

На основу члана 16. став 3, члана 87. став 5, члана 96, члана 97. став 2, члана 99. став 3, члана 147. став 2, члана 194. став 2, члана 239. и члана 249. став 1. Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 - др. закон, 83/18 и 9/20),

Директор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије доноси

## **ПРАВИЛНИК**

**о посебним делатностима у ваздушном саобраћају и некомерцијалном летењу ваздухопловима који немају потврду о типу коју је издала или признала Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја (EASA)**

### **I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ**

#### **Предмет Правилника**

#### **Члан 1.**

Овим правилником се ближе одређују врсте посебних делатности у ваздушном саобраћају које се обављају уз накнаду, појам и врсте посебних делатности високог ризика, услови и начин обављања тих делатности, услови под којима се издаје, мења, суспендује или ставља ван снаге потврда о испуњавању услова за обављање тих делатности, изглед и садржај те потврде, као и услови које мора да испуни оператер ваздухоплова који обавља некомерцијално летење.

Овим правилником се прописују услови под којима се успоставља и користи систем управљања безбедношћу ваздухопловног оператера, ближе одређују услови под којима се издаје претходна сагласност на закључење уговора о закупу ваздухоплова, број чланова и састав посаде ваздухоплова, као и начин спровођења провере испуњености услова за обављање посебних делатности у ваздушном саобраћају.

Овим правилником се прописују услови под којима авион који није сложени моторни ваздухоплов и хеликоптер могу да за полетање и слетање користе места која се налазе изван аеродрома.

Овим правилником се прописују исправе и књиге које морају да се налазе у ваздухоплову у лету, као и садржина и начин вођења тих књига.

Одредбе овог правилника се примењују на обављање посебних делатности уз накнаду и некомерцијалног летења авионима, хеликоптерима, једрилицама и балонима који немају потврду од типу коју је издала или признала Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја (EASA), али поседују потврду од типу коју је издала држава чланица Међународне организације цивилног ваздухопловства (ICAO).

Одредбе овог правилника о некомерцијалном летењу се примењују и на авионе, хеликоптере, једрилице и балоне који не поседују потврду о типу, а користе се искључиво у ваздушном простору Републике Србије.

### **Значење израза**

#### **Члан 2.**

Поједини изрази који се користе у овом правилнику имају следеће значење:

1) *авион* је ваздухоплов са погоном, тежи од ваздуха, који свој узгон у свим фазама лета углавном производи аеродинамичким реакцијама на његовим површинама;

2) *аеродром са повољним метеоролошким условима* је одговарајући аеродром за који метеоролошки извештаји или прогнозе или њихова комбинација указују да ће у току времена предвиђеног за коришћење метеоролошки услови бити на захтеваном

аеродромском оперативном минимуму или изнад њега, као и да извештаји о стању површине полетно-слетне стазе указују да је могуће безбедно слетање;

3) *алтернативни аеродром за аеродром полетања* је алтернативни аеродром на који, ако је потребно, ваздухоплов може да слети убрзо после полетања, ако није могуће да то учини на аеродрому са кога је полетео;

4) *база облака* је висина базе најниже осмотреног или прогнозираног елемента облачности у близини аеродрома или оперативног места или унутар одређеног подручја летења, која се уобичајено мери у односу на надморску висину аеродрома или, у случају летова изнад мора, у односу на средњи ниво мора;

5) *безбедно принудно слетање* је неизбежно слетање ваздухоплова на копно или на воду, при чему се не очекује да ће доћи до повређивања лица у ваздухоплову или на површини на коју се слеће;

6) *ваздухоплов* је свака направа која се одржава у атмосфери услед реакције ваздуха, осим реакције ваздуха који се одбија од површине земље;

7) *видљивост дуж полетно-слетне стазе (RVR)* је растојање са кога пилот ваздухоплова на оси полетно-слетне стазе може да види ознаке површине полетно-слетне стазе или светла која обележавају полетно-слетну стазу или њену осу;

8) *време дејства* је очекивано време у коме ће средство за спречавање залеђивања спречити формирање леда и иња, као и нагомилавање снега на третираним површинама авиона;

9) „ $V_1$ ” означава највећу брзину при полетању, при којој је пилот дужан да обави први поступак у циљу заустављања авиона у оквиру дужине полетно-слетне стазе предвиђене за заустављање након убрзавања авиона. „ $V_1$ ” такође, представља минималну брзину при полетању након отказа критичног мотора при брзини „ $V_{EF}$ ”, при којој пилот може да настави полетање и да достигне захтевану висину изнад површине за полетање у оквиру дужине полетно-слетне стазе предвиђене за полетање;

10) „ $V_{EF}$ ” је брзина при којој се претпоставља да долази до отказа критичног мотора током полетања;

11) *густо насељено подручје* је, у односу на град, место или насеље, свако подручје које се углавном користи у стамбене, пословне или рекреативне сврхе;

12) *GBAS систем за слетање (GLS)* је систем за прилаз и слетање који користи информације Глобалног навигационог сателитског система са помоћним системом на земљи (*GNSS/GBAS*), ради вођења ваздухоплова на основу његове бочне и вертикалне *GNSS* позиције;

13) *електронски показивач података на чеоном стаклу (HUD)* је систем приказа податка о лету који омогућава пилоту да уздигнуте главе управља ваздухопловом, а при том не ограничава поглед из пилотске кабине ка спољашњости;

14) *завршни прилаз уз стално снижавање (CDFA)* је техника која одговара поступку стабилног прилаза за летење у сегменту завршног прилаза, при непрецизном инструменталном прилазу, са сталним снижавањем, без хоризонталног лета, са апсолутне висине/висине која је једнака или већа од фиксне апсолутне висине/висине завршног прилаза до тачке која се налази приближно 15 m (50 ft) изнад прага полетно-слетне стазе или до тачке на којој треба започети равнање, у зависности од типа ваздухоплова;

15) *закуп ваздухоплова са посадом* је, у случају комерцијалних делатности који не спадају у јавни авио-превоз, уговор који закључују оператери ваздухоплова, на основу кога се ваздухоплов користи под одговорношћу закуподавца;

16) *зона завршног прилаза и полетања (FATO)* је дефинисана површина изнад које се завршава фаза прилазног маневра лебдења или приземљења и са које започиње маневар полетања. У случају када зону завршног прилаза и полетања (*FATO*) користе

хеликоптери перформанси класе 1, дефинисана површина укључује расположиву дужину прекинутог полетања;

17) *контаминирана полетно-слетна стаза* је полетно-слетна стаза на којој је више од 25% површине, у оквиру захтеване дужине и ширине која се користи, покривено:

(1) површинском водом дубине веће од 3 mm (0,125 in), лапавицом или растреситим снегом, који одговарају дубини воде већој од 3 mm (0,125 in);

(2) утабаним снегом, који не може више да се сабије и који, при подизању, остаје у комаду или се ломи у грудве (чврсти снег); или

(3) ледом, укључујући и влажан лед;

18) *контролна листа за прихват* је помоћни документ који се користи при спољашњем прегледу пакета са опасном робом и пратећих докумената у циљу провере испуњености неопходних захтева;

19) *копнени авион* је ваздухоплов са фиксним крилима, који је пројектован за полетање са земље и слетање на земљу, укључујући и амфибије када се оне користе као копнени авиони;

20) *критичне фазе лета авиона* су залет за полетање, узлетна путања лета, завршни прилаз, неуспели прилаз, слетање, укључујући и успоравање и било која друга фаза лета коју одреди пилот који управља ваздухопловом;

21) *критичне фазе лета хеликоптера* су рулање, лебдење, полетање, завршни прилаз, неуспели прилаз, слетање или друга фаза лета коју одреди пилот који управља ваздухопловом;

22) *кружење* је визуелна фаза инструменталног прилаза која има за циљ да доведе ваздухоплов у позицију за слетање на полетно-слетну стазу, односно зону завршног прилаза и полетања (*FATO*), која није одговарајуће смештена за прилаз из правца;

23) *лет изнад воде* је лет хеликоптера при којем се већи део лета обавља изнад површине отвореног мора, према локацијама на води или од локација на води;

24) *локација на води* је објекат намењен за летове хеликоптера на фиксној или плутајућој структури на води или на пловилу;

25) *максимални број расположивих путничких седишта (MOPSC)* је максималан број путничких седишта појединог ваздухоплова који је одређен за коришћење, изузев седишта за посаду, а који је наведен у оперативном приручнику;

26) *маса на полетању* је маса ваздухоплова, укључујући сав терет и сва лица на почетку полетања, за хеликоптере, односно залета на полетању, за авионе;

27) *мокра полетно-слетна стаза* је полетно-слетна стаза чија је површина покривена водом или сличним средством у количини која је мања од оне која је прописана за контаминирану полетно-слетну стазу или када влажност полетно-слетне стазе изазива појаву рефлексije, али без већих површина на којима се налази стајаћа вода;

28) *незгода повезана са опасном робом* је:

(1) догађај који није удес, повезан са транспортом опасне робе ваздушним путем, који не мора обавезно да настане у ваздухоплову, а који за последицу има повреду лица, материјалну штету, пожар, лом, просипање, цурење течности или радиоактивно зрачење или другу појаву која указује да није очувана целовитост амбалаже;

(2) сваки догађај који је повезан са транспортом опасне робе који озбиљно угрожава ваздухоплов или лица у њему;

29) *неометана пилотска кабина* је било који временски период у коме се летачка посада не сме узнемиравати или ометати, изузев ако се ради о питањима која су критична за безбедан лет ваздухоплова или безбедност лица која се у њему налазе;

30) *непогодна средина* је:

(1) средина у којој:

- није могуће обавити безбедно принудно слетање услед неодговарајуће површине; или
- лица у хеликоптеру не могу бити на одговарајући начин заштићена од спољашњег утицаја; или
- одзив/способност у погледу трагања и спасавања не одговарају очекиваној изложености опасности; или
- постоји неприхватљив ризик од угрожавања лица или имовине на земљи;

(2) у сваком случају, следећа подручја:

- за летове изнад воде, подручје отвореног мора, северно од 45N и јужно од 45S, изузев ако је одређени део означен као погодна средина од стране надлежног органа одређене државе; и
- они делови густо насељених подручја на којима нема одговарајућих површина за безбедно принудно слетање;

31) *ноћ* је временски период између краја грађанског сумрака и почетка грађанског свитања;

32) *одговарајући аеродром* је аеродром на којем ваздухоплов може да се користи, узимајући у обзир захтеване перформансе ваздухоплова и карактеристике полетно-слетне стазе;

33) *одлеђивање* је поступак на земљи којим се иње, лед, снег или лапавица уклањају са ваздухоплова како би се обезбедило да површина ваздухоплова буде очишћена;

34) *опасна роба* су предмети или материје који могу да представљају ризик за здравље, безбедност, имовину или животну средину и који су наведени у листи опасне робе у Техничким инструкцијама или су класификовани у складу са тим инструкцијама;

35) *оперативна контрола* је одговорност за почетак, наставак, завршетак лета или скретање са руте у интересу безбедности;

36) *оперативно место* је место које није аеродром, а које је одабрао оператер ваздухоплова или пилот који управља ваздухопловом за слетање или полетање;

37) *пилот који управља ваздухопловом* је пилот који је одређен да управља ваздухопловом и који је одговоран за безбедно обављање лета;

38) *погодна средина* је средина:

(1) у којој је могуће да се безбедно обави принудно слетање;

(2) у којој лица у хеликоптеру могу да буду заштићена од неповољног деловања спољног утицаја; и

(3) у којој је трагање и спасавање обезбеђено у складу са очекиваном изложеношћу опасности. У сваком случају, они делови густо насељених подручја који имају одговарајућу површину за безбедно принудно слетање сматрају се за погодну средину;

39) *подручје отвореног мора* је површина воде од обале према мору;

40) *полетање у условима смањене видљивости (LVTO)* је полетање при коме је видљивост дуж полетно-слетне стазе (RVR) мања од 400 m, али није мања од 75 m;

41) *поступак непрецизног прилаза (NPA)* је инструментални прилаз са минималном релативном висином снижавања (MDH), односно висином одлуке (DH) при летењу техником завршног прилаза уз стално снижавање (CDFA), које нису мање од 250 ft и RVR/CMV која није мања од 750 m за авионе, односно 600 m за хеликоптере;

42) *поступак прилажења са вертикалним навођењем (APV)* је инструментални прилаз при коме се користи хоризонтално и вертикално вођење, али који не испуњава захтеве за прецизни прилаз и слетање, са висином одлуке (DH) која није нижа од 250 ft и видљивошћу дуж полетно-слетне стазе (RVR) која није мања од 600 m;

43) *поступци при смањеној видљивости (LVP)* су поступци који се примењују на аеродрому ради безбедног обављања прилаза у условима који су нижи од услова за стандардну категорију I, у условима који се разликују од услова за стандардну категорију II, у условима категорије II и III, као и при полетањима у условима смањене видљивости;

44) *прерачуната метеоролошка видљивост (CMV)* је вредност која одговара вредности *RVR*, изведена на основу објављене метеоролошке видљивости;

45) *претпоље* је дефинисана правоугаона површина на земљи или на води, под контролом одговарајућег тела, која је одабрана или припремљена као одговарајућа површина изнад које авион може да изведе део почетног пењања до одређене висине;

46) *прилаз и слетање у условима који су нижи од услова за стандардну категорију I (LTS CAT I)* је инструментални прилаз и слетање у условима категорије I, са висином одлуке (*DH*) за категорију I, али са видљивошћу дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) мањом од оне која одговара висини одлуке за категорију I, али не мањом од 400 m;

47) *прилаз и слетање у условима који се разликују од услова за стандардну категорију II (OTS CAT II)* је прецизни инструментални прилаз и слетање, при коме се користи *ILS* или *MLS*, када нека или сва светла која су неопходна за прилаз и слетање у условима категорије II нису на располагању и ако је:

(1) *DH* мања од 200 ft, али не мања од 100 ft; и

(2) *RVR* најмање 350 m;

48) *прилаз и слетање у условима категорије I (CAT I)* је прецизни инструментални прилаз и слетање уз коришћење система за инструментално слетање (*ILS*), микроталасног система за слетање (*MLS*), *GLS* (систем слетања заснован на земаљски проширеном глобалном навигационом сателитском систему (*GNSS/GBAS*)), радара за прецизно прилажење (*PAR*) или *GNSS*, који користи сателитски систем појачавања сигнала (*SBAS*), са висином одлуке (*DH*) која није нижа од 200 ft и видљивошћу дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) која није мања од 550 m за авионе, односно 500 m за хеликоптере;

49) *прилаз и слетање у условима категорије II (CAT II)* је прецизни инструментални прилаз и слетање коришћењем *ILS* или *MLS* са:

(1) *DH* испод 200 ft, али не нижом од 100 ft; и

(2) *RVR* која није мања од 300 m;

50) *прилаз и слетање у условима категорије IIIA (CAT IIIA)* је прецизни инструментални прилаз и слетање коришћењем *ILS* или *MLS* са:

(1) *DH* испод 100 ft; и

(2) *RVR* која није мања од 200 m;

51) *прилаз и слетање у условима категорије IIIB (CAT IIIB)* је прецизни инструментални прилаз и слетање коришћењем *ILS* или *MLS* са:

(1) *DH* испод 100 ft или без *DH*; и

(2) *RVR* мањом од 200 m, али не мањом од 75 m;

52) *путања лета при полетању* је вертикална и хоризонтална путања са отказом критичног мотора, од одређене тачке у току полетања до висине 1.500 ft изнад површине, за авионе, односно 1.000 ft изнад површине, за хеликоптере;

53) *расположива дужина за полетање авиона (TODA)* је дужина која је на располагању за залет, увећана за дужину претпоља, ако постоји;

54) *расположива дужина за полетање хеликоптера (TODAH)* је дужина зоне завршног прилаза и полетања (*FATO*) увећана за дужину претпоља (ако постоји), објављена као расположива и погодна за завршетак полетања хеликоптера;

55) *расположива дужина за слетање (LDA)* је дужина полетно-слетне стазе коју је, као расположиву, одредио надлежни орган државе на чијој територији се налази аеродром, а која је погодна за кретање авиона по земљи након слетања;

56) *расположива дужина прекинутог полетања (ASDA)* је расположива дужина залета за полетање, која је увећана за дужину продужетка предвиђеног за заустављање, ако је доступност таквог продужетка за заустављање објавила држава на чијој територији се налази аеродром, под условом да продужетак полетно-слетне стазе у датим оперативним условима може да поднесе масу авиона;

57) *расположива дужина прекинутог полетања хеликоптера (RTODAH)* је дужина зоне завршног прилаза и полетања (*FATO*) објављена као расположива и погодна за завршетак прекинутог полетања хеликоптера перформанси класе 1;

58) *резервно гориво* је гориво које се захтева за случај непредвиђених околности које могу да утичу на потрошњу горива до аеродрома одредишта;

59) *рок за отклањање неисправности* је одређени период у коме ваздухоплов може да се користи са неисправном опремом;

60) *систем за побољшање видљивости (EVS)* је систем електронског приказа спољашњег призора, у реалном времену, коришћењем сензора;

61) *систем навођења при слетању који омогућава држање уздигнуте главе (HUDLS)* је целовит систем који омогућава пилоту да уздигнуте главе управља ваздухопловом током прилаза и слетања и/или прекинутог прилаза. Он обухвата све сензоре, рачунаре, електрична напајања, индикаторе и контроле;

62) *спречавање залеђивања* је, у оквиру поступака на земљи, поступак заштите од формирања иња или леда и нагомилавања снега на третираној површини ваздухоплова у ограниченом временском периоду (време дејства);

63) *стручно лице за обављање задатка* је лице које је одредио оператер ваздухоплова или треће лице, а које обавља задатке на земљи који су у директној вези са специјализованим задатком или обавља задатке у ваздухоплову или са њега;

64) *сува оперативна маса* је укупна маса ваздухоплова спремног за одређену врсту лета, без искористивог горива и путног терета;

65) *сува полетно-слетна стаза* је стаза која није мокра или контаминирана и која обухвата оне чврсте полетно-слетне стазе које су посебно израђене са жљебовима или порозном подлогом и које се одржавају тако да омогућавају ефективно кочење које одговара сувој полетно-слетној стази, иако је присутна влага;

66) *тачка доношења одлуке о наставку полетања (TDP)* је тачка која се користи за одређивање могућности полетања, а од које се, ако је установљен отказ мотора, може прекинути полетање или се полетање може безбедно наставити;

67) *терет који се превози* је укупна маса путника, пртљага, робе и преносиве посебне опреме која се уноси у ваздухоплов и која, изузев за балоне, укључује и баласт;

68) *Техничке инструкције* су последње важеће издање Техничких инструкција за безбедан транспорт опасне робе ваздушним путем, укључујући додатке и прилоге, које је одобрила и објавила Међународна организација цивилног ваздухопловства;

69) *уговор о закупу ваздухоплова без посаде* је уговор између субјеката на основу кога се ваздухоплов користи у складу са сертификатом ваздухопловног оператера (*AOC*) закупца или, у случају комерцијалних делатности које не спадају у јавни авио-превоз (*CAT*), под одговорношћу закупца;

70) *удес повезан са опасном робом* је догађај који је повезан са транспортом опасне робе ваздушним путем, који има за последицу смрт или тешку телесну повреду лица или проузрокује велику материјалну штету;

71) *уређај за симулирање лета (FSTD)* је уређај за обуку који подразумева:

(1) за авионе: уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*), тренажер летења (*FTD*), уређај за вежбање летачко-навигационих процедура (*FNPT*) или уређај за основну обуку инструменталног летења (*BITD*);

(2) за хеликоптере: уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*), тренажер летења (*FTD*) или уређај за вежбање летачко-навигационих процедура (*FNPT*);

72) *хеликоптер* је ваздухоплов тежи од ваздуха, који се одржава у ваздуху углавном на основу аеродинамичке реакције ваздуха на једном или више покретних ротора на одговарајућој вертикалној оси;

73) *хеликоптер категорије А* је хеликоптер са више мотора који је пројектован тако да има могућност независног рада мотора и система, што је одређено правилима о пловидбености и који може да се користи уз употребу података за полетање и слетање у случају отказа критичног мотора уз обезбеђену, одговарајуће одређену површину и одговарајуће перформансе за безбедан наставак лета или безбедно прекинуто полетање;

74) *хеликоптер категорије Б* је хеликоптер са једним мотором или са више мотора, који не испуњава прописане захтеве за категорију А. Хеликоптер категорије Б нема сигурну могућност да настави безбедан лет у случају отказа мотора, што може да доведе до непланираног слетања;

75) *хидроавион* је ваздухоплов са фиксним крилима који је пројектован за полетање са воде и слетање на воду, укључујући и амфибије ако се оне користе као хидроавиони;

76) *члан посаде* је лице кога је оператер ваздухоплова одредио за обављање дужности у ваздухоплову.

## II. ОРГАНИЗАЦИОНИ УСЛОВИ ЗА ОБАВЉАЊЕ ПОСЕБНИХ ДЕЛАТНОСТИ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ И ОБАВЉАЊЕ НЕКОМЕРЦИЈАЛНОГ ЛЕТЕЊА СЛОЖЕНИМ МОТОРНИМ ВАЗДУХОПЛОВИМА

### 1. Општи услови

#### **Изјава**

#### **Члан 3.**

Оператер ваздухоплова који обавља посебне делатности у ваздушном саобраћају уз накнаду или обавља некомерцијално летење сложеним моторним ваздухопловом је дужан да пре започињања летења достави Директорату изјаву о оспособљености.

Изјава из става 1. овог члана се доставља на обрасцу из Прилога 1, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Оператер ваздухоплова мора да обавља делатност у складу са датом изјавом, да обавести Директорат о свакој промени која се односи на дату изјаву користећи образац из Прилога 1. овог правилника, као и да обавести Директорат ако престане да обавља делатност.

#### **Дужности оператера ваздухоплова**

#### **Члан 4.**

Оператер ваздухоплова из члана 1. став 5. овог правилника је дужан да:

1) ваздухоплов користи у складу са овим правилником, потврдом о испуњавању услова за обављање посебне делатности високог ризика и изјавом о оспособљености за обављање посебних делатности, односно некомерцијалног летења сложеним моторним ваздухопловима (у даљем тексту: изјава);

2) обезбеди да се сваки лет ваздухоплова обавља у складу са оперативним приручником;

3) утврди систем оперативне контроле над свим летовима који се обављају под условима наведеним у потврди о испуњавању услова за обављање посебних делатности високог ризика или у изјави и да тај систем одржава;

4) обезбеди да сваки ваздухоплов који користи буде опремљен, а његова посада оспособљена, у складу са захтевима подручја у којем обавља делатност и захтевима за врсту делатности;

5) обезбеди да су лицима која су укључена у земаљске и летачке делатности дата одговарајућа упутства, да су она доказала своје способности у вршењу појединих дужности, као и да су она свесна својих одговорности и повезаности тих дужности са делатношћу оператера у целини;

6) за све врсте делатности које обавља на земљи и у лету утврди процедуре и упутства за безбедно коришћење сваког типа ваздухоплова, у којима су наведене дужности и одговорности земаљског особља и чланова посаде, укључујући процедуре које се односе на неометану пилотску кабину;

7) лица која ангажује упозна са законима, другим прописима и процедурама оних држава у којима се ваздухоплов користи, а које су значајне за вршење њихових дужности;

8) за сваки тип ваздухоплова утврди листе провере намењене члановима посаде, које садрже поступке за све фазе лета у уобичајеним условима, ванредним условима и у случају опасности, како би обезбедио спровођење оперативних процедура из оперативног приручника, при чему те листе морају да буду усклађене са важећом документацијом произвођача ваздухоплова;

9) у оперативном приручнику наведе процедуре за планирање лета, засноване на перформансама ваздухоплова, другим оперативним ограничењима и одговарајућим очекиваним условима на рути коју следи, на аеродромима или оперативним местима;

10) утврди и одржава ажурним програме обуке из области транспорта опасне робе за сва лица која ангажује, а за која се захтева обука на основу Техничких инструкција за безбедан транспорт опасне робе ваздушним путем (у даљем тексту: Техничке инструкције), као и да за те програме обуке прибави одобрење Директората.

