εκπαίδευση» ως προς τον αριθμό των ωρών εκπαίδευσης π.χ. αν έχει πετάξει έστω και 1 ώρα θεωρείται ότι «έχει προσφέρει εκπαίδευση?». Πόσες ώρες θα είναι αυτές που προσδιορίζουν η δημιουργούν την απαγόρευση ?

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

ΤΕΚΜΗΡΙΟ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ & ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ.

Να δοθεί μεγάλη προσπάθεια στην απαλλαγή (η στον επαναπροσδιορισμό) από το ΤΕΚΜΗΡΙΟ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ που ισχύει για τα ελαφρά αεροπλάνα. Να γραφτεί κάτι σαν «Για ΥΠΑΜ μέχρι 450 Kgr Μέγιστο Βάρος Απογείωσης τα 3000€ η κάτι παρόμοιο». Γενικά στον ΝΕΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ να μην αναφέρεται η λέξη ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ παρά μόνο ΥΠΑΜ (Υπερελαφρά Πτητική Αθλητική Μηχανή) για να ενισχύει την προσπάθεια από ΕΛΑΟ και ΥΠΑ προς το Υπουργείο Οικονομικών να μην εντάσσονται οι ΥΠΑΜ στο τεκμήριο διαβίωσης που ισχύει για τα ελαφρά αεροπλάνα.

Να ενισχυθεί και να τεκμηριωθεί το **πραγματικό ποσό της ετήσιας τεκμαρτής δαπάνης** της ΥΠΑΜ το οποίο βαρύνει τον ιδιοκτήτη και το οποίο μπορεί να αναλυθεί σε γενικές γραμμές (στο περίπου) ως κατωτέρω:

Κόστος χρήσης για 50 ώρες / έτος	1000€ για το καύσιμο συν 500€ για ένα service	1.500€
Πάγια έξοδα είναι μόνο τα ασφάλιστρα τα οποία είναι περίπου		700€
Διάφορα άλλα έξοδα (βλάβες , ανταλλακτικά, κτλ) άλλα 800€ ανά έτος		800€
Σύνολο ετήσιου κόστους χρήσης στον ιδιοκτήτη		3.000€

Κωδικοί 715-716. Γράψτε το συνολικό ποσό της ετήσιας τεκμαρτής δαπάνης αεροσκαφών και ελικοπτέρων. Η τεκμαρτή αυτή δαπάνη για κάθε αεροσκάφος κτλ. καθορίζεται ως εξής:

minus 40% over 15 years

α) Για αεροσκάφη με κινητήρα κοινό, εσωτερικής καύσης και στροβιλοελικοφόρα, καθώς και ελικόπτερα, στο ποσό των 65.000 ευρώ για τους 150 πρώτους ίππους, που προσαυξάνεται με το ποσό των 500 ευρώ για κάθε ίππο πάνω από τους 150 ίππους του κινητήρα τους.

β) Για αεροσκάφη αεριοπροωθούμενα (JET) στο ποσό των 200 ευρώ για κάθε λίμπρα ώθησης.

Όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω για τα αυτοκίνητα (παλαιότητα, ιδιοκτησίας επιχειρήσεων, ανηλίκων κτλ.) εφαρμόζονται ανάλογα και σε αυτήν την περίπτωση τεκμαρτής δαπάνης διαβίωσης.

ΑΔΙΑΒΑΘΜΗΤΟ

ΠΡΟΣ: ΥΠΑ/Δ1

ΕΛΛΑΣ (ΤΕΛΟΣ)
18610 ΓΛΥΦΑΔΑ

ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΚΛΑΔΟΣ Α - ΔΝΣΗ Α3

ΤΜΗΜΑ 2

Τηλ. (εσωτ.): 1321

Φ. 551.5/ΑΔ 351061

Σ. 263

Αθήνα 26 Απρ. 05

ΚΟΙΝ.: ΓΕΑ/Α2-Α3-ΚΕΠΧ

ΑΤΑ/Α4 - ΕΚΑΕ

ΔΑΕ/Α1

110ΠΜ-111ΠΜ-114ΠΜ -

116ΠΜ-116ΠΜ-117ΠΜ -

120ΠΕΑ-123ΠΤΕ-124ΠΒΕ-

130ΣΜ-131ΣΜ-132ΣΜ-

135ΣΜ - ΚΕΝΑ

ΘΕΜΑ: Χρησιμοποίηση Α/Δ της ΠΑ από Πολιτικά Αφπ

1. Σας γνωρίζουμε ότι, τα ιδιωτικά αφπ που εκτελούν πτήσεις για αεραθλητικούς και ιδιωτικούς σκοπούς μπορούν να χρησιμοποιούν τα Α/Δ αρμοδιότητας της ΠΑ όπου λειτουργούν αερολιμένες της ΥΠΑ (Ν. Αγχιάλου - Χανίων - Αράξου - Καλαμάτας - Λήμνου - Ακτίου - Σκύρου), χωρίς την εξασφάλιση ειδικής άδειας κάθε φορά, με τις παρακάτω προϋποθέσεις:

α. Να είναι ελληνικού νηολογίου.

β. Οι πτήσεις να εκτελούνται μόνο τα Σαββατοκύριακα και αργίες και εντός των ωραρίων λειτουργίας των αντίστοιχων Κρατικών Αερολιμένων.

γ. Να παρέχονται οι προβλεπόμενες αερολιμενικές υπηρεσίες (στάθμευση - ανεφοδιασμός - φύλαξη, κλπ) στις πτήσεις των Αερολιμένων με ευθύνη της ΥΠΑ.

δ. Τυχόν τοπικές πτήσεις θα εκτελούνται μόνο μετά από έγκαιρη ενημέρωση - έγκριση των αρμόδιων υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και σύμφωνα με τους όρους που τίθενται από τις υπηρεσίες αυτές.

2. Διευκρινίζεται ότι, για περιπτώσεις που δεν περιλαμβάνονται στην παράγραφο 1 του παρόντος εγγράφου, συνεχίζει να ισχύει η υπάρχουσα διαδικασία όπως περιγράφεται στο AIP/GR (AGA 0-2/παρ. 3.1.5).

3. Η ισχύς των καθορισθέντων στην παράγραφο 1 μπορεί να ανασταλεί μονομερώς από την ΠΑ όταν κριθεί απαραίτητο.

4. Παρακαλούμε για τις δικές σας ενέργειες.

Αντιπέρραρχος (I) Γεώργιος Αυλωνίτης
Αρχηγός ΓΕΑ