У случају обављања посебне делатности уз накнаду, оператери следећих категорија ваздухоплова морају да обезбеде да је летачка посада одговарајуће обучена или информисана како би била у могућности да открије непријављену опасну робу коју су у ваздухоплов унела лица која се превозе или која је унета као терет:

1) једрилица;

2) балон;

3) једномоторни авион на елисни погон, који има максималну сертификовану масу на полетању  $5.700\text{ kg}$  или мању и чији максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) износи пет или мање, ако се полетање и слетање обавља дању, са истог аеродрома или оперативног места, по правилима за визуелно летење (*VFR*);

4) једномоторни хеликоптер, који није сложени моторни хеликоптер, чији максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) износи пет или мање, ако се полетање и слетање обавља дању, са истог аеродрома или оперативног места, по правилима за визуелно летење (*VFR*).

## Систем управљања

### Члан 5.

Оператер ваздухоплова је дужан да утврди, примени и одржава систем управљања који одговара сложености и величини његове организације и који обухвата:

1) јасно дефинисане линије одговорности и надлежности у организацији оператера ваздухоплова, укључујући непосредну одговорност одговорног руководиоца у погледу безбедности;

2) политику безбедности оператера ваздухоплова, коју утврђује одговорни руководиоцац;



3) уочавање опасности по безбедност у ваздухопловству које произилазе из делатности оператера ваздухоплова, њихову процену и управљање повезаним ризицима, укључујући предузимање мера за умањење ризика и проверу њихове ефикасности;

4) сталну обуку и оспособљавање особља за обављање њихових задатака;

5) документацију свих кључних процеса система управљања, укључујући и процес указивања особљу на његове одговорности, као и процедуре за измене и допуне ове документације;

6) функцију праћења усаглашености оператера ваздухоплова са одговарајућим захтевима.

## **Уговорене активности**

### **Члан 6.**

Ако уговори обављање било ког дела своје активности, оператер ваздухоплова је дужан да обезбеди да уговорена услуга испуњава услове из овог правилника.

Ако ималац потврде о испуњавању услова за обављање посебних делатности високог ризика уговори неки део својих активности са организацијом која није одговарајуће овлашћена за вршење тих активности, та уговорна организација је дужна да обавља послове на основу одобрења оператера ваздухоплова и у његово име.

Ималац потврде из става 2. овог члана мора да омогући да Директорат има приступ организацији која је ангажована, како би утврдио испуњеност услова прописаних овим правилником.

## **Људски ресурси оператера ваздухоплова**

### **Члан 7.**

Оператер ваздухоплова је дужан да именује одговорног руководиоца који је овлашћен да обезбеди финансирање свих активности и њихово спровођење у складу са условима из овог правилника и који је надлежан за утврђивање и одржавање ефикасног система управљања.

Оператер ваздухоплова именује једно или више лица која обезбеђују да оператер ваздухоплова буде у складу са условима из овог правилника и која су одговорна одговорном руководиоцу.

Оператер ваздухоплова мора да располаже довољним бројем оспособљеног особља за обављање планираних активности у складу са условима из овог правилника и дужан је да води евиденцију о искуству, оспособљености и обукама тог особља, као и да то особље упозна са процедурама које се односе на вршење њихових дужности.

## **Услови који се односе на опрему**

### **Члан 8.**

Оператер ваздухоплова мора да располаже опремом која омогућава обављање свих планираних активности у складу са условима из овог правилника.

## **Вођење евиденције**

### **Члан 9.**

Оператер ваздухоплова је дужан да установи систем вођења евиденције који омогућава одговарајуће чување и поузданост праћења свих извршених активности, као и да облик вођења евиденције наведе у својим процедурама.

## Чување евиденције

### Члан 10.

Следећа евиденција се чува најмање пет година:

1) копија изјаве оператера ваздухоплова, подаци о одобрењима које поседује и оперативни приручник, ако је реч о оператеру који подлеже достављању изјаве;

2) евиденција која се односи на процену ризика која се обавља у складу са чланом 245. овог правилника и одговарајуће стандардне оперативне процедуре, ако је реч о имаоцу потврде о испуњавању услова за обављање посебне делатности високог ризика.

Подаци који су коришћени за припрему и извршење лета, као и са њима повезани извештаји, чувају се најмање три месеца, и то:

1) оперативни план лета, ако је применљиво;

2) хитна ваздухопловна обавештења (*NOTAM*) за одређену руту и документација која је коришћена за потребе ваздухопловног информисања (*AIS*), ако их је издао оператер ваздухоплова;

3) документација о маси и положају тежишта ваздухоплова;

4) обавештење о посебном терету, укључујући писану информацију намењену пилоту који управља ваздухопловом о опасној роби, ако је применљиво;

5) путна књига или други одговарајући документ;

6) извештаји са лета у којима су наведени подаци о догађају или појави за које пилот који управља ваздухопловом сматра да је неопходно да их пријави или забележи.

Евиденција која се односи на особље се чува у следећим роковима:

1) копија дозволе летачког особља - све док члан посаде користи права из дозволе за потребе оператера ваздухоплова;

2) подаци о обуци, провери и оспособљености члана посаде - три године;

3) евиденција о скорашњем искуству члана посаде - 15 месеци;

4) одговарајућа оспособљеност за руте, аеродроме/задатке и подручја летења - три године;

5) обука из области транспорта опасне робе - три године;

6) евиденција о обуци/оспособљености других лица за које се захтева програм обуке - евиденција о последње две обуке.

Оператер ваздухоплова је дужан да:

1) води евиденцију о свим обукама, проверама и оспособљености сваког члана посаде, како је прописано у глави II. овог правилника;

2) на захтев члана посаде дозволи увид у ове евиденције.

Рокови из ст. 2. и 3. овог члана се примењују и у случају да оператер ваздухоплова престане да буде корисник ваздухоплова или послодавац члану посаде.

Ако члан посаде постане члан посаде другог оператера, оператер ваздухоплова је дужан да омогући другом оператеру ваздухоплова увид у евиденцију о члану посаде, поштујући рокове прописане у ставу 3. овог члана.

Евиденција се чува на начин који обезбеђује заштиту од оштећења, измене или крађе.

## Пријављивање догађаја, удеса и озбиљних незгода

### Члан 11.

Ако према пропису којим се уређује пријављивање догађаја у цивилном ваздухопловству догађај подлеже пријављивању, оператер ваздухоплова је дужан да такав догађај пријави Директорату.

Ако има сазнање да се догодио удес или озбиљна незгода, оператер ваздухоплова је дужан да о томе без одлагања обавести Директорат и Центар за истраживање несрећа

у саобраћају, у складу са законом којим се уређује истраживање несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају.

Оператер ваздухоплова је дужан да обавести Директорат и организацију одговорну за пројектовање ваздухоплова, о свакој незгоди, неисправности, техничком отказу, прекорачењу техничких ограничења, догађају који указује на нетачност, непотпуност или двосмисленост информација садржаних у приручнику за управљање ваздухопловом или другом одговарајућем документу, као и о другој нерегуларности која је угрозила или је могла да угрози безбедно коришћење ваздухоплова, а која није довела до удеса или озбиљне незгоде.

Пријаве из става 1. и обавештења из ст. 2. и 3. овог члана се достављају у облику и на начин који су утврђени у прописима којима се уређује пријављивање догађаја у цивилном ваздухопловству и истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају и морају да садрже све значајне информације које су познате оператеру ваздухоплова.

Ако је потребно, оператер ваздухоплова израђује накнадни извештај у коме наводи детаље мера које намерава да предузме како би спречио сличне догађаје у будућности.

## **Оперативни приручник - опште одредбе**

### **Члан 12.**

Оператер ваздухоплова је дужан да изради оперативни приручник, чија садржина мора да одговара условима из овог правилника и који мора да буде у складу са условима који су садржани у потврди о испуњавању услова за обављање посебне делатности високог ризика или изјави о оспособљености и листи посебних одобрења, у зависности од тога шта је применљиво.

Оперативни приручник може да се састоји из више делова и мора да буде ажуран.

Оперативно особље мора да има једноставан приступ оним деловима оперативног приручника који се односе на њихове дужности и мора да буде упознато са изменама оперативног приручника које се односе на те дужности.

Сваки члан посаде ваздухоплова мора да има лични примерак делова оперативног приручника који се односе на његове дужности.

Ималац оперативног приручника или његових одговарајућих делова је одговоран за његово ажурирање у погледу измена и допуна које му достави оператер ваздухоплова.

Ималац потврде о испуњавању услова за обављање посебне делатности високог ризика је дужан да прибави претходно одобрење Директората за све измене које се односе на одобрене стандардне оперативне процедуре, пре него што измене ступе на снагу.

Изузетно од става 6. овог члана, ако је у интересу безбедности неопходна хитна измена или допуна оперативног приручника, она може да буде објављена и примењена одмах, под условом да је оператер ваздухоплова поднео Директорату захтев за њено одобрење.

Оператер ваздухоплова је дужан да у оперативни приручник унесе измене и допуне које Директорат захтева.

Подаци преузети из одобрених докумената, укључујући све њихове измене, морају да буду одговарајуће приказани у оперативном приручнику, с тим да оператер ваздухоплова може у оперативном приручнику да наведе строже податке.

Оператер ваздухоплова је дужан да обезбеди да његово особље разуме језик на коме су написани они делови оперативног приручника који се односе на његове дужности и одговорности.

Садржај оперативног приручника мора да буде у облику који је лак за коришћење, узимајући у обзир људске могућности и ограничења.

### Листа минималне опреме (*MEL*)

#### Члан 13.

Листа минималне опреме (*MEL*) се израђује у складу са одговарајућом главном листом минималне опреме (*MMEL*).

Ако главна листа минималне опреме (*MMEL*) није утврђена, листа минималне опреме (*MEL*) може да се заснива на одговарајућој главној листи минималне опреме (*MMEL*) коју је прихватио Директорат или држава регистрације, у зависности од случаја.

Оператер ваздухоплова је дужан да у року од 90 дана од измене главне листе минималне опреме (*MMEL*) измени листу минималне опреме (*MEL*), ако је та измена за њега релевантна.

Поред списка опреме, листа минималне опреме (*MEL*) садржи:

1) увод, укључујући упутство и дефиниције за летачку посаду и лица која обављају послове одржавања ваздухоплова, а користе листу минималне опреме (*MEL*);

2) податак о измени главне листе минималне опреме (*MMEL*), на основу које је израђена листа минималне опреме (*MEL*) и податак о измени листе минималне опреме (*MEL*);

3) обим, делокруг и сврху листе минималне опреме (*MEL*).

Оператер ваздухоплова је дужан да:

1) утврди рокове за отклањање неисправности инструмената, дела опреме или функције који су наведени у листи минималне опреме (*MEL*), при чему рок за отклањање неисправности који је наведен у листи минималне опреме (*MEL*) не сме да буде дужи од рока за отклањање неисправности који је наведен у главној листи минималне опреме (*MMEL*);

2) утврди ефикасан програм отклањања неисправности;

3) по истеку рока за отклањање неисправности користи ваздухоплов који је наведен у листи минималне опреме (*MEL*) само ако је:

(1) неисправност отклоњена; или је

(2) рок за отклањање неисправности продужен у складу са ставом б. овог члана.

Оператер ваздухоплова може да примени процедуру којом се једнократно продужава рок за отклањање неисправности категорије Б, Ц или Д, ако је ту процедуру одобрио Директорат и ако су испуњени следећи услови:

1) продужење рока за отклањање неисправности је у оквиру рока из главне листе минималне опреме (*MMEL*) за тип, односно класу ваздухоплова;

2) продужење рока за отклањање неисправности не сме да траје дуже од рока наведеног у листи минималне опреме (*MEL*);

3) продужење рока за отклањање неисправности опреме се не користи као уобичајен начин за отклањање неисправности опреме наведене у листи минималне опреме (*MEL*), већ само у случају догађаја који су изван контроле оператера ваздухоплова, а који спречавају отклањање неисправности;

4) оператер ваздухоплова је утврдио посебне дужности и одговорности за контролу продужења рокова за отклањање неисправности;

5) Директорат је обавештен о сваком продужењу рокова за отклањање неисправности;

6) утврђен је план за отклањање неисправности у најкраћем року.

Оператер ваздухоплова је дужан да у листи минималне опреме (*MEL*) упути на оперативне процедуре и процедуре одржавања које је утврдио узимајући у обзир

оперативне процедуре и процедуре одржавања на које упућује главна листа минималне опреме (*MMEL*).

Процедуре из става 7. овог члана чине део приручника оператера ваздухоплова или део листе минималне опреме (*MEL*).

Оператер ваздухоплова је дужан да измени оперативне процедуре и процедуре одржавања на које упућује листа минималне опреме (*MEL*) после сваке измене у оперативним процедурама и процедурама одржавања на које упућује главна листа минималне опреме (*MMEL*).

Ако није другачије наведено у листи минималне опреме (*MEL*), оператер ваздухоплова је дужан да примени:

1) оперативне процедуре на које упућује листа минималне опреме (*MEL*) ако планира да користи и/или користи ваздухоплов са неисправном опремом;

2) процедуре одржавања на које упућује листа минималне опреме (*MEL*), пре коришћења ваздухоплова са неисправном опремом.

Под условом да је у сваком појединачном случају Директорат издао одобрење, оператер ваздухоплова може да користи ваздухоплов са неисправним инструментима, деловима опреме или неисправним функцијама изван ограничења наведених у листи минималне опреме (*MEL*), али у оквиру ограничења наведених у главној листи минималне опреме (*MMEL*), ако су испуњени следећи услови:

1) да се на предметне инструменте, делове опреме или функције односи главна листа минималне опреме (*MMEL*), на начин који је дефинисан у ст. 1. и 2. овог члана;

2) да се издато одобрење не користи као уобичајени поступак којим се омогућава коришћење ваздухоплова изван оквира одобрене листе минималне опреме (*MEL*), већ само у случају догађаја који су изван контроле оператера ваздухоплова, а који спречавају усаглашеност са листом минималне опреме (*MEL*);

3) да је оператер ваздухоплова утврдио посебне дужности и одговорности за контролу коришћења ваздухоплова на основу издатог одобрења;

4) да је утврђен план за отклањање неисправности инструмената, делова опреме или функција или поновног коришћења ваздухоплова у оквиру ограничења листе минималне опреме (*MEL*) одмах кад то буде могуће.

### **Путна књига**

#### **Члан 14.**

Подаци о ваздухоплову, његовој посади и сваком лету или серији летова чувају се у облику путне књиге или другог одговарајућег документа.

### **Обезбеђивање пилотске кабине**

#### **Члан 15.**

Ако су на авиону или хеликоптеру уграђена врата пилотске кабине, она морају да имају могућност закључавања са унутрашње стране, како би се спречио неовлашћени приступ пилотској кабини.

### **Састав летачке посаде**

#### **Члан 16.**

Састав и број чланова летачке посаде на предвиђеним местима за посаду не сме да буде мањи од минималног броја наведеног у приручнику за управљање ваздухопловом или у оперативним ограничењима прописаним за ваздухоплов.

Летачка посада обухвата и додатне чланове летачке посаде ако то захтева врста лета и не сме да има мањи број чланова него што је предвиђено у оперативном приручнику.

Члан летачке посаде мора да има дозволу и овлашћење који су издати или прихваћени у складу са прописом којим се уређују дозволе, центри за обуку и здравствена способност летачког особља и који одговарају дужностима које су му додељене.

Члан летачке посаде може у току лета да буде ослобођен дужности које обавља за командама и замењен другим одговарајуће оспособљеним чланом летачке посаде.

У случају ангажовања члана летачке посаде који ради хонорарно или са непуним радним временом, оператер ваздухоплова је дужан да се увери да су испуњени сви одговарајући услови прописани овим правилником и прописом којим се уређују дозволе, центри за обуку и здравствена способност летачког особља, укључујући и услове који се односе на скорашње искуство, узимајући при томе у обзир све послове које је члан летачке посаде обављао код другог оператера, како би посебно одредио:

- 1) укупан број типова или варијанти ваздухоплова у којима је члан посаде обављао дужности;
- 2) одговарајуће ограничење у погледу времена летења, радног времена и времена одмора.

### **Одређивање пилота који управља ваздухопловом**

#### **Члан 17.**

За пилота који управља ваздухопловом оператер ваздухоплова мора да одреди једног пилота у летачкој посади који је оспособљен за обављање тих послова у складу са прописом којим се уређују дозволе, центри за обуку и здравствена способност летачког особља и који има:

- 1) најмање онај ниво искуства који је наведен у оперативном приручнику;
- 2) одговарајуће знање о рутама или подручјима у којима лети, о аеродромима, укључујући и алтернативне аеродроме, као и о средствима и процедурама који се користе.

У случају посебних делатности у ваздушном саобраћају које се обављају уз накнаду авионима и хеликоптерима, пилот који управља ваздухопловом или пилот коме може да буде додељено обављање лета мора да обави почетну обуку за упознавање са рутама или подручјима летења и аеродромима, као и средствима и процедурама који се користе.

Знање стечено кроз обуку из става 2. овог члана се одржава обављањем најмање једног лета на одговарајућој рути, подручју или аеродрому у периоду од 12 месеци.

### **Инжењер летач**

#### **Члан 18.**

Ако је авион пројектован тако да има предвиђено засебно место за инжењера летача, летачка посада мора да обухвати и једног члана посаде који је одговарајуће оспособљен у складу са прописом којим се уређује дозвола инжењера летача и центри за обуку.

### **Обука за унапређење рада посаде (CRM)**

#### **Члан 19.**

Пре него што почне да обавља летачку дужност, члан летачке посаде мора да заврши одговарајућу обуку за унапређење рада посаде (CRM), на начин који је одређен у оперативном приручнику.

Елементи обуке за унапређење рада посаде (CRM) су саставни део обуке за тип или класу ваздухоплова и периодичне обуке.

## **Прелазна обука коју спроводи оператер ваздухоплова**

### **Члан 20.**

Пре него што започне летење без надзора члан летачке посаде авиона или хеликоптера мора да заврши прелазну обуку коју спроводи оператер ваздухоплова, и то:

1) ако прелази на ваздухоплов за који се захтева ново овлашћење за тип, односно класу;

2) ако започиње рад код оператера ваздухоплова.

Прелазна обука из става 1. овог члана обухвата и обуку о опреми која је уграђена у ваздухоплов.

## **Обука за разлике и обука за упознавање**

### **Члан 21.**

Члан летачке посаде мора да заврши обуку за разлике или обуку за упознавање ако се то захтева прописом којим се уређују дозволе, центри за обуку и здравствена способност летачког особља и ако промена опреме или процедура за типове или варијанте ваздухоплова који се користе захтева стицање додатног знања.

У оперативном приручнику се наводи када је потребно обавити обуку за разлике или обуку за упознавање.

## **Периодична обука и провера**

### **Члан 22.**

Члан летачке посаде сваке године обавља периодичну летачку обуку и обуку на земљи, која одговара типу или варијанти ваздухоплова на којем обавља летачку дужност, укључујући и обуку о употреби и месту на коме је смештена опрема која се користи у случају опасности и безбедносна опрема која се налази у ваздухоплову.

Члан летачке посаде подлеже периодичној провери, како би показао оспособљеност за спровођење уобичајених поступака, ванредних поступака и поступака у случају опасности.

## **Оспособљеност пилота за обављање дужности са било ког пилотског седишта**

### **Члан 23.**

Члан летачке посаде коме може да буде додељено обављање дужности са било ког пилотског седишта мора да заврши одговарајућу обуку и проверу, на начин који је одређен у оперативном приручнику.

## **Летење на више типова или варијанти ваздухоплова**

### **Члан 24.**

Члан летачке посаде који обавља летачку дужност на више типова или варијанти ваздухоплова мора да испуни услове прописане у овој глави правилника за сваки тип или варијанту ваздухоплова.

Одговарајуће процедуре и/или оперативна ограничења за летење на више типова или варијанти ваздухоплова се наводе у оперативном приручнику.

## **Спровођење обуке**

### **Члан 25.**

Обука која се захтева у овом одељку правилника се спроводи од стране одговарајуће оспособљеног особља, по плану и програму обуке које је оператер ваздухоплова утврдио у оперативном приручнику.

У случају обуке у лету или обуке на уређају за симулирање летења и одговарајуће провере, особље које врши обуку и спроводи проверу мора да буде оспособљено у складу

са прописом којим се уређују дозволе, центри за обуку и здравствена способност летачког особља.

Уређај за симулирање летења (*FSTD*) мора, у што већој мери, да одговара ваздухоплову који користи оператер ваздухоплова, а разлике између уређаја за симулирање летења (*FSTD*) и ваздухоплова морају да буду описане и представљене у току информисања или обуке, у зависности шта је одговарајуће.

Оператер ваздухоплова је дужан да утврди систем за праћење измена уређаја за симулирање летења (*FSTD*) и да обезбеди да извршене измене не утичу на адекватност програма обуке.

## **Периодична обука и провера - провера стручности коју спроводи оператер ваздухоплова**

### **Члан 26.**

Сваки члан летачке посаде мора да заврши проверу стручности коју спроводи оператер ваздухоплова, како би показао оспособљеност за вршење уобичајених поступака, ванредних поступака и поступака у случају опасности.

Период важења провере стручности коју спроводи оператер ваздухоплова је 12 календарских месеци и рачуна се од краја месеца када је провера извршена.

Ако је провера стручности спроведена у последња три месеца периода важења претходне провере, нови период важења се рачуна од датума истицања важења претходне провере.

## **2. Посебни услови за оператере који обављају посебне делатности у ваздушном саобраћају**

### **Услови који се односе на особље**

#### **Члан 27.**

Оператер ваздухоплова који обавља посебне делатности у ваздушном саобраћају је дужан да одреди лица која су одговорна за управљање и надзор у следећим областима:

- 1) летачка делатност;
- 2) обука посаде;
- 3) земаљска делатност;
- 4) континуирана пловидбеност.

Оператер ваздухоплова је дужан да ангажује довољан број лица за планирану земаљску и летачку делатност, која су одговарајуће обучена и која су доказала оспособљеност за обављање поверених дужности.

Оператер ваздухоплова је дужан да одреди довољан број лица за вршење надзора над особљем, узимајући у обзир структуру организације оператера и укупан број ангажованих лица, као и да прецизно дефинише дужности и одговорности лица које врше надзор.

Надзор над члановима посаде и особљем које је укључено у коришћење ваздухоплова морају да врше лица која имају одговарајуће искуство и способности, како би се обезбедило одржавање стандарда наведених у оперативном приручнику.

### **Услови који се односе на опрему**

#### **Члан 28.**

Да би омогућио безбедно опслуживање летова, оператер ваздухоплова који обавља посебне делатности у ваздушном саобраћају је дужан да користи одговарајућу опрему која је неопходна за опслуживање на земљи.



Оператер ваздухоплова је дужан да обезбеди објекте за оперативну подршку у главној оперативној бази, који одговарају врсти летова оператера и подручју у коме се летови обављају.

Расположиви радни простор у свакој оперативној бази мора да буде довољан за особље чије радње могу да утичу на безбедност летачке делатности.

### **Услови који се односе на документацију**

#### **Члан 29.**

Оператер ваздухоплова који обавља посебне делатности у ваздушном саобраћају је дужан да изради оперативни приручник и другу потребну документацију, да врши, по потреби, њихову измену и допуну, као и да без одлагања доставља оперативна упутства и остале информације свим ангажованим лицима.

### **3. Додатни услови за оператере који обављају посебне делатности у ваздушном саобраћају које се обављају уз накнаду**

#### **Закуп ваздухоплова**

#### **Члан 30.**

У случају узимања ваздухоплова у закуп оператер који обавља посебне делатности уз накнаду мора претходно да прибави сагласност Директората, као и да испуни следеће услове:

1) у случају узимања у закуп ваздухоплова са посадом из треће земље:

(1) да су безбедносни стандарди оператера из треће земље, који се односе на континуирану пловидбеност и обављање делатности у ваздушном саобраћају, најмање једнаки одговарајућим захтевима садржаним у пропису којим се уређује обезбеђивање континуиране пловидбености ваздухоплова и других ваздухопловних производа;

(2) да период трајања закупа не прелази седам месеци у било којих 12 узастопних месеци;

2) у случају узимања у закуп ваздухоплова без посаде који је регистрован у трећој земљи:

(1) да је обезбеђена усаглашеност са одговарајућим захтевима прописа којим се уређује обезбеђивање континуиране пловидбености ваздухоплова и других ваздухопловних производа;

(2) да је ваздухоплов опремљен у складу са главом V. овог правилника.

### **Поступак издавања потврде о испуњавању услова за обављање посебних делатности високог ризика уз накнаду**

#### **Члан 31.**

Одређена делатност се сматра делатношћу високог ризика у следећим случајевима:

1) ако се та делатност врши изнад подручја у коме постоји могућност да, у случају опасности, дође до угрожавања безбедности трећих лица на земљи;

2) ако надлежни орган места где се летови обављају утврди да та делатност, услед своје специфичне природе и локалног окружења у коме се одвија, представља висок ризик, посебно за трећа лица на земљи.

Пре него што започне обављање посебне делатности високог ризика уз накнаду оператер ваздухоплова који намерава да врши ту делатност је дужан да прибави од Директората потврду о испуњавању услова за обављање посебних делатности високог ризика.

Оператер ваздухоплова је дужан да уз захтев за издавање потврде из става 2. овог члана Директорату достави следеће податке:

- 1) званични и пословни назив оператера ваздухоплова, адресу и адресу за достављање поште;
- 2) опис система управљања, укључујући организациону структуру;
- 3) опис намераване делатности, број ваздухоплова које намерава да користи и њихов тип;
- 4) документацију о извршеној процени ризика, као и стандардне оперативне процедуре из члана 245. овог правилника;
- 5) изјаву којом подносилац захтева потврђује да је проверио сву достављену документацију и да је утврдио да је она у складу са условима из овог правилника.

Захтев за стицање потврде из става 2. овог члана, као и захтев за њену измену или допуну се подноси на обрасцу чији изглед и садржај утврђује Директорат.

### **Важење потврде**

#### **Члан 32.**

Оператер ваздухоплова који поседује потврду о испуњавању услова за обављање посебне делатности високог ризика је дужан да се придржава права која су садржана у потврди.

Потврда о испуњавању услова за обављање посебне делатности високог ризика остаје на снази под условом:

- 1) да оператер ваздухоплова у сваком тренутку испуњава услове прописане овим правилником, узимајући у обзир одредбе које се односе на поступање са налазима;
- 2) да Директорат има приступ ваздухоплову и оператеру ваздухоплова, како би могао да утврди сталну усаглашеност са одредбама овог правилника;
- 3) да се оператер ваздухоплова није одрекао потврде или да потврда није стављена ван снаге.

У случају да је Директорат ставио ван снаге потврду о испуњавању услова за обављање посебне делатности високог ризика или да се оператер ваздухоплова одрекао потврде, потврда се мора одмах вратити Директорату.

### **Промене**

#### **Члан 33.**

За промене које утичу на обим потврде или одобрене делатности оператер ваздухоплова мора претходно да прибави одобрење Директората.

Уз захтев за одобрење промене оператер ваздухоплова подноси одговарајућу документацију како би омогућио да Директорат провери усаглашеност са овим правилником и, ако је то неопходно, измени потврду о испуњавању услова за обављање посебних делатности високог ризика.

Ако промене из става 1. овог члана нису обухваћене почетном проценом ризика, оператер ваздухоплова доставља Директорату допуњену процену ризика и одговарајуће стандардне оперативне процедуре.

## **III. ПОСЕБНА ОДОБРЕЊА**

### **1. Општи услови**

#### **Подношење захтева за издавање посебног одобрења**

#### **Члан 34.**

Оператер ваздухоплова који први пут подноси Директорату захтев за издавање посебног одобрења подноси документацију прописану у одговарајућем одељку ове главе правилника, укључујући и следеће податке:

- 1) назив подносиоца захтева, адресу и адресу за доставу поште;
- 2) опис делатности коју намерава да обавља.

Оператер ваздухоплова је дужан да Директорату поднесе исправе којима доказује усклађеност са условима прописаним у одговарајућем одељку ове главе правилника.

Оператер ваздухоплова је дужан да евиденцију која се односи на ст. 1. и 2. овог члана чува све време обављања делатности за коју је потребно посебно одобрење или, ако је применљиво, у складу са одредбама главе II. овог правилника.

### **Права оператера коме је издато посебно одобрење**

#### **Члан 35.**

Обим активности које је оператер ваздухоплова овлашћен да обавља мора да буде наведен у листи посебних одобрења.

### **Промене које утичу на посебно одобрење**

#### **Члан 36.**

Ако оператер ваздухоплова намерава да изврши промене које утичу на услове под којима је издато посебно одобрење, дужан је да Директорату достави одговарајућу документацију и прибави одобрење за планирану промену.

### **Важење посебног одобрења**

#### **Члан 37.**

Посебно одобрење се издаје на неодређено време и важи све док је оператер ваздухоплова усаглашен са условима који се односе на то одобрење.

### **2. Летови на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (PBN) Летови на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (PBN)**

#### **Члан 38.**

Оператер ваздухоплова је дужан да прибави одобрење Директората за сваку од следећих *PBN* спецификација:

- 1) *RNP AR APCH*;
- 2) *RNP 0.3* за летове хеликоптера.

Одобрењем *RNP AR APCH* прилаза дозвољава се употреба јавно доступних процедура инструменталног прилаза које испуњавају одговарајуће *ICAO* критеријуме у погледу израде процедура.

Посебно одобрење за *RNP AR APCH* или *RNP 0.3* прилазе је потребно за употребу поступака инструменталног прилаза које је утврдио оператер ваздухоплова или било којих јавно доступних процедура инструменталног прилаза које не испуњавају одговарајуће *ICAO* критеријуме или ако се то захтева у Зборнику ваздухопловних информација (*AIP*) или ако то захтева Директорат.

### **Посебно одобрење за летове на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (PBN)**

#### **Члан 39.**

У циљу прибављања посебног одобрења Директората за летове на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*), оператер ваздухоплова је дужан да достави доказ:

1) да поседује овлашћење у погледу пловидбености за летове на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*) које је наведено у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) или другом документу који је одобрен од стране

надлежног органа за сертификацију као део процене пловидбености или је заснован на таквом одобрењу;

2) да је утврдио програм обуке за чланове летачке посаде који обављају ове летове и за одговарајуће особље које учествује у припреми оваквих летова;

3) да је извршио процену безбедности;

4) да је утврдио оперативне процедуре које обухватају:

(1) обавезну опрему, укључујући оперативна ограничења и одговарајуће ставке у листи минималне исправности опреме (*MEL*);

(2) услове у погледу састава летачке посаде и искуства;

(3) уобичајене ситуације, ванредне ситуације и ситуације у случају опасности;

(4) управљање базом ваздухопловних података;

5) да је утврдио списак догађаја који подлежу обавезном пријављивању;

6) да је, ако је то примењиво на *RNP AR APCH* прилазе, успоставио програм управљања за праћење *RNP*.

3. Летење у ваздушном простору са утврђеним минималним навигационим перформансама (*MNPS*)

**Летење у ваздушном простору са утврђеним минималним навигационим перформансама (*MNPS*)**

**Члан 40.**

У одређеном ваздушном простору за који су утврђене минималне навигационе перформансе (*MNPS*), ваздухоплов може да лети у складу са додатним регионалним процедурама у којима су дефинисане минималне навигационе перформансе само ако је оператер ваздухоплова прибавио одобрење Директората за обављање ових летова.

**Посебно одобрење за летење у ваздушном простору са утврђеним минималним навигационим перформансама (*MNPS*)**

**Члан 41.**

У циљу прибављања посебног одобрења Директората за летење у ваздушном простору са утврђеним минималним навигационим перформансама (*MNPS*), оператер ваздухоплова је дужан да достави доказе:

1) да навигациона опрема испуњава услове који се односе на перформансе;

2) да су навигациони екрани, индикатори и команде видљиви и да их може користити сваки пилот са било ког пилотског седишта;

3) да је утврдио програм обуке за чланове летачке посаде који обављају ове летове;

4) да је утврдио оперативне процедуре које обухватају:

(1) обавезну опрему, укључујући њена оперативна ограничења и одговарајуће ставке у листи минималне исправности опреме (*MEL*);

(2) услове у погледу састава летачке посаде и искуства;

(3) уобичајене процедуре;

(4) процедуре за случај непредвиђених околности, укључујући оне које су одређене од стране надлежног органа одговорног за тај ваздушни простор;

(5) праћење и извештавање о догађајима.

4. Летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања  
(RVSM)

**Летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања  
(RVSM)**

**Члан 42.**

У ваздушном простору у коме су минимуми вертикалног раздвајања смањени на 300 *m* (1.000 *ft*), а који се примењују између нивоа лета (*FL*) 290 и (*FL*) 410, укључујући и ове нивое лета, ваздухоплов сме да лети само ако је оператер ваздухоплова прибавио одобрење од Директората за обављање ових летова.

**Посебно одобрење за летење у ваздушном простору са смањеним минимумима  
вертикалног раздвајања (RVSM)**

**Члан 43.**

За прибављање посебног одобрења за летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (*RVSM*), оператер ваздухоплова мора да поднесе Директорату доказ:

1) да поседује овлашћење у погледу пловидбености за летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (*RVSM*);

2) да је утврдио процедуре за праћење и извештавање о грешкама у одржавању висине;

3) да је утврдио програм обуке за чланове летачке посаде који обављају ове летове;

4) да је утврдио оперативне процедуре које обухватају:

(1) обавезну опрему, укључујући и оперативна ограничења и одговарајуће ставке у листи минималне исправности опреме (*MEL*);

(2) услове у погледу састава летачке посаде и искуства;

(3) планирање лета;

(4) поступке пре лета;

(5) поступке пре уласка у ваздушни простор са смањеним минимумима вертикалног раздвајања;

(6) поступке у току лета;

(7) поступке након лета;

(8) извештавање о догађајима;

(9) специфичне, регионалне оперативне процедуре.

**Услови у погледу опреме за летење у ваздушном простору са смањеним  
минимумима вертикалног раздвајања (RVSM)**

**Члан 44.**

Ваздухоплов који лети у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (*RVSM*) мора да има:

1) два независна система за мерење висине;

2) систем за упозоравање о одступању од задате висине;

3) аутоматски систем за контролу висине;

4) секундарни надзорни радар (*SSR*) са системом извештавања о висини, који може да буде повезан са системом за мерење висине, ако се користи за контролу висине.

## **Грешке у одржавању висине при летовима који се обављају са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (RVSM)**

### **Члан 45.**

Оператер ваздухоплова мора да пријави забележене или саопштене грешке у вези са одржавањем висине које су настале као резултат неисправности рада опреме ваздухоплова или су оперативне природе, а које су једнаке или веће од:

- 1) укупне вертикалне грешке (*TVE*), која је  $\pm 90 \text{ m}$  ( $\pm 300 \text{ ft}$ );
- 2) грешке система за мерење висине (*ASE*), која је  $\pm 75 \text{ m}$  ( $\pm 245 \text{ ft}$ );
- 3) грешке у одступању од задате висине лета (*AAD*), која је  $\pm 90 \text{ m}$  ( $\pm 300 \text{ ft}$ ).

Извештај о догађају из става 1. овог члана се доставља Директорату у року од 72 сата и мора да обухвати почетну анализу узрочних фактора и мере које ће се предузети да се спречи понављање оваквих догађаја.

Ако евидентира грешку у одржавању висине или о њој буде обавештен, оператер ваздухоплова мора одмах да реагује како би се отклонили узроци који су довели до грешке и мора да достави накнадне извештаје, ако то захтева Директорат.

### **5. Летови у условима смањене видљивости (LVO)**

### **Летови у условима смањене видљивости (LVO)**

#### **Члан 46.**

Оператер ваздухоплова је дужан да прибави одобрење Директората за летење у условима смањене видљивости ако намерава да обави:

- 1) полетање у условима смањене видљивости (*LVTO*);
- 2) прилаз и слетање у условима који су нижи од услова за стандардну категорију I (*LTS CAT I*);
- 3) прилаз и слетање у условима стандардне категорије II (*CAT II*);
- 4) прилаз и слетање у условима који се разликују од услова за стандардну категорију II (*OTS CAT II*);
- 5) прилаз и слетање у условима стандардне категорије III (*CAT III*);
- 6) летење уз коришћење система за побољшање видљивости (*EVS*) за који се примењују оперативне олакшице у циљу смањења минималне вредности видљивости дуж полетно-слетне стазе (*RVR*), али највише до једне трећине објављене видљивости дуж полетно-слетне стазе (*RVR*).

### **Општи оперативни услови**

#### **Члан 47.**

Оператер ваздухоплова може да обавља летове у условима који су нижи од услова за стандардну категорију I (*LTS CAT I*) само:

- 1) ако је сваки ваздухоплов који се користи сертифициван за летење у *CAT II*;
- 2) ако се прилаз обавља:
  - (1) коришћењем ауто-пилота, у циљу аутоматског слетања, који мора да буде одобрен за прилаз у условима *CAT IIIA*; или
  - (2) коришћењем одобреног *HUDLS* система најмање 150 ft изнад прага полетно-слетне стазе.

Оператер ваздухоплова може да обавља прилаз у условима *CAT II*, *OTS CAT II* или *CAT III* само:

- 1) ако је сваки ваздухоплов који се користи сертифициван за летење са висином одлуке (*DH*) нижом од 200 ft или без висине одлуке (*DH*), као и ако је опремљен у складу са одговарајућим захтевима пловидбености;
- 2) ако је установљен и ако се одржава систем за бележење успешних и неуспешних прилаза и/или аутоматског слетања, у циљу праћења безбедности обављања летова;

- 3) ако се висина одлуке (*DH*) одређује радио-висиномером;
- 4) ако се летачка посада састоји од најмање два пилота;
- 5) ако се све изговорене висине ниже од 200 *ft*, рачунајући од надморске висине прага полетно-слетне стазе, одређују радио-висиномером.

Оператер ваздухоплова може да обавља прилаз користећи *EVS* само:

1) ако је *EVS* сертификован и ако комбинује сензор инфра-црвене светлости за приказ слике и податке о лету приказане на електронском показивачу података на чеоном стаклу (*HUD*);

2) ако летачку посаду чине најмање два пилота, у случају прилаза који се обављају при видљивости дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) мањој од 550 *m*;

3) ако су за летове у условима *CAT I* природни визуелни оријентири који означавају полетно-слетну стазу уочљиви најмање са 100 *ft* изнад надморске висине прага полетно-слетне стазе;

4) ако су за прилаз уз употребу поступка прилажења са вертикалним навођењем (*APV*) и поступка непрецизног прилаза (*NPA*), при којима се примењује завршни прилаз уз стално снижавање (*CDFFA*), природни визуелни оријентири који означавају полетно-слетну стазу уочљиви најмање са 200 *ft* изнад надморске висине прага полетно-слетне стазе и ако су испуњени следећи услови:

- (1) прилаз се врши уз употребу одобреног мода за вертикално навођење;
- (2) део прилаза од завршне тачке прилаза (*FAF*) до прага полетно-слетне стазе је праволинијски, а разлика између курса за завршни прилаз и осе полетно-слетне стазе није већа од 2°;
- (3) путања завршног прилаза је објављена и није под углом већим од 3,7°;
- (4) бочна компонента ветра није већа од максималне бочне компоненте ветра, утврђене приликом сертификације *EVS*.

### **Услови који се односе на аеродроме**

#### **Члан 48.**

Оператер ваздухоплова не сме да користи аеродром у условима смањене видљивости (*LVO*), изузев у случају:

1) да је држава у којој се аеродром налази одобрила да се аеродром користи у условима смањене видљивости;

2) да су утврђене процедуре за поступање у условима смањене видљивости (*LVP*).

Ако оператер ваздухоплова одабере аеродром где се не користи израз *LVP*, дужан је да се увери да постоје друге одговарајуће процедуре које испуњавају услове у погледу поступања у условима смањене видљивости (*LVP*) на том аеродрому.

Ситуација из става 2. овог члана мора да буде јасно наведена у оперативном приручнику или у приручнику који садржи процедуре, укључујући и упутство летачкој посади за одређивање да ли су на снази одговарајући поступци у условима смањене видљивости.

### **Обука и оспособљеност летачког особља**

#### **Члан 49.**

Пре започињања летења у условима смањене видљивости (*LVO*), оператер ваздухоплова је дужан да обезбеди:

1) да сваки члан летачке посаде:

- (1) испуни услове из оперативног приручника који се односе на обуку и проверу, укључујући и обуку на уређају за симулирање летења (*FSTD*), за коришћење ваздухоплова при граничним вредностима видљивости дуж полетно-слетне стазе (*RVR*)/видљивости (*VIS*) и висине одлуке (*DH*) која

- одговара врсти лета и типу ваздухоплова;  
(2) буде оспособљен у складу са стандардима наведеним у оперативном приручнику;  
2) да су обука и провера извршене у складу са детаљним програмом обуке.

### **Оперативне процедуре**

#### **Члан 50.**

Оператер ваздухоплова је дужан да установи процедуре које се примењују у условима смањене видљивости (*LVO*).

Процедуре из става 1. овог члана се наводе у оперативном приручнику и садрже дужности летачке посаде у току рулања, полетања, прилаза, равнања, слетања, одржавања правца и неуспелог прилаза, ако је то одговарајуће.

Пре започињања летења у условима смањене видљивости (*LVO*), пилот који управља ваздухопловом дужан је да се увери:

- 1) да је статус визуелних и невидуелних средстава довољан;
- 2) да су, на основу информација добијених од пружаоца услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*), на снази одговарајуће процедуре за поступање у условима смањене видљивости (*LVP*);
- 3) да су чланови летачке посаде одговарајуће оспособљени.

### **Минимална опрема**

#### **Члан 51.**

Оператер ваздухоплова је дужан да у оперативном приручнику наведе минималну опрему која, у складу са приручником за управљање ваздухопловом (*AFM*) или другим одобреним документом, мора да буде исправна на почетку примене поступака у условима смањене видљивости (*LVO*).

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери да стање ваздухоплова и његових система одговара посебностима лета који се обавља.

### **6. Транспорт опасне робе**

#### **Транспорт опасне робе**

#### **Члан 52.**

Изузев у случајевима наведеним у главама IV. и V. овог правилника, оператер ваздухоплова може да транспортује опасну робу ваздушним путем само ако поседује одобрење Директората.

### **Одобрење за транспорт опасне робе**

#### **Члан 53.**

За стицање одобрења за транспорт опасне робе оператер ваздухоплова је дужан:

- 1) да утврди и одржава програм обуке за ангажовано особље и да докаже Директорату да је особље завршило одговарајућу обуку;
- 2) у циљу осигурања безбедног руковања опасном робом у свим фазама транспорта ваздушним путем, да утврди оперативне процедуре које садрже информације и упутства о:
  - (1) опредељењу оператера ваздухоплова у погледу транспорта опасне робе;
  - (2) условима за прихват, руковање, утовар, смештај и раздвајање опасне робе;
  - (3) мерама које се предузимају у случају удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова, ако се њиме превози опасна роба;
  - (4) реаговању на опасну ситуацију повезану са опасном робом;
  - (5) уклањању сваке могуће контаминације;



- (6) дужностима ангажованог особља, посебно особља које учествује у земаљском опслуживању;
- (7) провери оштећења, цурења или контаминације;
- (8) извештавању о догађајима повезаним са опасном робом.

### **Информације и документација о опасној роби**

#### **Члан 54.**

Оператер ваздухоплова је дужан да:

- 1) достави пилоту који управља ваздухопловом писано обавештење о опасној роби која се превози ваздухопловом и о поступању при реаговању на опасности настале у току лета;
- 2) користи контролну листу за прихват;
- 3) обезбеди да опасну робу прати захтевана транспортна документација за транспорт опасне робе, коју су сачинила лица која шаљу опасну робу на превоз ваздушним путем, изузев у случајевима када су информације поднете електронским путем;
- 4) у случајевима када се документ о транспорту опасне робе прилаже у писаној форми, обезбеди да копија тог документа остане на земљи, уз могућност да јој се приступи у разумном временском периоду, пре него што роба стигне до крајњег одређишта;
- 5) обезбеди да се копија информација датих пилоту који управља ваздухопловом чува на земљи и да је та копија или информација коју она садржи лако доступна на аеродрому последњег одласка и првог следећег планираног доласка, све до завршетка лета на који се информације односе;
- 6) најмање три месеца после завршетка лета чува контролну листу за прихват, транспортну документацију и информације дате пилоту који управља ваздухопловом;
- 7) најмање три године чува евиденцију о обуци особља.

### **IV. ТЕХНИЧКИ УСЛОВИ КОЈЕ МОРАЈУ ДА ИСПУЊАВАЈУ ОПЕРАТЕРИ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ ОБАВЉАЈУ НЕКОМЕРЦИЈАЛНО ЛЕТЕЊЕ**

#### **Област примене**

#### **Члан 55.**

Ова глава правилника одређује техничке услове које морају да испуњавају оператери ваздухоплова када користе ваздухоплов за сопствене потребе или превозе, без накнаде, своју робу или запослене и пословне партнере и њихове ствари, као и када обављају посебне делатности без накнаде ваздухопловима који нису сложени моторни ваздухоплови.

Ова глава правилника се примењује и на следеће летове ваздухоплова који нису сложени моторни ваздухоплови:

- 1) такмичарске летове и ваздухопловне манифестације, под условом да је накнада или друга противвредност која се додељује за такве летове ограничена на повраћај директних трошкова и да је пропорционална годишњим трошковима, као и да награде нису веће од 5.000 евра у динарској противвредности;
- 2) летове за искакање падобраном, вучу једрилице или акробатске летове које обавља организација за обуку која има седиште у Републици Србији и која је одобрена у складу са прописом којим се уређују дозволе, центри за обуку и здравствена способност летачког особља или организација основана с циљем промоције летачког спорта или рекреативног летења, под условом:
  - (1) да се ваздухоплов користи на основу власништва или закупа без посаде;
  - (2) да се летом не остварује добит која се расподељује изван те организације;

(3) да, у случају да су у те летове укључена лица која нису чланови те организације, такви летови представљају споредне активности те организације.

#### 1. Општи услови

### **Моторне једрилице - *TMG*, моторне једрилице и мешовити балони**

#### **Члан 56.**

Моторне једрилице - *TMG* се користе у складу са условима који се примењују:

- 1) на авионе, ако су покретане мотором;
- 2) на једрилице, ако нису покретане мотором.

Моторне једрилице - *TMG* морају да буду опремљене у складу са условима који се примењују на авионе, изузев ако је другачије прописано у Одељку 4. ове главе.

Моторне једрилице, изузев моторних једрилица - *TMG*, морају да се користе и да буду опремљене у складу са условима који се примењују на једрилице.

Мешовити балони се користе у складу са условима за балоне који лете помоћу топлог ваздуха.

#### **Показни летови**

#### **Члан 57.**

Показни летови оператера ваздухоплова који обављају некомерцијално летење морају:

- 1) да се започну и заврше на истом аеродрому или оперативном месту, изузев у случају балона и једрилица;
- 2) да се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*);
- 3) да буду надзирани од стране именованог лица за њихову безбедност.

### **Права и дужности пилота који управља ваздухопловом**

#### **Члан 58.**

Пилот који управља ваздухопловом је одговоран:

- 1) за безбедност ваздухоплова, свих чланова посаде, лица која се превозе и терета који се налазе у ваздухоплову у току лета;
- 2) за почетак, ток, прекид или преусмеравање лета у интересу безбедности;
- 3) да су све оперативне процедуре и листе провере усклађене са подацима добијеним од произвођача ваздухоплова;
- 4) да обави лет само ако се уверио:
  - (1) да је ваздухоплов пловидбен;
  - (2) да је ваздухоплов прописно регистрован;
  - (3) да су инструменти и опрема који су неопходни за обављање лета уграђени у ваздухоплов и исправни, осим ако је дозвољено да се лет обави са неисправном опремом на основу листе минималне опреме (*MEL*);
  - (4) да су положај тежишта ваздухоплова, изузев ако је реч о балонима, као и маса ваздухоплова такви да лет може да се обави у складу са ограничењима наведеним у документима о пловидбености;
  - (5) да су сва опрема, пртљаг и терет адекватно утоварени и обезбеђени, тако да је могућа евакуација у случају опасности;
  - (6) да оперативна ограничења ваздухоплова наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) не буду прекорачена у било ком тренутку лета;
- 5) да одустане од лета, ако било који члан летачке посаде није способан да обавља своје дужности због повреде, болести, умора или дејства психоактивне супстанце;

б) да заврши лет на најближем аеродрому или оперативном месту на коме метеоролошки услови дозвољавају безбедно слетање, у ситуацијама када је способност било ког члана летачке посаде да обавља дужности значајно смањена услед узрока као што су умор, болест или недостатак кисеоника;

7) за доношење одлуке о прихватању ваздухоплова са неисправностима које су допуштене листом одступања од конфигурације (*CDL*) или листом минималне опреме (*MEL*), у зависности шта је применљиво;

8) да, по завршетку лета или серије летова, у техничку књигу ваздухоплова или у путну књигу ваздухоплова, евидентира податке о коришћењу ваздухоплова и све уочене или очекиване кварове ваздухоплова.

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да у критичним фазама лета или када то сматра неопходним у интересу безбедности, сви чланови посаде седе на својим додељеним местима и не обављају друге активности, осим оних које се захтевају за безбедно коришћење ваздухоплова.

Пилот који управља ваздухопловом има право да не дозволи улазак или да искрца свако лице, пртљак или терет који могу да представљају потенцијалну опасност по безбедност ваздухоплова и лица у њему.

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да, што је пре могуће, пријави одговарајућој јединици за пружање услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*) све опасне метеоролошке услове или услове лета који могу да утичу на безбедност лета другог ваздухоплова.

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да, у случају опасности која захтева тренутно одлучивање и поступање, предузме сваку радњу коју сматра неопходном у датим околностима и у том случају он може да, у интересу безбедности, одступи од утврђених правила и оперативних процедура.

У току лета пилот који управља ваздухопловом је дужан да:

1) буде везан сигурносним појасом док седи на свом седишту, изузев ако је реч о балонима;

2) остане за командама ваздухоплова, изузев ако команде преузме други пилот.

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да Директорату одмах поднесе извештај о евентуалној радњи незаконитог ометања, као и да о томе обавести надлежну локалну власт.

Пилот који управља ваздухопловом који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди је дужан да о томе, без одлагања, обавести Центар за истраживање несрећа у саобраћају, а у случају удеса или озбиљне незгоде у иностраној држави, да о томе на најбржи доступан начин обавести надлежни орган те државе.

## **Права и дужности пилота који управља балоном**

### **Члан 59.**

Поред дужности из члана 58. овог правилника, пилот који управља балоном је дужан да:

1) изврши претполетно информисање лица која учествују у надувавању и издувавању куполе балона;

2) обезбеди да ниједно лице не пуши у балону или његовој близини;

3) обезбеди да лица која учествују у надувавању и издувавању куполе балона носе одговарајућу заштитну одећу.

## **Усклађеност са прописима и процедурама**

### **Члан 60.**

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да се придржава прописа и процедура оних држава у којима се обављају летови.

Пилот који управља ваздухопловом мора да буде упознат са прописима и процедурама који се односе на обављање његових дужности, а који се примењују на подручја која се прелећу, на аеродроме или оперативна места која ће користити, као и на навигациону опрему.

## **Рулање авиона**

### **Члан 61.**

Рулање авиона по површини аеродрома која је предвиђена за кретање авиона је дозвољено само ако је лице за командама одговарајуће оспособљени пилот.

## **Коришћење ротора - хеликоптери**

### **Члан 62.**

Ротор хеликоптера у сврху лета може да покрене само одговарајуће оспособљени пилот за командама.

## **Преносиви електронски уређаји**

### **Члан 63.**

Пилот који управља ваздухопловом не сме да дозволи ниједној особи у ваздухоплову да користи преносиве електронске уређаје (*PED*) који би могли негативно да утичу на рад система и опреме ваздухоплова.

## **Подаци о опреми која се користи у случају опасности и опреми за преживљавање**

### **Члан 64.**

Осим ако ваздухоплов полеће и слеће на исти аеродром или оперативно место, оператер ваздухоплова је дужан да увек има на располагању, за хитну комуникацију са спасилачко-координационим центрима, листе са информацијама о опреми која се користи у случају опасности и опреми за преживљавање која се налази у ваздухоплову.

## **Документација која мора да се налази у ваздухоплову**

### **Члан 65.**

У току лета у ваздухоплову морају да се налазе следећа документа, приручници и информације:

- 1) приручник за управљање ваздухопловом (*AFM*) или други одговарајући документ;
- 2) оригинал уверења о регистрацији;
- 3) оригинал потврде о пловидбености (*CofA*);
- 4) потврда о буци, ако је примењиво;
- 5) листа посебних одобрења, ако је примењиво;
- 6) дозвола за рад радио-станице, ако је применљиво;
- 7) полиса осигурања од одговорности за штету причињену трећим лицима;
- 8) путна књига ваздухоплова или други одговарајући документ;
- 9) подаци из поднетог *ATS* плана лета, ако је применљиво;
- 10) одговарајуће ваздухопловне карте за планирану руту и подручје и све пратеће руте на које је могуће да лет буде преусмерен;
- 11) информације о поступцима и визуелним сигнаlima које користе ваздухоплов-

пресретач и пресретнути ваздухоплов;

12) листа минималне опреме (*MEL*) или листа одступања од конфигурације (*CDL*), ако је утврђена;

13) друга документација која може да буде потребна за лет или коју захтева држава изнад које се лет обавља.

Изузетно од става 1. овог члана:

1) ако је полетање и слетање предвиђено на истом аеродрому, односно оперативном месту, документи и информације из става 1. тач. 2) - 8) овог члана могу да се налазе на том аеродрому, односно оперативном месту;

2) ако се лет обавља балоном или једрилицом, изузев моторних једрилица - *TMG*, документа и информације из става 1. тач. 2) - 8) и тач. 11) - 13) овог члана могу да се налазе у пратећем возилу.

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да у разумном року од тренутка када то од њега захтева надлежни орган, стави на располагање документацију која мора да се налази у ваздухоплову.

### **Транспорт опасне робе**

#### **Члан 66.**

Опасну робу може да транспортује само оператер ваздухоплова који има одобрење издато у складу са главом III, одељак б. овог правилника, изузев ако:

1) опасна роба није предмет Техничких инструкција у складу са Делом 1 ових инструкција; или

2) опасну робу носе лица која се превозе или пилот који управља ваздухопловом, у складу са Делом 8 Техничких инструкција.

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да:

1) предузме све оправдане мере којима се спречава неовлашћено уношење опасне робе у ваздухоплов;

2) у складу са Техничким инструкцијама без одлагања обавести одговарајући орган државе у којој се догађај десио, о сваком удесу или озбиљној незгоди који су повезани са опасном робом;

3) обезбеди да лица која се превозе буду информисана о опасној роби у складу са Техничким инструкцијама.

### **Путна књига**

#### **Члан 67.**

Подаци о ваздухоплову, његовој посади и сваком лету или серији летова чувају се у облику путне књиге или другог одговарајућег документа.

### **Листа минималне опреме (*MEL*)**

#### **Члан 68.**

Оператер ваздухоплова који обавља некомерцијално летење ваздухопловима који нису сложени моторни ваздухоплови може да изради листу минималне опреме (*MEL*), при чему мора да узме у обзир следеће:

1) да листа минималне опреме (*MEL*) треба да обезбеди коришћење ваздухоплова, под наведеним условима, са одређеним неисправним инструментима, деловима опреме или функцијама приликом започињања лета;

2) да се листа минималне опреме (*MEL*) припрема за сваки појединачни ваздухоплов, узимајући у обзир оперативне услове и услове одржавања које је одредио оператер ваздухоплова;

3) да се листа минималне опреме (*MEL*) израђује на основу одговарајуће главне

листе минималне опреме (*MMEL*) и да не може да буде мање рестриктивна од ње.

О листи минималне опреме (*MEL*) и њеним изменама и допунама оператер ваздухоплова обавештава Директорат.

## 2. Оперативне процедуре

### Коришћење аеродрома и оперативних места

#### Члан 69.

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да користи само аеродроме и оперативна места који одговарају типу, односно класи ваздухоплова и врсти летова које обавља.

Полетање и слетање ваздухоплова са оперативног места може да се изводи само дању, према правилима визуелног летења (*VFR*).

Полетање и слетање са оперативног места које се налази унутар густо насељеног подручја може да се врши искључиво хеликоптером.

Оператер хеликоптера може да користи оперативно место које се налази унутар густо насељеног подручја ако оно испуњава следеће услове:

1) место је слободно од људи, животиња, покретних или непокретних објеката које је могуће закачити ротором, стајним трапом или другим делом хеликоптера, на минималној удаљености  $1,5 D$  у свим правцима од центра места додира стајног трапа са тлом (или воденом површином), при чему  $D$  означава највећу димензију хеликоптера са роторима у раду;

2) на месту нема предмета који би услед вртложне струје ротора могли довести до угрожавања људи, животиња, хеликоптера, покретних или непокретних објеката;

3) место додира стајног трапа са тлом испуњава услове у погледу димензија и чврстоће подлоге, тако да у потпуности може да прихвати стајни трап и масу хеликоптера;

4) изнад места не постоје далеководи, жичаре и други слични објекти.

Пре слетања на оперативно место које се налази унутар густо насељеног подручја пилот хеликоптера је дужан да изврши извиђање и да при томе утврди:

1) смер ветра;

2) могућност одржавања угла прилаза и одласка;

3) погодност оперативног места за вертикално пристајање (нагиб, висина траве, висина снега и друго);

4) могућност безбедног надвишавања препрека;

5) величину и облик оперативног места;

6) оријентире;

7) положај сунца;

8) површине погодне за принудно слетање и најпогодније правце наставка лета у случају потребе одустајања од слетања.

Осим што мора да поседује важећу дозволу и овлашћење за летење на типу хеликоптера, у случају коришћења оперативног места унутар густо насељеног подручја пилот који управља ваздухопловом мора да има најмање 150 сати летења на хеликоптерима.

### Одређивање изолованих аеродрома - авиони

#### Члан 70.

При избору алтернативних аеродрома и утврђивању политике планирања горива, пилот који управља ваздухопловом сматра аеродром изолованим ако је време летења до најближег одговарајућег алтернативног одредишног аеродрома веће од:

1) 60 минута, за авионе са клипним моторима; односно

2) 90 минута, за авионе са млазним моторима.

## Оперативни минимуми аеродрома - авиони и хеликоптери

### Члан 71.

У случају лета који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*), пилот који управља ваздухопловом је дужан да одреди и користи оперативне минимуме за сваки полазни, одредишни и алтернативни аеродром.

Оперативни минимуми из става 1. овог члана:

1) не смеју да буду нижи од минимума које је одредила држава у којој се налази аеродром, изузев ако је та држава посебно одобрила употребу нижих минимума;

2) морају да буду одобрени од стране Директората, у складу са главом III, одељак 5. овог правилника, ако се ради о обављању летова у условима смањене видљивости.

Приликом одређивања оперативних минимума аеродрома пилот који управља ваздухопловом је дужан да узме у обзир:

1) тип, односно класу, перформансе и карактеристике управљања ваздухопловом;

2) своју стручност и искуство;

3) димензије и карактеристике полетно-слетне стазе или зоне завршног прилаза и полетања (*FATO*) која може да буде одабрана за коришћење;

4) податак о томе да ли су расположива визуелна и невизуелна средства на земљи одговарајућа и карактеристике тих средстава;

5) навигациону опрему ваздухоплова или опрему за контролу путање лета у току полетања, прилаза, равнања, слетања, завршетка заокрета и неуспелог прилаза;

6) могућност избегавања препрека у подручју прилаза, неуспелог прилаза и пењања, које је неопходно да би се извршиле процедуре за наставак лета;

7) надморску, односно релативну висину за избегавање препрека при поступку инструменталног прилаза;

8) начин утврђивања и извештавања о метеоролошким условима;

9) технику лета која се користи током завршног прилаза.

Минимуми за посебну процедуру прилаза и слетања се користе искључиво:

1) ако је исправна неопходна опрема на земљи која је потребна за планирану процедуру;

2) ако су исправни системи ваздухоплова потребни за извођење одређене врсте прилаза;

3) ако су испуњени услови у погледу перформанси ваздухоплова;

4) ако је пилот одговарајуће оспособљен.

## Оперативни минимуми аеродрома - *NPA*, *APV*, *CAT I* летови

### Члан 72.

Висина одлуке (*DH*) која се користи за непрецизан прилаз (*NPA*) при којем се примењује техника завршног прилаза уз стално снижавање (*CDFA*), прилаз уз употребу поступка прилажења са вертикалним навођењем (*APV*) или прилаз у условима *CAT I* не сме да буде нижа од највеће од следећих вредности:

1) минималне висине до које се средства за прилажење могу користити без потребних визуелних ознака;

2) релативне висине безбедног надвишавања препрека (*OCH*) за категорију ваздухоплова;

3) висине одлуке (*DH*) објављеног поступка прилажења, ако је примењиво;

4) минимума система; или

5) минималне висине одлуке из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*) или другог одговарајућег документа, ако је она наведена.

Минимална релативна висина снижавања (*MDH*) за непрецизан прилаз (*NPA*) при којем се не примењује техника завршног прилаза уз стално снижавање (*CDF*), не сме да буде нижа од највеће од следећих вредности:

- 1) релативне висине безбедног надвишавања препрека (*OCH*) за категорију ваздухоплова;
- 2) минимума система; или
- 3) минималне релативне висине снижавања (*MDH*) из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*), ако је наведена.

Минимум система из става 1. тачка 4) и става 2. тачка 2) овог члана се одређује према табели из Прилога 2, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

### **Оперативни минимуми аеродрома - кружни летови авиона**

#### **Члан 73.**

Минимална релативна висина снижавања (*MDH*) за кружне летове авиона не сме да буде нижа од највеће од следећих вредности:

- 1) објављене релативне висине безбедног надвишавања препрека (*OCH*) за кружне летове, која одговара категорији авиона;
- 2) минималне висине кружења; или
- 3) висине одлуке (*DH*)/минималне релативне висине снижавања (*MDH*) претходног поступка инструменталног прилаза.

Минимална видљивост за кружне летове авиона мора да буде највећа од следећих вредности:

- 1) видљивости при кружењу за категорију авиона, ако је она објављена;
- 2) најмање видљивости; или
- 3) видљивости дуж полетно-слетне стазе/прерачунате метеоролошке видљивости (*RVR/CMV*) претходног поступка инструменталног прилаза.

Минималне висине кружења из става 1. тачка 2) и најмање видљивости из става 2. тачка 2) овог члана се одређују према табели из Прилога 3, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

### **Оперативни минимуми аеродрома - кружни летови хеликоптера изнад копна**

#### **Члан 74.**

Минимална релативна висина снижавања (*MDH*) за кружне летове хеликоптера изнад копна не сме да буде нижа од 250 *ft*, а метеоролошка видљивост не сме да буде мања од 800 *m*.

### **Процедуре одласка и прилаза - авиони и хеликоптери**

#### **Члан 75.**

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да примењује процедуре одласка и прилаза које је утврдила држава у којој се налази аеродром, ако су те процедуре објављене за полетно-слетну стазу или зону завршног прилаза и полетања (*FATO*) која се користи.

Пилот који управља ваздухопловом може да одступи од објављене путање одласка, путање доласка или процедуре прилаза само:

- 1) ако су узети у обзир критеријуми за надвишавање препрека, ако се у потпуности води рачуна о оперативним условима и ако се поштује свако одобрење контроле летења; или
- 2) ако га јединица контроле летења радарски усмерава.



## **Процедуре за смањење буке - авиони, хеликоптери и моторне једрилице**

### **Члан 76.**

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да узме у обзир објављене процедуре за смањење буке како би смањио утицај буке ваздухоплова, водећи рачуна да безбедност има приоритет у односу на смањење буке.

## **Процедуре за смањење буке - балони**

### **Члан 77.**

Пилот који управља балоном мора да узме у обзир оперативне процедуре како би смањио буку изазвану радом система за загревање, водећи рачуна да безбедност има приоритет у односу на смањење буке.

## **Снабдевање горивом и мазивом - авиони**

### **Члан 78.**

Пилот који управља ваздухопловом започиње лет само ако се у авиону налази довољна количина горива и мазива која је потребна:

1) у случају летова који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*):

(1) за лет на планираној рути и лет након тога у трајању од најмање десет минута на нормалној висини крстарења, ако се лет обавља дању, при чему се полеће и слеће на исти аеродром/оперативно место и остаје све време у видокругу са тог аеродрома/оперативног места; или

(2) за лет до аеродрома планираног за слетање и након тога за лет у трајању од најмање 30 минута на нормалној висини крстарења, ако се лет обавља дању;

(3) за лет до аеродрома планираног за слетање и након тога за лет у трајању од најмање 45 минута на нормалној висини крстарења, ако се лет обавља ноћу;

2) у случају летова који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*):

(1) ако се не захтева алтернативни аеродром за одредишни аеродром, за лет до аеродрома на који се планира слетање, а потом за лет од најмање 45 минута на нормалној висини крстарења; или

(2) ако се захтева алтернативни аеродром за одредишни аеродром, за лет до аеродрома на који је планирано слетање, до алтернативног аеродрома, а потом за лет од најмање 45 минута на нормалној висини крстарења.

Приликом прорачуна потребне количине горива, укључујући и резервно гориво, узимају се у обзир:

1) прогнозирани метеоролошки услови;

2) очекиване *ATC* руте и кашњења у саобраћају;

3) поступци у случају пада притиска или квара једног мотора док је авион на рути, ако је примењиво;

4) свака друга ситуација која може да одложи слетање авиона или повећа потрошњу горива и/или мазива.

У току лета је могућа промена плана лета са циљем поновног планирања, како би се лет преусмерио до другог одредишта, под условом да се могу испунити сви захтеви од тачке на којој је дошло до промене плана лета.

Став 1. тачка 1) подтачка (1) овог члана се не примењује на вучу једрилица, акробатске летове, ваздухопловне манифестације и такмичења.

## **Снабдевање горивом и мазивом - хеликоптери**

### **Члан 79.**

Пилот који управља ваздухопловом започиње лет само ако се у хеликоптеру налази довољна количина горива и мазива која је потребна:

1) у случају летова који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*), за лет до аеродрома/оперативног места планираног за слетање, а потом за лет од најмање 20 минута при брзини која омогућава највећи долет;

2) у случају летова који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*):

(1) ако се не захтева алтернативни аеродром или није доступан аеродром на којем метеоролошки услови омогућавају његово коришћење, за лет до аеродрома/оперативног места планираног за слетање, а потом за лет од 30 минута при брзини чекања на 450 *m* (1.500 *ft*) изнад одредишног аеродрома/оперативног места у стандардним температурним условима, као и за прилаз и слетање; или

(2) ако се захтева алтернативни аеродром, за лет до аеродрома/оперативног места планираног за слетање и за обављање прилаза, као и неуспелог прилаза, а потом:

- за лет до наведеног алтернативног аеродрома;

- за лет у трајању од 30 минута при брзини чекања на 450 *m* (1.500 *ft*) изнад алтернативног аеродрома/оперативног места у стандардним температурним условима, као и за прилаз и слетање.

Приликом прорачуна потребног горива, укључујући резервно гориво, узимају се у обзир:

1) прогнозирани метеоролошки услови;

2) очекиване *ATC* руте и кашњења у саобраћају;

3) поступци у случају пада притиска или квара једног мотора док је хеликоптер на рути, ако је примењиво;

4) свака друга ситуација која може да одложи слетање хеликоптера или повећа потрошњу горива и/или мазива.

У току лета је могућа промена плана лета, са циљем поновног планирања како би се лет преусмерио до другог одредишта, под условом да се могу испунити сви захтеви од тачке на којој је дошло до промене плана лета.

## **Снабдевање и планирање горива и баласта - балони**

### **Члан 80.**

Пилот који управља ваздухопловом започиње лет само ако су резерве горива у балону или баласт довољни за лет у трајању од 30 минута.

Прорачун количине потребног горива или баласта се заснива најмање на следећим оперативним условима под којима лет треба да се обави:

1) подацима које је доставио произвођач балона;

2) предвиђеним масама;

3) очекиваним метеоролошким условима;

4) процедурама и ограничењима пружаоца услуга у ваздушној пловидби.

## **Информисање лица која се превозе**

### **Члан 81.**

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да пре лета или, ако је то одговарајуће, у току лета, лица која се превозе буду обавештена о процедурама и опреми који се користе у ванредним ситуацијама.

## Припрема лета

### Члан 82.

Пре започињања лета, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери да је опрема на земљи и/или води, укључујући уређаје за комуникацију и навигациона средства која су доступна и која се захтевају за лет, одговарајућа за врсту делатности у оквиру које се лет обавља.

Пре започињања лета, пилот који управља ваздухопловом мора да буде упознат са свим расположивим метеоролошким информацијама које одговарају планираном лету.

Припрема лета која се обавља на месту које је удаљено од места поласка, као и припрема сваког лета који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*), мора да обухвати:

- 1) анализу доступних актуелних метеоролошких извештаја и прогноза;
- 2) планирање алтернативних поступака за случај да због временских услова лет не може да буде завршен на планиран начин.

### Алтернативни аеродром за одредишни аеродром - авиони

#### Члан 83.

За лет који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*), пилот који управља ваздухопловом је дужан да за аеродром одредишта у плану лета наведе најмање један алтернативни аеродром на коме су одговарајући метеоролошки услови, изузев:

1) ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да је у периоду од једног сата пре до једног сата после предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата после предвиђеног времена доласка, у зависности који период је краћи, прилаз и слетање могуће обавити у визуелним метеоролошким условима (*VMC*); или

2) ако је место планираног слетања изоловано и:

(1) ако је за аеродром на коме се планира слетање прописана процедура инструменталног прилаза;

(2) ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да ће следећи предвиђени метеоролошки услови трајати у периоду два сата пре до два сата после предвиђеног времена доласка:

- да ће база облака бити најмање 300 *m* (1.000 *ft*) изнад минимума предвиђеног за процедуру инструменталног прилаза;

- да ће видљивост бити најмање 5,5 *km*, или 4 *km* већа од минимума предвиђеног за ову процедуру.

### Алтернативни аеродром за одредишни аеродром - хеликоптери

#### Члан 84.

За лет који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*), пилот који управља ваздухопловом је дужан да у плану лета наведе за аеродром одредишта најмање један алтернативни аеродром на коме су одговарајући метеоролошки услови, изузев:

1) ако је за аеродром на коме се планира слетање прописана процедура инструменталног прилаза и ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да ће следећи предвиђени метеоролошки услови трајати у периоду од два сата пре до два сата после предвиђеног времена доласка или од стварног времена поласка до два сата после предвиђеног времена доласка, у зависности који је период краћи:

(1) да ће база облака бити најмање 120 *m* (400 *ft*) изнад минимума предвиђеног за процедуру инструменталног прилаза;

- (2) да ће видљивост бити најмање 1.500 *m* већа од минимума предвиђеног за ову процедуру; или
- 2) ако је место планираног слетања изоловано и:
- (1) ако је прописана процедура инструменталног прилаза за аеродром на који се планира слетање;
- (2) ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да ће следећи предвиђени метеоролошки услови трајати у периоду два сата пре до два сата после предвиђеног времена доласка:
- база облака бити најмање 120 *m* (400 *ft*) изнад минимума предвиђеног за процедуру инструменталног прилаза;
  - видљивост бити најмање 1.500 *m* већа од минимума предвиђеног за ову процедуру;
- 3) ако је за одредиште на мору одређена тачка после које нема повратка (*PNR*).

### **Допуна горива док се лица укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову** **Члан 85.**

Ваздухоплов не сме да се пуни горивом типа „*AVGAS*” или „*wide-cut*” или њиховом мешавином, док се лица укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову.

Пуњење ваздухоплова осталим врстама горива не сме да се врши док се лица укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову, осим ако се обавља под надзором пилота који управља ваздухопловом или другог оспособљеног особља које је спремно да започне и изведе евакуацију ваздухоплова на најпрактичнији и најбржи начин.

### **Превоз лица** **Члан 86.**

Осим у случају балона, пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да се пре полетања, слетања, у току рулања, као и увек када то сматра неопходним у интересу безбедности, свако лице у ваздухоплову налази на седишту или на лежају и да буде правилно везано сигурносним појасом или системом везивања.

### **Пушење у ваздухоплову** **Члан 87.**

Пилот који управља ваздухопловом не сме да дозволи пушење у авиону, односно хеликоптеру увек када сматра да је то неопходно у интересу безбедности, као и у току допуне ваздухоплова горивом.

У једрилици и балону пушење није дозвољено.

### **Метеоролошки услови** **Члан 88.**

Пилот који управља ваздухопловом може да започне или настави лет који се обавља по правилима за визуелно летење (*VFR*) само ако последње доступне метеоролошке информације указују да ће метеоролошки услови на рути и намеравањем одредишту у очекивано време њиховог коришћења бити на применљивом оперативном минимуму за летење по правилима за визуелно летење (*VFR*) или изнад њега.

Пилот који управља ваздухопловом може да започне или настави лет који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*) ка планираном аеродрому одредишта само ако последње доступне метеоролошке информације указују да ће у очекивано време доласка метеоролошки услови на аеродрому одредишта или на најмање једном алтернативном аеродрому за аеродром одредишта бити на применљивом аеродромском оперативном минимуму или изнад њега.

Ако се лет састоји из делова који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*) и по правилима за инструментално летење (*IFR*), метеоролошке информације наведене у ст. 1. и 2. овог члана се примењују у мери у којој је то одговарајуће.

### **Лед и друге наслаге - поступци на земљи**

#### **Члан 89.**

Пилот који управља ваздухопловом може да започне полетање само ако је ваздухоплов очишћен од свих наслага које могу неповољно да утичу на перформансе и могућност управљања ваздухопловом, изузев ако је то допуштено приручником за управљање ваздухопловом (*AFM*).

### **Лед и друге наслаге - поступци у току лета**

#### **Члан 90.**

Пилот који управља ваздухопловом може да започне лет или да лети у очекиваним или стварним условима залеђивања само ако је ваздухоплов сертификован и опремљен за такав лет.

Ако залеђивање превазилази онај интензитет за који је ваздухоплов сертификован или ако се ваздухоплов који није сертификован за летење у условима залеђивања нађе у таквим околностима, пилот који управља ваздухопловом мора одмах да, променом нивоа лета и/или руте, напусти област у којој постоје услови залеђивања и да, по потреби, прогласи ванредну ситуацију контроли летења (*ATC*).

### **Услови за полетање - авиони и хеликоптери**

#### **Члан 91.**

Пре започињања полетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери:

- 1) да, према информацијама које су му доступне, метеоролошки услови на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази или зони завршног прилаза и полетања (*FATO*) коју намерава да користи, неће спречити безбедно полетање и одлазак;
- 2) да су испуњени утврђени аеродромски оперативни минимуми.

### **Услови за полетање - балони**

#### **Члан 92.**

Пре започињања полетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери, према информацијама које су му доступне, да метеоролошки услови на оперативном месту или аеродрому неће спречити безбедно полетање и одлазак.

### **Симулирање ванредних ситуација у току лета**

#### **Члан 93.**

Приликом превоза лица или терета ваздухопловом није дозвољено симулирање:

- 1) ситуације која захтева примену поступака у случају ванредне ситуације и поступака у случају опасности;
- 2) лета који се обавља у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*).

Изузетно од става 1. овог члана, наведене ситуације се могу симулирати са пилотом учеником у ваздухоплову, у току лета за обуку који спроводи одобрена организација за обуку.

## **Управљање горивом у току лета**

### **Члан 94.**

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да редовно проверава да количина преосталог искористивог горива током лета, а у случају балона и баласта, није мања од количине горива или баласта потребне за наставак лета до аеродрома или оперативног места на коме владају одговарајући метеоролошки услови, при чему планирана количина резервног горива мора да остане у складу са условима из чл. 78-80. овог правилника, у зависности од врсте ваздухоплова.

## **Употреба додатног кисеоника**

### **Члан 95.**

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да у току лета он и чланови летачке посаде непрекидно користе додатни кисеоник ако висина кабине ваздухоплова прелази 10.000 *ft* у периоду дужем од 30 минута, као и увек када висина кабине ваздухоплова прелази 13.000 *ft*.

## **Опажање близине тла**

### **Члан 96.**

Ако пилот који управља ваздухопловом или систем за упозорење о близини тла открију непримерену близину тла, пилот који управља ваздухопловом мора одмах да предузме мере потребне за успостављање безбедних услова лета.

## **Систем за избегавање судара у ваздуху (ACAS II)**

### **Члан 97.**

Оператер ваздухоплова је дужан да утврди оперативне процедуре и програм обуке ако се у ваздухоплову налази и користи систем за избегавање судара у ваздуху (ACAS II).

## **Услови за прилаз и слетање - авиони и хеликоптери**

### **Члан 98.**

Пре започињања прилаза ради слетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се, на основу доступних информација, увери да метеоролошки услови на аеродрому и услови на полетно-слетној стази или зони завршног прилаза и полетања (FATO) коју намерава да користи, неће спречити безбедан прилаз, слетање или поступак неуспелог прилаза.

## **Почетак и наставак прилаза - авиони и хеликоптери**

### **Члан 99.**

Пилот који управља ваздухопловом може да започне инструментални прилаз без обзира на објављену видљивост дуж полетно-слетне стазе, односно видљивост (RVR/VIS).

Ако је објављена видљивост дуж полетно-слетне стазе, односно видљивост (RVR/VIS) мања од примењивог минимума, прилаз не сме да се настави:

1) испод 1.000 *ft* изнад аеродрома; или

2) у завршни део прилаза ако је висина одлуке (DA/H) или минимална висина снижавања (MDA/H) већа од 1.000 *ft* изнад аеродрома.

Ако податак о видљивости дуж полетно-слетне стазе (RVR) није доступан, вредност видљивости дуж полетно-слетне стазе (RVR) се добија прерачунавањем објављене видљивости.

Ако након прелета 1.000 *ft* изнад аеродрома објављена видљивост дуж полетно-слетне стазе, односно видљивост (RVR/VIS) опадне испод применљивог минимума,

прилаз може да буде настављен до висине одлуке ( $DA/H$ ) или минималне висине снижавања ( $MDA/H$ ).

Прилаз може да се настави испод висине одлуке ( $DA/H$ ) или минималне висине снижавања ( $MDA/H$ ) и слетање може да се заврши ако су на висини одлуке ( $DA/H$ ) или минималној висини снижавања ( $MDA/H$ ) уочени и стално видљиви визуелни оријентир који одговарају врсти прилаза и полетно-слетној стази планираној за коришћење.

У зони додир се увек проверава видљивост дуж полетно-слетне стазе ( $RVR$ ).

### **Оперативна ограничења - балони који лете помоћу топлог ваздуха**

#### **Члан 100.**

Балон који лети помоћу топлог ваздуха може да полети ноћу само ако носи количину горива довољну да може да слети током дана.

Балону који лети помоћу топлог ваздуха није дозвољено слетање ноћу, изузев у случају опасности.

### **3. Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова**

#### **Оперативна ограничења - сви ваздухоплови**

#### **Члан 101.**

У току сваке фазе коришћења ваздухоплова, утовар, маса и, осим у случају балона, положај тежишта ваздухоплова, морају да буду у складу са ограничењима наведеним у приручнику за управљање ваздухопловом ( $AFM$ ) или другом одговарајућем документу.

Натписи, листе, ознаке инструмената или њихова комбинација, који садрже оперативна ограничења прописана у приручнику за управљање ваздухопловом ( $AFM$ ) за визуелну презентацију, морају да буду истакнути у ваздухоплову.

#### **Мерење масе**

#### **Члан 102.**

Оператер ваздухоплова је дужан да одреди масу и, изузев у случају балона, положај тежишта сваког ваздухоплова, стварним мерењем масе пре прве употребе ваздухоплова.

Укупан утицај модификација и поправки на масу и положај тежишта ваздухоплова мора да буде уредно документован и доступан пилоту који управља ваздухопловом.

Ваздухоплов се поново мери ако ефекат модификација на масу и положај тежишта није тачно познат.

Ако се ради о авиону или хеликоптеру, мерење масе врши произвођач ваздухоплова или одобрена организација за одржавање.

Ако се ради о једрилици или балону, мерење масе врши произвођач ваздухоплова или се мерење врши у складу са прописом којим се уређује обезбеђивање континуиране пловидбености ваздухоплова и других ваздухопловних производа, у зависности шта је применљиво.

#### **Перформансе - опште одредбе**

#### **Члан 103.**

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да њиме управља само ако су перформансе ваздухоплова у складу са одговарајућим правилима летења и свим осталим ограничењима која се односе на лет, ваздушни простор, аеродроме или оперативна места који се користе, узимајући у обзир тачност свих карата и мапа.

#### 4. Инструменти, подаци, опрема

##### а) Авиони

#### **Инструменти и опрема - опште одредбе**

##### **Члан 104.**

Инструменти и опрема који се захтевају у овом одељку правилника морају да буду одобрени у складу са одговарајућим захтевима пловидбености:

- 1) ако их користи летачка посада за контролу путање лета;
- 2) ако се захтевају у складу са чланом 121. овог правилника;
- 3) ако се захтевају у складу са чланом 122. овог правилника; или
- 4) ако су уграђени у авион.

Следећи предмети се не одобравају као опрема:

- 1) резервни осигурачи;
- 2) преносиве батеријске лампе;
- 3) тачан мерач времена;
- 4) комплет прве помоћи;
- 5) опрема за преживљавање и сигнализацију;
- 6) сидро за море и опрема за привезивање;
- 7) сигурносни појасеви за децу.

Инструменти и опрема који не представљају обавезну опрему у смислу овог правилника, али се налазе у авиону у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

- 1) информације које се добијају са ових инструмената или опреме, летачка посада не сме да користи у циљу испуњења услова из чл. 121. и 122. овог правилника;
- 2) инструменти и опрема не смеју да имају утицај на пловидбеност авиона, чак и у случају њиховог отказа или квара.

Инструменти и опрема морају да буду лако употребљиви и приступачни са места на коме седи члан посаде који треба да их користи.

Опрема која се захтева за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

#### **Минимална опрема за лет**

##### **Члан 105.**

Лет не сме да започне ако недостаје или је неисправан било који инструмент авиона, део опреме или нека њихова функција за планирани лет, изузев:

- 1) ако се авион користи у складу са листом минималне опреме (*MEL*), ако је она утврђена; или
- 2) ако авион има дозволу за лет која је издата у складу са одговарајућим захтевима пловидбености.

#### **Резервни електрични осигурачи**

##### **Члан 106.**

У авиону морају да се налазе резервни електрични осигурачи оне јачине која је потребна за затварање струјног кола, у циљу замене осигурача које је дозвољено заменити у току лета.

#### **Оперативна светла**

##### **Члан 107.**

Авион који се користи ноћу мора да буде опремљен:

- 1) системом светала за спречавање судара;
- 2) навигационим/позиционим светлима;
- 3) светлом за слетање;



4) расветом која се напаја из електричног система авиона како би се обезбедило одговарајуће осветљење свих инструмената и опреме потребне за безбедно коришћење авиона;

5) расветом која се напаја из електричног система авиона како би се обезбедило осветљење делова кабине намењене за превоз лица;

6) независном преносивом батеријском лампом за свако седиште предвиђено за члана летачке посаде;

7) светлима која су у складу са међународним прописима за спречавање судара на мору, ако је у питању хидроавион.

### **Летење по правилима за визуелно летење (VFR) - летачки и навигациони инструменти**

#### **Члан 108.**

Авион који се користи дању, по правилима за визуелно летење (VFR), мора да буде опремљен инструментима за мерење и приказ:

- 1) магнетног правца;
- 2) времена у сатима, минутима и секундама;
- 3) висине по притиску;
- 4) индициране брзине;
- 5) Маховог броја, ако се ограничења брзине изражавају Маховим бројем.

Авион који се користи за летове у метеоролошким условима за визуелно летење (VFR) ноћу или у условима у којима авион није могуће одржавати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, поред опреме из става 1. овог члана, мора да буде опремљен и:

- 1) инструментима за мерење и приказ:

- (1) заокрета и клизања;
- (2) уздужног положаја;
- (3) вертикалне брзине;
- (4) стабилизованог смера;

2) уређајем који показује неодговарајуће електрично напајање жирокопских инструмената.

Авион који се користи у условима у којима није могуће одржавати жељену путању лета без једног или више додатних инструмената, поред опреме из ст. 1. и 2. овог члана, мора да буде опремљен и средством за спречавање квара система за показивање индициране брзине услед кондензације или залеђивања.

### **Летење по правилима за инструментално летење (IFR) - летачки и навигациони инструменти**

#### **Члан 109.**

Авион који се користи по правилима за инструментално летење (IFR) мора да има следећу опрему:

- 1) уређај за мерење и приказ:

- (1) магнетног правца;
- (2) времена у сатима, минутима и секундама;
- (3) висине по притиску;
- (4) индициране брзине;
- (5) вертикалне брзине;
- (6) заокрета и клизања;
- (7) уздужног положаја;
- (8) стабилизованог смера;

- (9) спољне температуре ваздуха;
- (10) Маховог броја, ако се ограничења брзине изражавају Маховим бројем;
- 2) уређај који показује неодговарајуће електрично напајање жироскопских инструмената;
- 3) средство за спречавање квара система за показивање индициране брзине услед кондензације и залеђивања.

### **Систем за упозоравање на опасно приближавање тлу (TAWS)**

#### **Члан 110.**

Авион на турбински погон са више од девет седишта за смештај лица мора да има систем за упозоравање на опасно приближавање тлу (TAWS).

### **Систем интерфона за чланове летачке посаде**

#### **Члан 111.**

Авион са вишечланом летачком посадом мора да има систем интерфона за чланове летачке посаде, који обухвата слушалице и микрофоне за сваког члана летачке посаде.

### **Седишта и сигурносни појасеви**

#### **Члан 112.**

Авион мора да буде опремљен:

- 1) седиштем или лежајем за свако лице у авиону старије од 24 месеца;
- 2) сигурносним појасом на сваком седишту предвиђеном за седење лица која се превозе и појасевима за сваки лежај;
- 3) сигурносним појасом за децу (CRD) за свако лице у авиону млађе од 24 месеца;
- 4) сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела за свако седиште за члана летачке посаде, који има једну тачку одвезивања.

### **Комплет прве помоћи**

#### **Члан 113.**

У авиону мора да се налази комплет прве помоћи који је лако доступан за употребу и који се мора редовно допуњавати.

### **Додатни кисеоник за авионе са кабином под притиском**

#### **Члан 114.**

Авион који има кабину под притиском и који је предвиђен да лети на висинама на којима се захтева коришћење кисеоника у складу са ставом 2. овог члана, мора да има уређај за складиштење и расподелу захтеване количине кисеоника.

Авион који има кабину под притиском и који је предвиђен да лети на висинама изнад 10.000 *ft*, мора да има довољну количину кисеоника за снабдевање:

- 1) свих чланова посаде, као и:
  - (1) свих лица која се превозе у сваком тренутку када притисак у кабини одговара притиску изнад 15.000 *ft*, али у сваком случају за најмање десет минута снабдевања;
  - (2) најмање за 30% лица која се превозе у сваком тренутку када је, у случају пада притиска и узимајући у обзир околности лета, притисак у кабини између 14.000 *ft* и 15.000 *ft*;
  - (3) најмање за 10% лица која се превозе за сваки период дужи од 30 минута када је притисак у кабини између 10.000 *ft* и 14.000 *ft*;
- 2) свих лица која се превозе у кабини у трајању од најмање десет минута, ако је реч о авиону који се користи на висинама по притиску изнад 25.000 *ft* или на нижим висинама под

условима који му не дозвољавају да се за четири минута безбедно спусти на висину по притиску од 13.000 *ft*.

Авион који има кабину под притиском, а предвиђен је за лет на висинама изнад 25.000 *ft*, мора да буде додатно опремљен уређајем који упозорава летачку посаду о паду притиска.

#### **Додатни кисеоник за авионе са кабином која није под притиском** **Члан 115.**

Авион чија кабина није под притиском и који лети на висинама на којима се захтева коришћење кисеоника у складу са ставом 2. овог члана, мора да има уређај за складиштење и расподелу захтеване количине кисеоника.

Авион чија кабина није под притиском и који лети на висинама код којих је висина по притиску у кабини изнад 10.000 *ft*, мора да буде снабдевен довољном количином кисеоника за снабдевање:

1) свих чланова посаде и најмање 10% лица која се превозе, за период дужи од 30 минута, ако је висина по притиску у кабини између 10.000 *ft* и 13.000 *ft*;

2) свих чланова посаде и свих лица која се превозе у сваком периоду када је висина по притиску у кабини изнад 13.000 *ft*.

#### **Ручни апарат за гашење пожара** **Члан 116.**

Авион мора да има најмање један ручни апарат за гашење пожара, и то:

1) у пилотској кабини;

2) у сваком одељку у коме се превозе лица и који је издвојен од пилотске кабине, осим ако је тај одељак лако доступан летачкој посади.

Моторна једрилица (*TMG*) не мора да има ручни апарат за гашење пожара.

Врста и количина средстава за гашење пожара мора да буде примерена врсти ватре која се може појавити у одељку у којем се налази апарат за гашење пожара и мора, у највећој мери, да умањи опасност од концентрације отровних гасова у одељцима у којима се налазе лица.

#### **Означавање места за продор** **Члан 117.**

Ако су на трупу авиона означена места погодна за продор спасилачке екипе у авион у случају опасности, она се морају обележити на начин приказан у Прилогу 4, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

#### **Радио-предајник за случај нужде** **Члан 118.**

Авион мора да буде опремљен:

1) ваздухопловним радио-предајником за случај нужде (*ELT*) било ког типа, ако му је прва потврда о пловидбености издата најкасније 1. јула 2008. године;

2) аутоматским ваздухопловним радио-предајником за случај нужде (*ELT*), ако му је прва потврда о пловидбености издата после 1. јула 2008. године;

3) ваздухопловним радио-предајником за случај нужде за преживљавање (*ELT(S)*) или личним радио-предајником за случај нужде (*PLB*) кога носи члан посаде или лице које се превози, ако је ваздухоплов сертификован за највише шест седишта за смештај лица која се превозе.

Сваки тип ваздухопловног радио-предајника за случај нужде (*ELT*), као и лични радио-предајник за случај нужде (*PLB*) морају да имају могућност да истовремено шаљу сигнал на ваздухопловним фреквенцијама од 121,5 *MHz* и 406 *MHz*.

### **Летење изнад воде**

#### **Члан 119.**

Следећи авиони морају да имају прслуке за спасавање за свако лице у авиону или сличну опрему за плутање за свако лице у авиону млађе од 24 месеца:

1) једномоторни копнени авиони:

(1) ако лете изнад воде на удаљености од копна која је већа од удаљености у случају једрења; или

(2) који полећу или слећу на аеродром или оперативно место чија се прилазна или одлазна путања, по оцени пилота који управља ваздухопловом, налази изнад воде, тако да постоји могућност слетања на воду;

2) хидроавиони који лете изнад воде;

3) авиони који лете на растојању од копна које је погодно за принудно слетање, а које је веће од растојања које авион прелети за 30 минута при нормалној брзини крстарења или од 50 *NM*, у зависности од тога шта је краће.

Опрема из става 1. овог члана мора да буде смештена тако да је лако доступна са седишта или лежаја лицу за које је намењена.

Хидроавион који лети изнад воде мора да има:

1) једно сидро;

2) једно морско сидро, ако је оно неопходно за маневрисање;

3) опрему за произвођење звучних сигнала, као што је прописано међународним прописима за спречавање судара на мору, ако је то применљиво.

Пилот који управља авионом који лети на удаљености од копна које је погодно за принудно слетање, а која је већа од растојања које авион прелети за 30 минута лета при нормалној брзини крстарења или од 50 *NM*, у зависности од тога шта је краће, мора да одреди ризике за преживљавање лица у авиону у случају принудног слетања, на основу којих одређује потребу да се у авиону налази:

1) опрема која емитује сигнал у случају опасности;

2) довољно чамаца за спасавање за сва лица у авиону, који су смештени тако да се могу лако користити у случају опасности;

3) опрема за спасавање са средством за одржавање у животу, одговарајућа врсти лета.

### **Опрема за преживљавање**

#### **Члан 120.**

Авион који лети изнад подручја у којем је трагање и спасавање изузетно отежано мора да има опрему која емитује сигнал у случају опасности и опрему за преживљавање која одговара подручју које се прелеће, укључујући средства за одржавање у животу.

### **Радио-комуникациона опрема**

#### **Члан 121.**

Ако се то захтева за ваздушни простор у коме лети, авион мора да располаже радио-комуникационом опремом која омогућава двосмерну комуникацију са ваздухопловним станицама и на оним фреквенцијама које се користе у том ваздушном простору.

Ако је у складу са ставом 1. овог члана неопходна радио-комуникациона опрема, она мора да омогућава комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121,5 MHz.

Ако се захтева више од једног комплета радио-комуникационе опреме, сваки комплет опреме мора да ради независно од других, тако да квар једног комплета не изазива квар других.

### **Навигациона опрема**

#### **Члан 122.**

Авион који се користи на рутама на којима није могуће навођење по визуелним оријентирима на земљи мора да располаже навигационом опремом која омогућава лет у складу са *ATS* планом лета, ако је то примењиво, као и захтевима ваздушног простора.

Авион мора да има довољну навигациону опрему како би се обезбедило да, у случају отказа једног дела опреме у било којој фази лета, преостали део опреме омогућава безбедну навигацију у складу са ставом 1. овог члана или безбедно обављање одговарајућих радњи за непредвиђене ситуације.

Авион који се користи на летовима код којих се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*ИМС*) мора да има одговарајућу опрему која омогућава навођење до одређене тачке од које се може обавити визуелно слетање.

Опрема из става 3. овог члана мора да омогућава навођење ка сваком аеродрому на који се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*ИМС*) и ка сваком одређеном алтернативном аеродрому.

### **Транспондер**

#### **Члан 123.**

Ако се то захтева у ваздушном простору у коме лети, авион мора да има транспондер секундарног надзорног радара (*SSR*), са свим захтеваним могућностима.

### **б) Хеликоптери**

#### **Инструменти и опрема - опште одредбе**

#### **Члан 124.**

Инструменти и опрема који се захтевају у овом одељку правилника морају да буду одобрени у складу са одговарајућим захтевима пловидбености:

- 1) ако их користи летачка посада за контролу путање лета;
- 2) ако се захтевају у складу са чланом 140. овог правилника;
- 3) ако се захтевају у складу са чланом 141. овог правилника; или
- 4) ако су уграђени у хеликоптер.

Следећи предмети се не одобравају као опрема:

- 1) преносиве батеријске лампе;
- 2) тачан мерач времена;
- 3) комплет прве помоћи;
- 4) опрема за преживљавање и сигнализацију;
- 5) сидро за море и опрема за привезивање;
- 6) сигурносни појасеви за децу.

Инструменти и опрема који не представљају обавезну опрему у смислу овог правилника, али се налазе у хеликоптеру у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

1) податке који се читавају са ових инструмената, опреме или њихових додатака летачка посада не сме да користи у циљу испуњења услова из чл. 140. и 141. овог правилника;

2) инструменти и опрема не смеју да имају утицај на пловидбеност хеликоптера, чак и у случају њиховог отказа или квара.

Инструменти и опрема морају да буду лако употребљиви и приступачни са места на коме седи члан посаде који треба да их користи.

Опрема која се захтева за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

### **Минимална опрема за лет**

#### **Члан 125.**

Лет не сме да започне ако недостаје или је неисправан било који инструмент хеликоптера, део опреме или нека њихова функција за планирани лет, изузев:

1) ако се хеликоптер користи у складу са листом минималне опреме (*MEL*), ако је она утврђена; или

2) ако хеликоптер има дозволу за лет која је издата у складу са одговарајућим захтевима пловидбености.

### **Оперативна светла**

#### **Члан 126.**

Хеликоптер који се користи ноћу мора да буде опремљен:

1) системом светала за спречавање судара;

2) навигационим/позиционим светлима;

3) светлом за слетање;

4) расветом која се напаја из електричног система хеликоптера како би се обезбедило одговарајуће осветљење свих инструмената и опреме потребне за безбедно коришћење хеликоптера;

5) расветом која се напаја из електричног система хеликоптера како би се обезбедило осветљење делова кабине намењене за превоз лица;

6) независном преносивом батеријском лампом за свако седиште предвиђено за члана летачке посаде;

7) светлима која су у складу са међународним прописима за спречавање судара на мору, ако је реч о амфибији.

### **Летење по правилима за визуелно летење (*VFR*) - летачки и навигациони инструменти**

#### **Члан 127.**

Хеликоптер који се користи дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), мора да буде опремљен инструментима за мерење и приказ:

1) магнетног правца;

2) времена у сатима, минутима и секундама;

3) висине по притиску;

4) индициране брзине;

5) клизања.

Хеликоптер који се користи за летове у метеоролошким условима за визуелно летење (*IMC*) ноћу или када је видљивост мања од 1.500 *m* или у условима у којима хеликоптер није могуће одржавати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, поред опреме из става 1. овог члана мора да буде опремљен и:

1) инструментима за мерење и приказ:

(1) уздужног положаја;

(2) вертикалне брзине;

(3) стабилизованог смера;

2) уређајем који показује неодговарајуће електрично напајање жирокопских инструмената.

Хеликоптер који се користи при видљивости која је мања од 1.500 *m* или у условима у којима хеликоптер није могуће одржавати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, поред опреме из ст. 1. и 2. овог члана мора да буде опремљен и средством за спречавање квара система за показивање индициране услед кондензације или залеђивања.

### **Летење по правилима за инструментално летење (IFR) - летачки и навигациони инструменти**

#### **Члан 128.**

Хеликоптер који се користи по правилима за инструментално летење (IFR) мора да има следећу опрему:

1) уређај за мерење и приказ:

- (1) магнетног правца;
- (2) времена у сатима, минутима и секундама;
- (3) висине по притиску;
- (4) индициране брзине;
- (5) вертикалне брзине;
- (6) клизања;
- (7) уздужног положаја;
- (8) стабилизованог смера;
- (9) спољне температуре ваздуха.

2) уређај који показује неодговарајуће електрично напајање жирокопских инструмената;

3) средство за спречавање квара система за показивање индициране брзине услед кондензације или залеђивања;

4) додатни уређај за мерење и приказивање уздужног положаја, као помоћни инструмент.

### **Додатна опрема за летове са једним пилотом**

#### **Члан 129.**

Хеликоптер са једним пилотом који се користи по правилима за инструментално летење (IFR) мора да буде опремљен аутопилотом којим се, као минимум, могу одржавати висина и смер.

### **Систем интерфона за чланове летачке посаде**

#### **Члан 130.**

Хеликоптер са вишечланом летачком посадом мора да има систем интерфона за чланове летачке посаде, који обухвата слушалице и микрофоне за сваког члана летачке посаде.

### **Седишта и сигурносни појасеви**

#### **Члан 131.**

Хеликоптер мора да буде опремљен:

- 1) седиштем или лежајем за свако лице у хеликоптеру старије од 24 месеца;
- 2) сигурносним појасом на сваком седишту предвиђеном за седење лица која се превозе и појасевима за сваки лежај;
- 3) ако је реч о хеликоптерима којима је прва потврда о пловидбености издата 31. децембра 2012. године или касније, сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела, за свако

лице старије од 24 месеца;

4) сигурносним појасом за децу (*CRD*) за свако лице у хеликоптеру млађе од 24 месеца;

5) сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела, који садржи нараву која аутоматски задржава горњи део тела у случају наглог кочења, за свако седиште намењено члановима летачке посаде.

Сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела мора да има само једну тачку одвезивања.

### **Комплет прве помоћи**

#### **Члан 132.**

У хеликоптеру мора да се налази комплет прве помоћи који је лако доступан за употребу и који се мора редовно допуњавати.

### **Додатни кисеоник за хеликоптере са кабином која није под притиском**

#### **Члан 133.**

Хеликоптер чија кабина није под притиском и који лети на висинама на којима се захтева коришћење кисеоника у складу са ставом 2. овог члана, мора да има уређај за складиштење и расподелу захтеване количине кисеоника.

Хеликоптер чија кабина није под притиском и који лети на висинама код којих је висина по притиску у кабини изнад 10.000 *ft*, мора да има довољну количину кисеоника за снабдевање:

1) свих чланова посаде и најмање 10% лица која се превозе, за период дужи од 30 минута, ако је висина по притиску у кабини између 10.000 *ft* и 13.000 *ft*;

2) свих чланова посаде и свих лица која се превозе у сваком периоду када је висина по притиску у кабини изнад 13.000 *ft*.

### **Ручни апарат за гашење пожара**

#### **Члан 134.**

Хеликоптер мора да има најмање један ручни апарат за гашење пожара, и то:

1) у пилотској кабини;

2) у сваком одељку у коме се превозе лица и који је издвојен од пилотске кабине, осим ако је тај одељак лако доступан летачкој посади.

Врста и количина средстава за гашење пожара мора да буде примерена врсти ватре која се може појавити у одељку у којем се налази апарат за гашење пожара и мора, у највећој мери, да умањи опасност од концентрације отровних гасова у одељцима у којима се налазе лица.

### **Означавање места за продор**

#### **Члан 135.**

Ако су на трупу хеликоптера означена места погодна за продор спасилачке екипе у хеликоптер у случају опасности, она се морају обележити на начин приказан у Прилогу 4. овог правилника.

### **Радио-предајник за случај нужде**

#### **Члан 136.**

Хеликоптер који је сертификован за више од шест седишта за смештај лица која се превозе мора да буде опремљен:

1) аутоматским ваздухопловним радио-предајником за случај нужде (*ELT*);

2) једним ваздухопловним радио-предајником за случај нужде за преживљавање



(*ELT(S)*), смештеним у чамац или појас за спасавање, ако се хеликоптер користи на удаљености од копна која одговара лету у трајању од три минута, при нормалној брзини крстарења.

Хеликоптер који је сертифициван за мање од шест седишта за смештај лица која се превозе мора да буде опремљен ваздухопловним радио-предајником за случај нужде за преживљавање (*ELT(S)*) или личним радио-предајником за случај нужде (*PLB*) кога носи члан посаде или лице које се превози.

Сваки тип ваздухопловног радио-предајника за случај нужде (*ELT*) мора да има могућност да истовремено шаље сигнал на ваздухопловним фреквенцијама од 121,5 *MHz* и 406 *MHz*.

### **Летење изнад воде**

#### **Члан 137.**

Хеликоптер мора да има прслуке за спасавање за свако лице у хеликоптеру или сличну опрему за плутање за свако лице у хеликоптеру млађе од 24 месеца, у случају:

1) летова изнад воде на удаљености од копна која је већа од удаљености у случају ауторотације, ако у случају отказа критичног мотора хеликоптер не може да настави хоризонтални лет;

2) летова изнад воде на удаљености од копна која одговара лету у трајању од десет минута, при нормалној брзини крстарења, ако у случају отказа критичног мотора хеликоптер може да настави хоризонтални лет;

3) полетања или слетања на аеродром или оперативно место на коме је путања при полетању, односно прилазу, изнад воде.

Опрема из става 1. овог члана се мора оденути или сместити тако да је лако доступна са седишта или лежаја лицу за које је намењена и мора да има електрично осветљење, ради лакшег уочавања лица.

Пилот који управља хеликоптером који лети на удаљености од копна које је погодно за принудно слетање, а које је веће од растојања које хеликоптер прелети за 30 минута лета при нормалној брзини крстарења или од 50 *NM*, у зависности од тога шта је краће, мора да одреди ризике за преживљавање лица у хеликоптеру у случају принудног слетања на воду, на основу којих одређује потребу да се у хеликоптеру налази:

1) опрема која емитује сигнал у случају опасности;

2) довољно чамаца за спасавање за сва лица у хеликоптеру, који су смештени тако да се могу лако користити у случају опасности;

3) опрема за спасавање са средством за одржавање у животу, одговарајућа врсти лета.

Пилот који управља ваздухопловом утврђује ризике за преживљавање лица у хеликоптеру у случају принудног слетања на воду, када доноси одлуку о потреби да сва лица у хеликоптеру одену прслук за спасавање.

### **Опрема за преживљавање**

#### **Члан 138.**

Хеликоптер који лети изнад подручја у којем је трагање и спасавање изузетно отежано, мора да има опрему која емитује сигнал у случају опасности и опрему за преживљавање која одговара подручју које се прелеће, укључујући средства за одржавање у животу.

### **Принудно слетање хеликоптера на воду**

#### **Члан 139.**

Хеликоптер који лети изнад воде у непогодној средини, на удаљености од копна

већој од 50 NM, мора да буде:

- 1) пројектован за слетање на воду у складу са одговарајућим захтевима пловидбености;
- 2) сертификован за принудно слетање на воду у складу са одговарајућим захтевима пловидбености;
- 3) снабдевен опремом за плутање која се користи у ванредној ситуацији.

### **Радио-комуникациона опрема**

#### **Члан 140.**

Ако се то захтева за ваздушни простор у коме лети, хеликоптер мора да располаже радио-комуникационом опремом која омогућава двосмерну комуникацију са ваздухопловним станицама и на оним фреквенцијама које се користе у том ваздушном простору.

Ако је неопходна у складу са ставом 1. овог члана, радио-комуникациона опрема мора да омогућава комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121,5 MHz.

Ако се захтева више од једног комплета радио-комуникационе опреме, сваки комплет опреме мора да ради независно од других, тако да квар једног комплета не изазива квар других.

Ако је радио-комуникациони систем неопходан, осим система интерфона за чланове летачке посаде из члана 130. овог правилника, хеликоптер мора да има и тастер за активирање предајника на летачким командама за сваког захтеваног пилота и/или члана посаде на његовом радном месту.

### **Навигациона опрема**

#### **Члан 141.**

Хеликоптер који се користи на рутама на којима није могуће навођење по визуелним оријентирима на земљи мора да располаже навигационом опремом која омогућава лет у складу са *ATS* планом лета, ако је то примењиво и захтевима ваздушног простора.

Хеликоптер мора да има довољну навигациону опрему како би се обезбедило да, у случају отказа једног дела опреме у било којој фази лета, преостали део опреме омогућава безбедну навигацију у складу са ставом 1. овог члана или безбедно обављање одговарајућих радњи за непредвиђене ситуације.

Хеликоптер који се користи на летовима код којих се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*) мора да има одговарајућу опрему која омогућава навођење до одређене тачке од које се може обавити визуелно слетање.

Опрема из става 3. овог члана мора да омогућава навођење ка сваком аеродрому на који се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*) и ка сваком одређеном алтернативном аеродрому.

### **Транспондер**

#### **Члан 142.**

Ако се то захтева за ваздушни простор у коме лети, хеликоптер мора да има транспондер секундарног надзорног радара (*SSR*), са свим захтеваним могућностима.

в) Једрилице  
**Инструменти и опрема - опште одредбе**  
**Члан 143.**

Инструменти и опрема који се захтевају у овом одељку правилника морају да буду одобрени у складу са одговарајућим захтевима пловидбености:

- 1) ако их користи летачка посада за контролу путање лета;
- 2) ако се захтевају у складу са чланом 151. овог правилника;
- 3) ако се захтевају у складу са чланом 152. овог правилника; или
- 4) ако су уграђени у једрилицу.

Следећи предмети се не одобравају као опрема:

- 1) преносиве батеријске лампе;
- 2) тачан мерач времена;
- 3) опрема за преживљавање и сигнализацију.

Инструменти и опрема који не представљају обавезну опрему у смислу овог правилника, али се налазе у једрилици у току лета, не смеју да имају утицај на пловидбеност једрилице, чак и у случају њиховог отказа или квара.

Инструменти и опрема морају да буду лако употребљиви и приступачни са места на коме седи члан посаде који треба да их користи.

Опрема која се захтева за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

**Минимална опрема за лет**  
**Члан 144.**

Лет не сме да започне ако недостаје или је неисправан било који инструмент једрилице, део опреме или нека њихова функција за планирани лет, изузев:

- 1) ако се једрилица користи у складу са листом минималне опреме (*MEL*), ако је она утврђена; или
- 2) ако једрилица има дозволу за лет која је издата у складу са одговарајућим захтевима пловидбености.

**Летење по правилима за визуелно летење (*VFR*) - летачки и навигациони инструменти**  
**Члан 145.**

Једрилица која се користи дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), мора да буде опремљена инструментима за мерење и приказ:

- 1) магнетног правца, ако се ради о моторним једрилицама;
- 2) времена у сатима, минутима и секундама;
- 3) висине по притиску;
- 4) индициране брзине.

Једрилица која се користи у условима у којима једрилицу није могуће одржавати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, поред опреме из става 1. овог члана, мора да буде опремљена инструментима за мерење и приказ:

- 1) вертикалне брзине;
- 2) уздужног положаја или заокрета и клизања;
- 3) магнетног правца.

**Летење у облацима - летачки и навигациони инструменти**  
**Члан 146.**

Једрилица којом се лети у облацима мора да буде опремљена инструментима за мерење и приказ:

- 1) магнетног правца;
- 2) времена у сатима, минутима и секундама;
- 3) висине по притиску;
- 4) индициране брзине;
- 5) вертикалне брзине;
- 6) уздужног положаја или заокрета и клизања.

### **Седишта и сигурносни појасеви**

#### **Члан 147.**

Једрилица мора да буде опремљена:

- 1) седиштем за свако лице у једрилици;
- 2) сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела за свако седиште, у складу са приручником за управљање ваздухопловом (*AFM*).

Сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела мора да има једну тачку одвезивања.

### **Додатни кисеоник**

#### **Члан 148.**

Једрилица која се користи у условима када је коришћење кисеоника потребно у складу са чланом 95. овог правилника мора да има уређај за складиштење и расподелу довољне количине кисеоника.

### **Летење изнад воде**

#### **Члан 149.**

Пилот који управља једрилицом која лети изнад воде мора да одреди ризике за преживљавање свих лица у једрилици у случају принудног слетања на воду и да на основу тога одреди обавезу ношења:

- 1) прслука за спасавање или другог индивидуалног средства за плутање за свако лице у једрилици, који мора да се одене или да се смести тако да је лако доступан са седишта лица за које је намењен;
- 2) ваздухопловног радио-предајника за случај нужде (*ELT*) или личног радио-предајника (*PLB*) кога носи члан посаде или лице које се превози, а који има могућност да истовремено емитује сигнале на ваздухопловним фреквенцијама од 121,5 *MHz* и 406 *MHz*;
- 3) опреме која емитује сигнал у случају опасности, ако се лет обавља:
  - (1) изнад воде на удаљености од копна која је већа од удаљености у случају једрења; или
  - (2) тамо где је прилазна или одлазна путања изнад воде тако да, у случају несреће, постоји могућност принудног слетања на воду.

### **Опрема за преживљавање**

#### **Члан 150.**

Једрилица која лети изнад подручја у којем је трагање и спасавање изузетно отежано мора да има опрему која емитује сигнал у случају опасности и опрему за преживљавање која одговара подручју које се прелеће.

### **Радио-комуникациона опрема**

#### **Члан 151.**

Ако се то захтева за ваздушни простор у коме лети, једрилица мора да располаже радио-комуникационом опремом која омогућава двосмерну комуникацију са

ваздухопловним станицама и на оним фреквенцијама које се користе у том ваздушном простору.

Ако је неопходна у складу са ставом 1. овог члана, радио-комуникациона опрема мора да омогућава комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121,5 MHz.

### **Навигациона опрема Члан 152.**

Једрилица мора да располаже навигационом опремом која омогућава лет у складу са *ATS* планом лета, ако је то примењиво и захтевима ваздушног простора.

### **Транспондер Члан 153.**

Ако се то захтева за ваздушни простор у коме лети, једрилица мора да има транспондер секундарног надзорног радара (*SSR*), са свим захтеваним могућностима.

г) Балони

### **Инструменти и опрема - опште одредбе Члан 154.**

Инструменти и опрема који се захтевају у овом одељку правилника морају да буду одобрени у складу са одговарајућим захтевима пловидбености:

- 1) ако их користи летачка посада за контролу путање лета;
- 2) ако се захтевају у складу са чланом 164. овог правилника; или
- 3) ако су уграђени у балон.

Следећи предмети се не одобравају као опрема:

- 1) преносиве батеријске лампе;
- 2) тачан мерач времена;
- 3) комплет прве помоћи;
- 4) опрема за преживљавање и сигнализацију.

Инструменти и опрема који не представљају обавезну опрему у смислу овог правилника, али се налазе у балону у току лета, не смеју да имају утицаја на пловидбеност балона, чак и у случају њиховог отказа или квара.

Инструменти и опрема морају да буду лако употребљиви и приступачни са места на коме седи члан летачке посаде који треба да их користи.

Опрема која се захтева за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

### **Минимална опрема за лет Члан 155.**

Лет не сме да започне ако недостаје или је неисправан било који инструмент балона, део опреме или нека њихова функција за планирани лет, изузев:

- 1) ако се балон користи у складу са листом минималне опреме (*MEL*), ако је она утврђена; или
- 2) ако балон има дозволу за лет која је издата у складу са одговарајућим захтевима пловидбености.

### **Оперативна светла Члан 156.**

Балон који се користи ноћу мора да буде опремљен:

- 1) светлима за избегавање судара;

- 2) расветом која обезбеђује одговарајуће осветљење свих инструмената и опреме неопходне за безбедно коришћење балона;
- 3) независном преносивом батеријском лампом.

### **Летење по правилима за визуелно летење (VFR) - летачки и навигациони инструменти**

#### **Члан 157.**

Балон који се користи дању, по правилима за визуелно летење (VFR), мора да буде опремљен:

- 1) уређајем за показивање смера заношења;
- 2) инструментима за мерење и приказ:
  - (1) времена у сатима, минутима и секундама;
  - (2) вертикалне брзине, ако се то захтева приручником за управљање ваздухопловом (AFM);
  - (3) висине по притиску, ако се то захтева приручником за управљање ваздухопловом (AFM) или ако се то захтева у ваздушном простору у коме се лети или ако је потребно надzirати висину ради употребе кисеоника.

### **Комплет за прву помоћ**

#### **Члан 158.**

У балону мора да се налази комплет прве помоћи који је лако доступан за употребу и који се мора редовно допуњавати.

### **Додатни кисеоник**

#### **Члан 159.**

Балон који се користи на висинама по притиску изнад 10.000 *ft* мора да има уређај за складиштење и расподелу довољне количине кисеоника за снабдевање:

- 1) чланова посаде, за период дужи од 30 минута, ако је висина по притиску између 10.000 *ft* и 13.000 *ft*;
- 2) свих чланова посаде и лица која се превозе у сваком периоду када је висина по притиску изнад 13.000 *ft*.

### **Ручни апарат за гашење пожара**

#### **Члан 160.**

Балон који лети помоћу топлог ваздуха мора да има најмање један ручни апарат за гашење пожара ако је то предвиђено одговарајућим сертификационим захтевима.

### **Летење изнад воде**

#### **Члан 161.**

Пилот који управља балоном који лети изнад воде мора да одреди ризике за преживљавање свих лица у балону у случају принудног слетања на воду и да на основу тога одреди обавезу ношења:

- 1) прслука за спасавање или другог индивидуалног средства за плутање за свако лице у балону млађе од 24 месеца, који мора да се одене или да се смести тако да је лако доступан са седишта лица за које је намењен;
- 2) ваздухопловног радио-предајника за случај нужде (ELT), који има могућност да истовремено емитује сигнале на 121,5 *MHz* и 406 *MHz*, ако се балоном превози више од шест лица;
- 3) ваздухопловног радио-предајника за случај нужде (ELT) или личног радио-предајника (PLB) кога носи члан посаде или лице које се превози, а који има могућност

да истовремено емитује сигнале на ваздухопловним фреквенцијама од 121,5 MHz и 406 MHz, ако се балоном превози до шест лица;

4) опреме која емитује сигнал у случају опасности.

### **Опрема за преживљавање**

#### **Члан 162.**

Балон који лети изнад подручја у којем је трагање и спасавање изузетно отежано мора да има опрему која емитује сигнал у случају опасности и опрему за преживљавање која одговара подручју које се прелеће.

### **Остала опрема**

#### **Члан 163.**

У балону морају да се налазе заштитне рукавице за сваког члана посаде.

Балон који лети помоћу топлог ваздуха мора да буде опремљен:

- 1) резервним извором паљења;
- 2) средством за мерење и приказ количине горива;
- 3) ватрогасним ћебетом и ватроотпорним покривачем;
- 4) ужетом дужине најмање 25 m.

Балон који лети помоћу гаса мора да буде опремљен:

- 1) ножем;
- 2) ужетом дужине најмање 20 m, које је израђено од природних влакана или електростатички проводљивог материјала.

### **Радио-комуникациона опрема**

#### **Члан 164.**

Ако се то захтева за ваздушни простор у коме лети, балон мора да располаже радио-комуникационом опремом која омогућава двосмерну комуникацију са ваздухопловним станицама и на оним фреквенцијама које се користе у том ваздушном простору.

Ако је неопходна у складу са ставом 1. овог члана, радио-комуникациона опрема мора да омогућава комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121,5 MHz.

### **Транспондер**

#### **Члан 165.**

Ако се то захтева за ваздушни простор у коме лети, балон мора да има транспондер секундарног надзорног радара (SSR), са свим захтеваним могућностима.

### **5. Посебни услови**

#### **а) Опште одредбе**

#### **Област примене**

#### **Члан 166.**

У овом одељку правилника се утврђују посебни услови које мора да испуни посада ваздухоплова који није сложени моторни ваздухоплов, а којим се обављају без накнаде посебне делатности.

### **Листа провере**

#### **Члан 167.**

Пре него што започне са обављањем посебне делатности у ваздушном саобраћају, пилот који управља ваздухопловом мора да изврши процену ризика, узимајући у обзир

сложеност активности, како би утврдио опасности и ризике повезане са делатношћу и успоставио мере за умањење ризика.

Посебне делатности се врше у складу са листом провере.

На основу процене ризика пилот који управља ваздухопловом установљава листу провере која одговара посебној делатности и ваздухоплову који користи, узимајући у обзир све одељке ове главе правилника.

Листа провере која се односи на дужности пилота који управља ваздухопловом, чланова посаде и стручних лица за обављање задатка мора да буде лако доступна на сваком лету.

Листа провере се редовно прегледа и ажурира по потреби.

### **Права и дужности пилота који управља ваздухопловом**

#### **Члан 168.**

Ако су у обављање посебних делатности укључени чланови посаде или стручна лица за обављање задатка, пилот који управља ваздухопловом је дужан:

1) да обезбеди да чланови посаде и стручна лица за обављање задатка испуњавају услове из чл. 169. и 170. овог правилника;

2) да одустане од лета, ако било који члан летачке посаде или стручно лице за обављање задатка није способно да обавља своје дужности због повреде, болести, умора или дејства психоактивне супстанце;

3) да заврши лет на најближем аеродрому или оперативном месту на коме метеоролошки услови дозвољавају безбедно слетање, у ситуацијама када је способност за обављање дужности било ког члана летачке посаде или стручног лица за обављање задатка значајно умањена услед узрока као што су умор, болест или недостатак кисеоника;

4) да обезбеди да чланови посаде и стручна лица за обављање задатка поштују прописе и процедуре државе у којој се лет обавља;

5) да обезбеди да су сви чланови посаде и стручна лица за обављање задатка у могућности да се споразумевају на заједничком језику;

6) да обезбеди да чланови посаде и стручна лица за обављање задатка у току лета непрекидно користе додатни кисеоник ако је висина по притиску кабине ваздухоплова изнад 10.000 *ft* у периоду дужем од 30 минута, као и увек када та висина прелази 13.000 *ft*.

### **Дужности посаде**

#### **Члан 169.**

Члан посаде је дужан да правилно извршава своје обавезе које се наводе у листи провере.

Изузев у случају балона, током критичних фаза лета и увек када пилот који управља ваздухопловом процени да је неопходно у интересу безбедности, члан посаде мора да остане на седишту које је за њега предвиђено, осим ако није другачије наведено у листи провере.

У току лета, члан летачке посаде мора да држи свој сигурносни појас везаним док је на свом седишту.

Све време лета најмање један оспособљени члан летачке посаде мора да остане за командама ваздухоплова.

Члан посаде не сме да обавља дужности у ваздухоплову:

1) ако зна или сумња да осећа последице умора или се на други начин осећа неспремним у мери која може да угрози лет;

2) ако је под утицајем психоактивних супстанци или алкохола.



Члан посаде који обавља дужности код више оператера ваздухоплова је дужан да:

1) води личну евиденцију у вези са радним временом, временом лета и временом одмора;

2) сваком од оператера ваздухоплова достави податке неопходне за планирање активности.

Члан посаде је дужан да пилоту који управља ваздухопловом пријави:

1) сваки недостатак, квар, неисправност или оштећење за које верује да могу да имају утицаја на пловидбеност или на безбедан лет ваздухоплова, укључујући и системе који се користе у случају опасности;

2) сваки догађај који је угрозио или је могао да угрози безбедност летења.

### **Дужности стручних лица за обављање задатка**

#### **Члан 170.**

Стручно лице за обављање задатка је дужно да правилно извршава своје обавезе које се наводе у листи провере.

Изузев у случају балона, током критичних фаза лета и увек када пилот који управља ваздухопловом процени да је неопходно у интересу безбедности, стручно лице за обављање задатка мора да остане на седишту које је за њега предвиђено, осим ако није другачије наведено у листи провере.

Стручно лице за обављање задатка мора да буде везано током извршавања специјализованих задатака у случају да су спољна врата ваздухоплова отворена или уклоњена, осим ако искаче падобраном.

Стручно лице за обављање задатка је дужно да пилоту који управља ваздухопловом пријави:

1) сваки недостатак, квар, неисправност или оштећење за које верује да могу да имају утицаја на пловидбеност или на безбедан лет ваздухоплова, укључујући и системе који се користе у случају опасности;

2) сваки догађај који је угрозио или је могао да угрози безбедност летења.

### **Безбедносно информисање**

#### **Члан 171.**

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да пре полетања информисе стручна лица за обављање задатка:

1) о опреми и поступцима у случају опасности;

2) пре сваког лета или серије летова, о оперативним процедурама које се односе на специјализовани задатак.

Пружање информација из става 1. тачка 2) овог члана није потребно ако су стручна лица за обављање задатка добила инструкције пре почетка летачке сезоне у тој календарској години.

### **Минимална висина надвишавања препрека - *IFR* летови**

#### **Члан 172.**

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да одреди минималне висине лета за сваки лет којима се обезбеђује надвишавање терена за све сегменте руте који се лете по правилима за инструментално летење (*IFR*).

Минимална висина лета не сме да буде нижа од оне коју је прописала држава која се прелеће.

## **Снабдевање горивом и мазивом - хеликоптери**

### **Члан 173.**

Изузетно од члана 79. став 1. тачка 1) овог правилника, пилот који управља ваздухопловом може да започне лет хеликоптером дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), само ако се лет одвија на удаљености до 25 *NM* од аеродрома или оперативног места поласка, са резервом горива која није мања од количине потребне за десет минута лета при брзини највећег долета.

## **Симулирање ванредних ситуација у току лета**

### **Члан 174.**

Ако се у ваздухоплову налази стручно лице за обављање задатка, осим у случају када се оно налази у ваздухоплову у сврху обуке, није дозвољено симулирање:

- 1) ситуације која захтева примену поступака у случају ванредне ситуације и поступака у случају опасности;
- 2) лета који се обавља у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*).

## **Систем за упозорење о близини тла**

### **Члан 175.**

Ако је у ваздухоплову уграђен систем за упозорење о близини тла, он може да буде искључен током специјализованих задатака који по својој природи захтевају да се ваздухопловом управља на удаљености од тла мањој од оне на којој се тај систем активира.

## **Систем за избегавање судара у ваздуху (*ACAS II*)**

### **Члан 176.**

*ACAS II* уређај може да буде искључен током специјализованих задатака који по својој природи захтевају да се ваздухопловом управља на удаљености од другог ваздухоплова мањој од оне која би активирала тај систем.

## **Избацивање опасне робе**

### **Члан 177.**

На лету који се обавља изнад густо насељених делова градова, места или насеља или изнад скупа људи на отвореном простору, пилот који управља ваздухопловом не сме да врши избацивање опасне робе.

## **Ношење и коришћење оружја**

### **Члан 178.**

Ако се у сврху обављања специјализованих задатака на лету носи оружје, пилот који управља ваздухопловом је дужан да осигура да је оно обезбеђено када није у употреби.

Стручно лице за обављање задатка које користи оружје је дужно да предузме све потребне мере како би се спречило довођење у опасност ваздухоплова и лица у ваздухоплову или на земљи.

## **Перформансе и оперативни критеријуми - авиони**

### **Члан 179.**

У случају лета који се обавља на висини мањој од 150 *m* (500 *ft*) изнад подручја које није густо насељено, авионом код којег није могуће одржати хоризонтални лет у случају отказа критичног мотора, пилот који управља ваздухопловом је дужан:

- 1) да утврди оперативне процедуре за умањење последица у случају отказа мотора;
- 2) да о процедурама које се примењују у случају принудног слетања информише све чланове посаде и стручна лица за обављање задатка који се налазе у ваздухоплову.

### **Перформансе и оперативни критеријуми - хеликоптери**

#### **Члан 180.**

Пилот који управља ваздухопловом може да користи хеликоптер изнад густо насељених подручја под условом:

1) да је хеликоптер категорије А или Б;

2) да су утврђене мере за спречавање непотребне опасности за лица или имовину на земљи.

Пилот који управља ваздухопловом је дужан:

1) да успостави оперативне процедуре за умањење последица у случају отказа мотора;

2) да о процедурама које се примењују у случају принудног слетања информише све чланове посаде и стручна лица за обављање задатка који се налазе у хеликоптеру.

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да маса на полетању, слетању или током лебдења не прекорачи максималну масу предвиђену за лебдење без утицаја близине тла (*HIGE*) док сви мотори раде одговарајућом снагом.

У случају да преовлађују услови који онемогућавају лебдење без утицаја близине тла (*HIGE*), маса хеликоптера не сме да премаше највећу масу одређену за лебдење са утицајем близине тла (*HIGE*), са свим моторима који раде одговарајућом снагом, под условом да преовлађујући услови омогућавају лебдење са утицајем близине тла при највећој назначеној маси.

б) Летови хеликоптера са спољашњим подвезним теретом (*HESLO*)

#### **Листа провере**

#### **Члан 181.**

Листа провере за лет хеликоптера са спољашњим подвезним теретом (*HESLO*) мора да садржи:

1) уобичајене поступке, ванредне поступке и поступке у случају опасности;

2) релевантне податке за перформансе;

3) захтевану опрему;

4) сва ограничења;

5) дужности и одговорности пилота који управља хеликоптером и, ако је применљиво, чланова посаде и стручних лица за обављање задатка.

### **Посебна опрема за летове хеликоптера са спољашњим подвезним теретом**

#### **(HESLO)**

#### **Члан 182.**

Хеликоптер мора да буде опремљен најмање:

1) једним сигурносним огледалом за терет или другим средством помоћу кога се може видети кука, односно терет;

2) једним мерачем оптерећења, изузев ако постоји друга метода одређивања тежине терета.

## **Транспорт опасне робе**

### **Члан 183.**

Ако не намерава да се усклади са захтевима Техничких инструкција, оператер ваздухоплова који транспортује опасну робу са места на коме нема људи или са удаљене локације или на такво место, односно локацију, дужан је да Директорату поднесе захтев за изузеће од примене Техничких инструкција.

в) Летови са лицима као спољашњим теретом (*HEC*)

### **Листа провере**

#### **Члан 184.**

Листа провере за лет са лицима као спољашњим теретом мора да садржи:

- 1) уобичајене поступке, ванредне поступке и поступке у случају опасности;
- 2) релевантне податке за перформансе;
- 3) захтевану опрему;
- 4) сва ограничења;
- 5) дужности и одговорности пилота који управља хеликоптером и, ако је примењиво, чланова посаде и стручних лица за обављање задатка.

### **Посебна опрема за летове са лицима као спољашњим теретом**

#### **Члан 185.**

У случају лета са лицима као спољашњим теретом, хеликоптер мора да располаже:

- 1) опремом за летове са дизалицом или куком за терет;
- 2) једним сигурносним огледалом за терет или другим средством помоћу кога се може видети кука;
- 3) једним мерачем оптерећења, изузев ако постоји друга метода одређивања тежине терета.

Уградњу опреме за лет са дизалицом или куком, као и све накнадне измене те опреме, мора да одобри Директорат.

г) Летови за искакање падобраном (*PAR*)

### **Листа провере**

#### **Члан 186.**

Листа провере за лет за искакање падобраном (*PAR*) мора да садржи:

- 1) уобичајене поступке, ванредне поступке и поступке у случају опасности;
- 2) релевантне податке за перформансе;
- 3) захтевану опрему;
- 4) сва ограничења;
- 5) дужности и одговорности пилота који управља ваздухопловом и, ако је примењиво, чланова посаде и стручних лица за обављање задатка.

### **Седишта**

#### **Члан 187.**

Изузетно од члана 112. тачка 1) и члана 131. став 1. тачка 1) овог правилника, као седиште се може користити под ваздухоплова, под условом да постоје средства која служе за придржавање или везивање стручног лица за обављање задатка.

## **Додатни кисеоник**

### **Члан 188.**

Изузетно од члана 168. тачка б) овог правилника, услов у погледу додатног кисеоника се не примењује на чланове посаде, изузев пилота који управља ваздухопловом, као ни на стручна лица за обављање задатка која обављају дужности неопходне за специјализовани задатак, ако висина кабине:

- 1) премашује 13.000 *ft* за период који није дужи од шест минута;
- 2) премашује 15.000 *ft* за период који није дужи од три минута.

## **Избацивање опасне робе**

### **Члан 189.**

Падобранац може да искочи из ваздухоплова током падобранске манифестације над густо насељеним градовима, местима или насељима или изнад скупа људи на отвореном простору уз ношење средстава која испуштају дим, под условом да су та средства произведена за ту сврху.

## **д) Акробатски летови (ABF)**

### **Листа провере**

#### **Члан 190.**

Листа провере за акробатски лет (ABF) мора да садржи:

- 1) уобичајене поступке, ванредне поступке и поступке у случају опасности;
- 2) релевантне податке за перформансе;
- 3) захтевану опрему;
- 4) сва ограничења;
- 5) дужности и одговорности пилота који управља ваздухопловом и, ако је примењиво, чланова посаде и стручних лица за обављање задатка.

## **Изузеци од обавезног ношења докумената**

### **Члан 191.**

Изузетно од члана 65. став 1. овог правилника, током акробатског лета није обавезно носити следећа документа:

- 1) податке из попуњеног *ATS* плана лета;
- 2) одговарајуће ваздухопловне карте за планирану руту и све пратеће руте на које је могуће да лет буде преусмерен;
- 3) информације о поступцима и визуелним сигнаlima које користе ваздухоплов-пресретач и пресретнути ваздухоплов.

## **Изузеци од обавезног ношења опреме**

### **Члан 192.**

Изузетно од чл. 113. и 132. овог правилника, током акробатског лета у ваздухоплову се не мора налазити комплет прве помоћи.

Изузетно од чл. 116. и 134. овог правилника, током акробатског лета у ваздухоплову се не мора налазити ручни апарат за гашење пожара.

Изузетно од чл. 118. и 136. овог правилника, током акробатског лета у ваздухоплову се не мора налазити ваздухопловни радио-предајник за случај нужде (*ELT*) и лични радио-предајник за случај нужде (*PLB*).

## V. ТЕХНИЧКИ УСЛОВИ ЗА ПОСЕБНЕ ДЕЛАТНОСТИ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ

### Област примене

#### Члан 193.

Ова глава правилника се примењује на посебне делатности у ваздушном саобраћају при којима се ваздухоплов користи за посебне активности, као што су пољопривреда, грађевинарство, фотографисање, геодезија, осматрање, патролирање и рекламирање из ваздуха.

Ова глава правилника одређује техничке услове које морају да испуњавају оператери ваздухоплова када користе ваздухоплов за обављање посебних делатности уз накнаду, као и за обављање посебних делатности без накнаде сложеним моторним ваздухопловима.

Ова глава правилника се примењује и на такмичарске летове, ваздухопловне манифестације, летове за искакање падобраном, вучу једрилице и акробатске летове, ако се обављају сложеним моторним ваздухопловима или ако не испуњавају услове из члана 56. став 2. овог правилника.

#### 1. Општи услови

### Моторне једрилице - *TMG*, моторне једрилице и мешовити балони

#### Члан 194.

Моторне једрилице - *TMG* се користе у складу са условима који се примењују:

- 1) на авионе, ако су покретане мотором;
- 2) на једрилице, ако нису покретане мотором.

Моторне једрилице - *TMG* морају да буду опремљене у складу са условима који се примењују на авионе, изузев ако је другачије прописано у одељку 4. ове главе правилника.

Моторне једрилице, изузев моторних једрилица - *TMG*, морају да се користе и да буду опремљене у складу са условима који се примењују на једрилице.

Мешовити балони се користе у складу са условима за балоне који лете помоћу топлог ваздуха.

### Дужности посаде

#### Члан 195.

Члан посаде је дужан да правилно извршава своје обавезе које се наводе у стандардним оперативним процедурама (*SOP*) и, ако је то одговарајуће, у оперативном приручнику.

Изузев ако је реч о балонима, током критичних фаза лета и увек када пилот који управља ваздухопловом процени да је неопходно у интересу безбедности, члан посаде мора да остане на седишту које је за њега предвиђено, осим у случају да је другачије наведено у стандардним оперативним процедурама (*SOP*).

Током лета члан летачке посаде мора да држи свој сигурносни појас везаним док је на свом седишту.

Све време лета најмање један оспособљени члан летачке посаде мора да остане за командама ваздухоплова.

Члан посаде не сме да обавља дужности у ваздухоплову:

- 1) ако зна или сумња да осећа последице умора или се на други начин осећа неспремним да обавља своје дужности; или
- 2) ако је под утицајем психоактивних супстанци или алкохола.

Члан летачке посаде који обавља дужности код више оператера ваздухоплова је дужан да:

1) води личну евиденцију у вези са радним временом, временом лета и временом одмора;

2) сваком од оператера ваздухоплова достави податке неопходне за планирање активности, у складу са прописом којим се уређује организација радног времена чланова посаде цивилног ваздухоплова.

Члан посаде је дужан да пилоту који управља ваздухопловом пријави:

1) сваки недостатак, квар, неисправност или оштећење за које верује да могу да имају утицаја на пловидбеност или на безбедан лет ваздухоплова, укључујући и системе који се користе у случају опасности;

2) сваки догађај који је угрозио или је могао да угрози безбедност летења.

### **Дужности стручних лица за обављање задатка**

#### **Члан 196.**

Стручно лице за обављање задатка је дужно да правилно извршава своје обавезе које се наводе у стандардним оперативним процедурама (*SOP*).

Изузев у случају балона, током критичних фаза лета и увек када пилот који управља ваздухопловом процени да је неопходно у интересу безбедности, стручно лице за обављање задатка мора да остане на седишту које је за њега предвиђено, осим ако је другачије наведено у стандардним оперативним процедурама (*SOP*).

Стручно лице за обављање задатка је дужно да обезбеди да буде везано током извршавања специјализованих задатака у случају да су спољна врата ваздухоплова отворена или уклоњена, осим у случају стручног лица за обављање задатка које искаче падобраном.

Стручно лице за обављање задатка је дужно да пилоту који управља ваздухопловом пријави:

1) сваки недостатак, квар, неисправност или оштећење за које верује да могу да имају утицаја на пловидбеност или безбедан лет ваздухоплова, укључујући и системе који се користе у случају опасности;

2) сваки догађај који је угрозио или је могао да угрози безбедност летења.

### **Права и дужности пилота који управља ваздухопловом**

#### **Члан 197.**

Пилот који управља ваздухопловом је одговоран:

1) за безбедност ваздухоплова, свих чланова посаде, стручних лица за обављање задатка и терета који се налазе у ваздухоплову у току лета;

2) за почетак, ток, прекид или преусмеравање лета у интересу безбедности;

3) да обезбеди да се све оперативне процедуре и листе провере примењују у складу са одговарајућим приручником;

4) да обави лет само ако се уверио:

(1) да је ваздухоплов пловидбен;

(2) да је ваздухоплов прописно регистрован;

(3) да су инструменти и опрема који су неопходни за обављање лета уграђени у ваздухоплов и исправни, осим ако је дозвољено да се лет обави са неисправном опремом на основу листе минималне опреме (*MEL*) или другог одговарајућег документа;

(4) да су положај тежишта ваздухоплова, изузев ако је реч о балонима, као и маса ваздухоплова такви да лет може да се обави у складу са ограничењима наведеним у документима о пловидбености;

(5) да су сва опрема и терет адекватно утоварени и обезбеђени;

(6) да оперативна ограничења ваздухоплова наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) не буду прекорачена у било ком тренутку лета;

5) да одустане од лета ако било који члан летачке посаде или стручно лице за обављање задатка нису способни да обављају своје дужности због повреде, болести, умора или дејства психоактивне супстанце;

6) да заврши лет на најближем аеродрому или оперативном месту на коме метеоролошки услови дозвољавају безбедно слетање, у ситуацијама када је његова способност да обавља дужности или способност било ког члана летачке посаде или стручног лица за обављање задатка значајно умањена услед узрока као што су умор, болест или недостатак кисеоника;

7) за доношење одлуке о прихватању ваздухоплова са неисправностима које су допуштене листом одступања од конфигурације (*CDL*) или листом минималне опреме (*MEL*), у зависности шта је применљиво;

8) да, по завршетку лета или серије летова, у техничку књигу ваздухоплова или у путну књигу ваздухоплова евидентира податке о коришћењу ваздухоплова и све уочене или очекиване кварове ваздухоплова;

9) ако су ваздухоплови опремљени уређајима за снимање лета, да обезбеди:

(1) да ти уређаји не буду онеспособљени или искључени током лета;

(2) у случају удеса или озбиљне незгоде који подлежу обавезном пријављивању:

- да подаци не буду намерно обрисани;

- да уређаји буду деактивирани одмах након завршетка лета;

- да буду поново активирани само уз сагласност истражног органа.

Пилот који управља ваздухопловом има право да не дозволи улазак или да искрца свако лице или терет који могу да представљају потенцијалну опасност по безбедност ваздухоплова и лица у њему.

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да, што је пре могуће, пријави одговарајућој јединици за пружање услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*) све опасне метеоролошке услове или услове лета који могу да утичу на безбедност лета другог ваздухоплова.

Изузетно од става 1. тачка б) овог члана, у случају лета са вишечланом посадом пилот који управља ваздухопловом може да настави лет преко најближег аеродрома са повољним метеоролошким условима ако су успостављени одговарајући поступци за умањење ризика.

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да, у случају опасности која захтева тренутно одлучивање и поступање, предузме сваку радњу коју сматра неопходном у датим околностима, и у том случају он може да, у интересу безбедности, одступи од утврђених правила и оперативних процедура.

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да Директорату одмах поднесе извештај о радњи незаконитог ометања, као и да о томе обавести надлежну локалну власт.

Пилот који управља ваздухопловом који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди је дужан да о томе, без одлагања, обавести Центар за истраживање несрећа у саобраћају, а у случају удеса или озбиљне незгоде у иностраној држави, да о томе на најбржи доступан начин обавести надлежни орган те државе.

## **Права и дужности пилота који управља балоном**

### **Члан 198.**

Осим дужности из члана 197. овог правилника, пилот који управља



ваздухопловом је дужан да:

- 1) изврши претполетно информисање лица која учествују у надувавању и издувавању куполе балона;
- 2) обезбеди да ниједно лице не пуши у балону или његовој близини;
- 3) обезбеди да лица која учествују у надувавању и издувавању куполе балона носе одговарајућу заштитну одећу.

### **Усклађеност са прописима и процедурама**

#### **Члан 199.**

Пилот који управља ваздухопловом, чланови посаде и стручно лице за обављање задатка су дужни да се придржавају прописа и процедура оних држава у којима се обављају летови.

### **Заједнички језик**

#### **Члан 200.**

Оператер ваздухоплова је дужан да обезбеди да су сви чланови посаде и стручна лица за обављање задатка у могућности да се споразумевају на заједничком језику.

### **Рулање ваздухоплова**

#### **Члан 201.**

Оператер ваздухоплова је дужан да утврди процедуре за рулање ваздухоплова како би осигурао безбедно коришћење ваздухоплова и унапредио безбедност на полетно-слетној стази.

Поред обавезе из става 1. овог члана, ако је реч о авионима оператер ваздухоплова је дужан да обезбеди да се рулање авиона по површини аеродрома која је предвиђена за кретање авиона врши само ако је лице за командама:

- 1) одговарајуће оспособљени пилот; или
- 2) лице које је одредио оператер ваздухоплова и које је:
  - (1) обучено за рулање авиона;
  - (2) обучено за коришћење радио-станице, ако је обавезна радио-комуникација;
  - (3) упознато са изгледом аеродрома, путевима који се користе за кретање, знацима, ознакама, светлима, сигнаlima и инструкцијама контроле летења (АТС), значењима израза и процедурама;
  - (4) способно да испуни захтеване оперативне стандарде за безбедно кретање авиона по аеродрому.

### **Коришћење ротора - хеликоптери**

#### **Члан 202.**

Ротор хеликоптера у сврху лета може да покрене само одговарајуће оспособљени пилот за командама.

### **Преносиви електронски уређаји**

#### **Члан 203.**

Оператер ваздухоплова је дужан да не дозволи ниједном лицу да у ваздухоплову користи преносиве електронске уређаје (PED) који би могли негативно да утичу на рад система и опреме ваздухоплова.

**Подаци о опреми која се користи у случају опасности и опреми за преживљавање**  
**Члан 204.**

Оператер ваздухоплова је дужан да увек има на располагању, за хитну комуникацију са спасилачко-координационим центрима (*RCCs*), листе са информацијама о опреми која се користи у случају опасности и опреми за преживљавање која се налази у ваздухоплову.

**Документација која мора да се налази у ваздухоплову**  
**Члан 205.**

У току лета у ваздухоплову морају да се налазе следећи документи, приручници и информације:

- 1) приручник за управљање ваздухопловом (*AFM*) или други одговарајући документ;
- 2) оригинал уверења о регистрацији;
- 3) оригинал потврде о пловидбености (*CofA*);
- 4) потврда о буци, ако је применљиво;
- 5) копија изјаве из члана 3. овог правилника и, ако је применљиво, копија потврде из члана 31. овог правилника;
- 6) листа посебних одобрења, ако је применљиво;
- 7) дозвола за рад радио-станице, ако је применљиво;
- 8) полиса осигурања од одговорности за штету причињену трећим лицима;
- 9) путна књига ваздухоплова или други одговарајући документ;
- 10) техничка књига ваздухоплова, у складу са прописом којим се уређује обезбеђивање континуиране пловидбености ваздухоплова и других ваздухопловних производа;
- 11) подаци из поднетог *ATS* плана лета, ако је применљиво;
- 12) одговарајуће ваздухопловне карте за планирану руту и све пратеће руте на које је могуће да лет буде преусмерен;
- 13) информације о поступцима и визуелним сигнаlima које користе ваздухоплов-пресретач и пресретнути ваздухоплов;
- 14) информације о службама трагања и спасавања за подручје намераваног лета;
- 15) важећи делови оперативног приручника и/или стандардних оперативних процедура или приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*), који се односе на дужности чланова посаде и стручних лица за обављање задатка и који морају да им буду лако доступни;
- 16) листа минималне опреме (*MEL*) или листа одступања од конфигурације (*CDL*), ако је применљиво;
- 17) одговарајућа хитна ваздухопловна обавештења (*NOTAM*) и документација коју обезбеђује служба ваздухопловног информисања (*AIS*);
- 18) одговарајући метеоролошки подаци, ако је применљиво;
- 19) товарни лист, ако је применљиво;
- 20) друга документација која може да буде потребна за лет или коју захтева држава изнад које се лет обавља.

Изузетно од става 1. овог члана:

- 1) ако је полетање и слетање предвиђено на истом аеродрому, односно оперативном месту, документи и информације из става 1. тач. 2) - 11) и тач. 14) и 17) - 19) овог члана могу да се налазе на том аеродрому, односно оперативном месту;
- 2) ако се лет обавља балоном или једрилицом, изузев моторних једрилица - *TMG*, документа и информације из става 1. тач. 1) - 10) и тач. 13) - 19) овог члана могу да се налазе у пратећем возилу.

У случају губитка или крађе докумената из става 1. тач. 2) - 8) овог члана лет може да се може настави до крајњег одредишта или места где је могуће извршити замену докумената.

Оператер ваздухоплова је дужан да у разумном року од тренутка када то од њега захтева надлежни орган стави на располагање документацију која мора да се налази у ваздухоплову.

### **Чување, израда и коришћење података снимљених уређајем за снимање параметера лета - летови сложених моторних ваздухоплова**

#### **Члан 206.**

Након удеса или догађаја који је предмет обавезног пријављивања, оператер ваздухоплова је дужан да 60 дана чува оригинално снимљене податке, изузев ако орган надлежан за истраживање не наложи другачије.

Оператер ваздухоплова је дужан да врши провере исправности рада и процене података који су снимљени уређајем за снимање параметара лета (*FDR*), уређајем за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) и уређајем за пренос података, како би обезбедио сталну исправност ових уређаја.

Оператер ваздухоплова је дужан да чува податке снимљене у току рада уређаја за снимање параметара лета (*FDR*), на начин прописан у чл. 271. или 299. овог правилника, осим у случају тестирања и одржавања уређаја за снимање параметара лета (*FDR*), када се у току тестирања могу избрисати најстарији снимљени подаци у трајању до једног сата.

Оператер ваздухоплова је дужан да чува и одржава ажурном документацију која садржи информације неопходне за претварање необрађених података добијених из уређаја за снимање параметара лета (*FDR*) у параметре изражене у техничким јединицама.

На захтев Директората, оператер ваздухоплова је дужан да стави на располагање све сачуване податке снимљене уређајем за снимање параметара лета (*FDR*).

Подаци забележени уређајем за снимање звука у пилотској кабини могу да се користе само у сврху истраживања удеса или незгода који су предмет обавезног пријављивања, изузев уз пристанак свих чланова посаде и особља које обавља послове одржавања на које се подаци односе, када могу да се користе и у друге сврхе.

Подаци снимљени уређајем за снимање параметара лета или уређајем за пренос података могу да се користе само у сврху истраживања удеса или незгода који су предмет обавезног пријављивања, изузев:

- 1) ако те податке оператер ваздухоплова користи искључиво за потребе пловидбености или одржавања ваздухоплова; или
- 2) ако су уклоњени сви подаци који могу да укажу на идентитет; или
- 3) ако се објављују у складу са поступцима о заштити података и информација.

### **Транспорт опасне робе**

#### **Члан 207.**

Опасну робу може да транспортује само оператер ваздухоплова који има одобрење издато у складу са главом III. одељак б. овог правилника, осим у следећим случајевима:

- 1) опасна роба није предмет Техничких инструкција у складу са Делом 1 ових инструкција; или
- 2) опасну робу носи стручно лице за обављање задатка или чланови посаде или је она смештена у пртљагу који је одвојен од његовог власника, у складу са Делом 8 Техничких инструкција;

3) опасна роба је потребна у ваздухоплову за специјалне сврхе у складу са Техничким инструкцијама;

4) опасна роба се користи како би се поспешила безбедност лета онда када је њено ношење у ваздухоплову оправдано да би се обезбедила њена правремена доступност за оперативне сврхе, било да се ношење таквих предмета или ствари захтева или се они намеравају користити у вези са одређеним летом.

Оператер ваздухоплова је дужан да у складу са Техничким инструкцијама:

1) пропише процедуре којима обезбеђује спровођење потребних мера за спречавање ненамерног уноса опасне робе у ваздухоплов;

2) обезбеди ангажованом особљу податке потребне за обављање додељених дужности;

3) без одлагања обавести Директорат и Центар за истраживање несрећа у саобраћају, односно надлежни орган државе у којој се догађај десио:

(1) о сваком удесу или озбиљној незгоди који су повезани са опасном робом;

(2) о откривању опасне робе код стручног лица за обављање задатка или чланова посаде или у њиховом пртљагу, ако то није у складу са Делом 8 Техничких инструкција;

4) обезбеди стручном лицу за обављање задатка информације о опасној роби;

5) на местима на којима се врши прихват робе обезбеди обавештења са информацијама о транспорту опасне робе.

### **Избацивање опасне робе**

#### **Члан 208.**

На лету који се обавља изнад густо насељених делова градова, места или насеља или изнад скупа људи на отвореном простору, оператер ваздухоплова не сме да врши избацивање опасне робе.

### **Ношење и коришћење оружја**

#### **Члан 209.**

Ако се у сврху обављања специјализованих задатака на лету носи оружје, оператер ваздухоплова је дужан да осигура да је оно обезбеђено када није у употреби.

Стручно лице за обављање задатка које користи оружје дужно је да предузме све потребне мере како би се спречило довођење у опасност ваздухоплова и лица у ваздухоплову или на земљи.

### **Пристап пилотској кабини**

#### **Члан 210.**

Пилот који управља ваздухопловом доноси коначну одлуку о приступању пилотској кабини и дужан је да обезбеди:

1) да пристап пилотској кабини не изазива ометање или мешање у обављање лета;

2) да сва лица која се превозе у пилотској кабини буду упозната са одговарајућим безбедносним процедурама.

## **2. Оперативне процедуре**

### **Коришћење аеродрома и оперативних места**

#### **Члан 211.**

Оператер ваздухоплова је дужан да користи само аеродроме и оперативна места који одговарају типу ваздухоплова и врсти летова које обавља.

Полетање и слетање ваздухоплова са оперативног места може да се изводи само дању, према правилима визуелног летења (*VFR*).

За потребе обављања посебних делатности у ваздушном саобраћају оператер ваздухоплова може да користи искључиво оперативна места која се налазе изван густо насељеног подручја.

### **Одређивање изолованих аеродрома - авиони**

#### **Члан 212.**

При избору алтернативних аеродрома и утврђивању политике планирања горива, оператер ваздухоплова сматра аеродром изолованим ако је време летења до најближег одговарајућег алтернативног одредишног аеродрома веће од:

- 1) 60 минута, за авионе са клипним моторима;
- 2) 90 минута, за авионе са млазним моторима.

### **Оперативни минимуми аеродрома - авиони и хеликоптери**

#### **Члан 213.**

У случају лета који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*), оператер ваздухоплова или пилот који управља ваздухопловом је дужан да одреди оперативне минимуме за сваки полазни, одредишни и алтернативни аеродром који планира да користи.

Оперативни минимуми из става 1. овог члана:

- 1) не смеју да буду нижи од минимума које је одредила држава у којој се налази аеродром, изузев ако је та држава посебно одобрила употребу нижих минимума;
- 2) морају да буду одобрени од Директората за обављање летова у условима смањене видљивости.

Приликом одређивања оперативних минимума аеродрома оператер ваздухоплова или пилот који управља ваздухопловом је дужан да узме у обзир:

- 1) тип, односно класу, перформансе и карактеристике управљања ваздухопловом;
- 2) стручност и искуство летачке посаде и, ако је применљиво, састав посаде;
- 3) димензије и карактеристике полетно-слетне стазе или зоне завршног прилаза и полетања (*FATO*) које могу да буду одабране за коришћење;
- 4) податак о томе да ли су расположива визуелна и невидуелна средства на земљи одговарајућа и карактеристике тих средстава;
- 5) навигациону опрему ваздухоплова или опрему за контролу путање лета у току полетања, прилаза, равнања, слетања, завршетка заокрета и неуспелог прилаза;
- 6) могућност избегавања препрека у подручју прилаза, неуспелог прилаза и пењања, које је неопходно да би се извршиле процедуре за наставак лета;
- 7) надморску, односно релативну висину за избегавање препрека при поступку инструменталног прилаза;
- 8) начин утврђивања и извештавања о метеоролошким условима;
- 9) технику лета која се користи током завршног прилаза.

Минимуми за посебну процедуру прилаза и слетања се користе искључиво:

- 1) ако је исправна опрема на земљи која је неопходна за планирану процедуру;
- 2) ако су исправни системи ваздухоплова који су потребни за извођење одређене врсте прилаза;
- 3) ако су испуњени услови у погледу перформанси ваздухоплова;
- 4) ако је летачка посада одговарајуће оспособљена.

## Оперативни минимуми аеродрома - *NPA, APV, CAT I* летови

### Члан 214.

Висина одлуке (*DH*) која се користи за непрецизан прилаз (*NPA*) при којем се примењује техника завршног прилаза уз стално снижавање (*CDFA*), прилаз уз употребу поступка прилажења са вертикалним навођењем (*APV*) или прилаз у условима *CAT I*, не сме да буде нижа од највеће од следећих вредности:

- 1) минималне висине до које се средства за прилажење могу користити без потребних визуелних ознака;
- 2) релативне висине безбедног надвишавања препрека (*OCH*) за категорију ваздухоплова;
- 3) висине одлуке (*DH*) објављеног поступка прилажења, ако је применљиво;
- 4) минимума система; или
- 5) минималне висине одлуке (*DH*) из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*) или другог одговарајућег документа, ако је она наведена.

Минимална релативна висина снижавања (*MDH*) за непрецизан прилаз (*NPA*) при којем се не примењује техника завршног прилаза уз стално снижавање (*CDFA*), не сме да буде нижа од највеће од следећих вредности:

- 1) релативне висине безбедног надвишавања препрека (*OCH*) за категорију ваздухоплова;
- 2) минимума система; или
- 3) минималне релативне висине снижавања (*MDH*) из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*), ако је наведена.

Минимум система из става 1. тачка 4) и става 2. тачка 2) овог члана се одређује према табели из Прилога 2. овог правилника.

## Оперативни минимуми аеродрома - кружни летови авиона

### Члан 215.

Минимална релативна висина снижавања (*MDH*) за кружне летове авиона не сме да буде нижа од највеће од следећих вредности:

- 1) објављене релативне висине безбедног надвишавања препрека (*OCH*) за кружне летове, која одговара категорији авиона;
- 2) минималне висине кружења; или
- 3) висине одлуке (*DH*) / минималне релативне висине снижавања (*MDH*) претходног поступка инструменталног прилаза.

Минимална видљивост за кружне летове авиона мора да буде највећа од следећих вредности:

- 1) видљивости при кружењу за категорију авиона, ако је она објављена;
- 2) најмање видљивости; или
- 3) видљивости дуж полетно-слетне стазе / прерачунате метеоролошке видљивости (*RVR/CMV*) претходног поступка инструменталног прилаза.

Минималне висине кружења из става 1. тачка 2) овог члана и најмање видљивости из става 2. тачка 2) овог члана се одређују према табели из Прилога 3. овог правилника.

## Оперативни минимуми аеродрома - кружни летови хеликоптера изнад копна

### Члан 216.

Минимална релативна висина снижавања (*MDH*) за кружне летове хеликоптера изнад копна не сме да буде нижа од 250 *ft*, а метеоролошка видљивост не сме да буде мања од 800 *m*.

## **Процедуре одласка и прилаза - авиони и хеликоптери**

### **Члан 217.**

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да примењује процедуре одласка и прилаза које је утврдила држава у којој се налази аеродром, ако су те процедуре објављене за полетно-слетну стазу или зону завршног прилаза и полетања (*FATO*) које се користе.

Пилот који управља ваздухопловом може да одступи од објављене путање одласка, путање доласка или процедуре прилаза само:

1) ако су узети у обзир критеријуми за надвишавање препрека, ако се у потпуности води рачуна о оперативним условима и ако се поштује свако одобрење контроле летења (*ATC*); или

2) ако га јединица контроле летења радарски усмерава.

У случају да се лет обавља сложеним моторним ваздухопловом, сегмент завршног прилаза се обавља визуелно или у складу са објављеним поступком прилаза.

## **Процедуре за смањење буке - авиони, хеликоптери и моторне једрилице**

### **Члан 218.**

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да узме у обзир објављење процедуре за смањење буке, како би смањивао утицај буке ваздухоплова, водећи рачуна да безбедност има приоритет у односу на смањење буке.

## **Процедуре за смањење буке - балони**

### **Члан 219.**

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да узме у обзир оперативне процедуре, ако су оне утврђене, како би смањивао буку изазвану радом система за загревање, водећи рачуна да безбедност има приоритет у односу на смањење буке.

## **Минимална висина надвишавања препрека - *IFR* летови**

### **Члан 220.**

Оператер ваздухоплова је дужан да одреди минималне висине лета за сваки лет којима се обезбеђује надвишавање терена за све сегменте руте који се лете по правилима за инструментално летење (*IFR*).

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да одреди минималне висине лета за сваки лет који се заснива на овој методи.

Минимална висина лета не сме да буде нижа од оне коју је прописала држава која се прелеће.

## **Снабдевање горивом и мазивом - авиони**

### **Члан 221.**

Пилот који управља ваздухопловом започиње лет само ако се у авиону налази довољна количина горива и мазива која је потребна:

1) у случају лета који се обавља по правилима за визуелно летење (*VFR*):

(1) за лет до аеродрома планираног за слетање и након тога за лет у трајању од најмање 30 минута на нормалној висини крстарења, ако се лет обавља дању; или

(2) за лет до аеродрома планираног за слетање и након тога за лет у трајању од најмање 45 минута на нормалној висини крстарења, ако се лет обавља ноћу;

2) у случају лета који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*):

(1) ако се не захтева алтернативни аеродром за одредишни аеродром, за лет до аеродрома на који се планира слетање, а потом за лет од најмање 45 минута на нормалној висини крстарења; или

(2) ако се захтева алтернативни аеродром за одредишни аеродром, за лет до аеродрома на који је планирано слетање, до алтернативног аеродрома, а потом за лет од најмање 45 минута на нормалној висини крстарења.

Приликом прорачуна потребне количине горива, укључујући и резервно гориво, узимају се у обзир:

1) прогнозирани метеоролошки услови;

2) очекиване *ATC* руте и кашњења у саобраћају;

3) поступци у случају пада притиска или квара једног мотора док је авион на рути, ако је примењиво;

4) свака друга ситуација која може да одложи слетање авиона или повећа потрошњу горива и/или мазива.

У току лета је могућа промена плана лета, са циљем поновног планирања, како би се лет преусмерио до другог одредишта, под условом да се могу испунити сви захтеви од тачке на којој је дошло до промене плана лета.

### **Снабдевање горивом и мазивом - хеликоптери**

#### **Члан 222.**

Пилот који управља ваздухопловом започиње лет само ако се у хеликоптеру налази довољна количина горива и мазива која је потребна:

1) у случају лета који се обавља по правилима за визуелно летење (*VFR*):

(1) за лет до аеродрома/оперативног места планираног за слетање, а потом за лет од најмање 20 минута при брзини која омогућава највећи долет; или

(2) за летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), за резервно гориво за десет минута лета при брзини која омогућава највећи долет, под условом да остаје унутар 25 *NM* од полазног аеродрома/оперативног места;

2) у случају лета који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*):

(1) ако се не захтева алтернативни аеродром или није доступан аеродром на којем метеоролошки услови омогућавају његово коришћење, за лет до аеродрома/оперативног места планираног за слетање, а потом за лет од 30 минута при брзини крстарења на 450 *m* (1.500 *ft*) изнад одредишног аеродрома/оперативног места у стандардним температурним условима, као и за прилаз и слетање; или

(2) ако се захтева алтернативни аеродром, за лет до аеродрома/оперативног места планираног за слетање и за обављање прилаза, као и неуспелог прилаза, а потом:

- за лет до наведеног алтернативног аеродрома;

- за лет у трајању од 30 минута при брзини чекања на 450 *m* (1.500 *ft*) изнад алтернативног аеродрома/оперативног места у стандардним температурним условима, као и за прилаз и слетање.

Приликом прорачуна потребног горива, укључујући резервно гориво, узимају се у обзир:

1) прогнозирани метеоролошки услови;

2) очекиване *ATC* руте и кашњења у саобраћају;

3) квар једног мотора док је хеликоптер на рути, ако је примењиво;

4) свака друга ситуација која може да одложи слетање ваздухоплова или повећа потрошњу горива и/или мазива.



У току лета је могућа промена плана лета, са циљем поновног планирања, како би се лет преусмерио до другог одредишта, под условом да се могу испунити сви захтеви од тачке на којој је дошло до промене плана лета.

### **Снабдевање и планирање горива и баласта - балони**

#### **Члан 223.**

Пилот који управља ваздухопловом започиње лет само ако су резерве горива у балону или баласт довољни за лет у трајању од 30 минута.

Прорачун количине потребног горива или баласта се заснива најмање на следећим оперативним условима под којима лет треба да се обави:

- 1) подацима које је доставио произвођач балона;
- 2) предвиђеним масама;
- 3) очекиваним метеоролошким условима;
- 4) процедурама и ограничењима пружаоца услуга у ваздушној пловидби.

### **Безбедносно информисање**

#### **Члан 224.**

Оператер ваздухоплова је дужан да информише стручно лице за обављање задатка:

- 1) пре полетања, о опреми и поступцима у случају опасности;
- 2) пре сваког лета или серије летова, о оперативним процедурама које се односе на специјализовани задатак.

Пружање информација из става 1. тачка 2) овог члана може да се замени програмом основне и периодичне обуке, у ком случају је оператер ваздухоплова дужан да дефинише услове у погледу скорашњег искуства.

### **Припрема лета**

#### **Члан 225.**

Пре започињања лета, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери да је опрема на земљи и/или води, укључујући уређаје за комуникацију и навигациона средства која су доступна и која се захтевају за лет, одговарајућа за врсту делатности у оквиру које се лет обавља.

Пре започињања лета, пилот који управља ваздухопловом мора да буде упознат са свим расположивим метеоролошким информацијама које одговарају планираном лету.

Припрема лета која се обавља на месту које је удаљено од места поласка, као и припрема сваког лета који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*), мора да обухвати:

- 1) анализу доступних актуелних метеоролошких извештаја и прогноза;
- 2) планирање алтернативних поступака за случај да због метеоролошких услова лет не може да буде завршен на планиран начин.

### **Алтернативни аеродроми за полетање - авиони**

#### **Члан 226.**

За лет који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*), пилот који управља ваздухопловом је дужан да у плану лета наведе најмање један аеродром са одговарајућим метеоролошким условима као алтернативни аеродром за аеродром полетања, ако су метеоролошки услови на аеродрому одласка на применљивом оперативном минимуму аеродрома или нижи од њега или ако из других разлога није могућ повратак на аеродром одласка.

Алтернативни аеродром за аеродром полетања мора да се налази на следећој удаљености од аеродрома одласка:

1) за двомоторне авионе, на растојању које није веће од растојања које одговара једном сату лета при брзини крстарења са једним мотором, у стандардним условима без ветра;

2) за авионе који имају три или више мотора, на растојању које није веће од растојања које одговара лету у трајању од два сата при брзини крстарења са једним неисправним мотором (*OEI*), наведеној у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*), у стандардним условима без ветра.

За аеродром који је одабран као алтернативни аеродром за аеродром полетања, расположиви подаци морају да буду такви да ће, у очекивано време коришћења, услови на њему бити на оперативном минимуму аеродрома за тај лет или изнад њега.

### **Алтернативни аеродром за одредишни аеродром - авиони**

#### **Члан 227.**

За лет који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*), пилот који управља ваздухопловом је дужан да за аеродром одредишта у плану лета наведе најмање један алтернативни аеродром на коме су одговарајући метеоролошки услови, изузев:

1) ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да је у периоду од једног сата пре до једног сата после предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата после предвиђеног времена доласка, у зависности који период је краћи, прилаз и слетање могуће обавити у визуелним метеоролошким условима (*VMC*); или

2) ако је место планираног слетања изоловано и:

(1) ако је за аеродром на коме се планира слетање прописана процедура инструменталног прилаза;

(2) ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да ће следећи предвиђени метеоролошки услови трајати у периоду два сата пре до два сата после предвиђеног времена доласка или од стварног времена поласка до два сата након предвиђеног времена доласка, у зависности који период је краћи:

- да ће база облака бити најмање 300 *m* (1.000 *ft*) изнад минимума предвиђеног за процедуру инструменталног прилаза;

- да ће видљивост бити најмање 5,5 *km* или 4 *km* већа од минимума предвиђеног за ову процедуру.

### **Алтернативни аеродром за одредишни аеродром - хеликоптери**

#### **Члан 228.**

За лет који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*), пилот који управља ваздухопловом је дужан да у плану лета наведе за аеродром одредишта најмање један алтернативни аеродром на коме су одговарајући метеоролошки услови, изузев:

1) ако је за аеродром на коме се планира слетање прописана процедура инструменталног прилаза и ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да ће следећи предвиђени метеоролошки услови трајати у периоду од два сата пре до два сата после предвиђеног времена доласка или од стварног времена поласка до два сата после предвиђеног времена доласка, у зависности који је период краћи:

(1) да ће база облака бити најмање 120 *m* (400 *ft*) изнад минимума предвиђеног за процедуру инструменталног прилаза;

(2) да ће видљивост бити најмање 1.500 *m* већа од минимума предвиђеног за ову процедуру; или

2) ако је место планираног слетања изоловано и:

- (1) ако је прописана процедура инструменталног прилаза за аеродром на који се планира слетање;
- (2) ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да ће следећи предвиђени метеоролошки услови трајати у периоду два сата пре до два сата после предвиђеног времена доласка:
  - база облака бити најмање 120 *m* (400 *ft*) изнад минимума предвиђеног за процедуру инструменталног прилаза;
  - видљивост бити најмање 1.500 *m* већа од минимума предвиђеног за ову процедуру;
- (3) ако је за одредиште на мору одређена тачка после које нема повратка (*PNR*).

### **Допуна горива док се лица укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову** **Члан 229.**

Ваздухоплов не сме да се пуни горивом типа „AVGAS” или „wide-cut” или њиховом мешавином док се лица укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову.

За пуњење ваздухоплова осталим врстама горива потребно је предузети мере предострожности, укључујући и присуство одговарајуће оспособљеног особља у ваздухоплову, које је спремно да започне и изведе евакуацију ваздухоплова на најпрактичнији и најбржи начин.

### **Употреба слушалица** **Члан 230.**

Изузев у случају балона, сваки члан летачке посаде који обавља дужност у пилотској кабини дужан је да носи слушалице са микрофоном или друго одговарајуће средство и да их користи као основно средство комуникације са пружаоцем услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*), другим члановима посаде и стручним лицима за обављање задатка.

### **Пушење** **Члан 231.**

Пилот који управља ваздухопловом не сме да дозволи пушење у ваздухоплову, као и у току допуне или истакања горива из ваздухоплова.

### **Метеоролошки услови** **Члан 232.**

Пилот који управља ваздухопловом може да започне или настави лет који се обавља по правилима за визуелно летење (*VFR*) само ако последње доступне метеоролошке информације указују да ће метеоролошки услови на рути и намераваном одредишту у очекивано време њиховог коришћења бити на применљивом оперативном минимуму за летење по правилима за визуелно летење (*VFR*) или изнад њега.

Пилот који управља ваздухопловом може да започне или настави лет који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*) ка планираном аеродрому одредишта само ако последње доступне метеоролошке информације указују да ће у очекивано време доласка метеоролошки услови на аеродрому одредишта или на најмање једном алтернативном аеродрому за аеродром одредишта бити на применљивом аеродромском оперативном минимуму или изнад њега.

Ако се лет састоји из делова који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*) и по правилима за инструментално летење (*IFR*), метеоролошке информације из ст. 1. и 2. овог члана примењују се у мери у којој је то одговарајуће.

### **Лед и друге наслаге - поступци на земљи**

#### **Члан 233.**

Пилот који управља ваздухопловом може да започне полетање само ако је ваздухоплов очишћен од свих наслага које могу неповољно да утичу на перформансе или могућност управљања ваздухопловом, осим у случајевима предвиђеним у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*).

У случају летења сложеним моторним ваздухопловом, оператер ваздухоплова је дужан да утврди поступке који се примењују на земљи за одлеђивање, спречавање залеђивања и преглед ваздухоплова, ако је то неопходно за безбедно коришћење ваздухоплова.

### **Лед и друге наслаге - поступци у току лета**

#### **Члан 234.**

Пилот који управља ваздухопловом може да започне лет или да лети у очекиваним или стварним условима залеђивања само ако је ваздухоплов сертификован и опремљен за такав лет.

Ако залеђивање превазилази онај интензитет за који је ваздухоплов сертификован или ако се ваздухоплов који није сертификован за летење у познатим условима залеђивања нађе у таквим околностима, пилот који управља ваздухопловом мора одмах да, променом нивоа лета и/или руте, напусти област у којој постоје услови залеђивања и да, по потреби, прогласи ванредну ситуацију контроли летења (*ATC*).

У случају летења сложеним моторним ваздухопловом, оператер ваздухоплова је дужан да успостави процедуре за летење у очекиваним или стварним условима залеђивања.

### **Услови за полетање - авиони и хеликоптери**

#### **Члан 235.**

Пре започињања полетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери:

1) да, према информацијама које су му доступне, метеоролошки услови на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази или зони завршног прилаза и полетања (*FATO*) коју намерава да користи, неће спречити безбедно полетање и одлазак;

2) да су испуњени утврђени аеродромски оперативни минимуми.

### **Услови за полетање - балони**

#### **Члан 236.**

Пре започињања полетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери да метеоролошки услови на оперативном месту или аеродрому неће спречити безбедно полетање и одлазак.

### **Симулирање ванредних ситуација у току лета**

#### **Члан 237.**

Ако се у ваздухоплову налази стручно лице за обављање задатка, осим у случају када се оно налази у ваздухоплову у сврху обуке, није дозвољено симулирање:

- 1) ситуације која захтева примену поступака у случају ванредне ситуације и поступака у случају опасности;
- 2) лета који се обавља у метеоролошким условима за инструментално летење (IMC).

### **Управљање горивом у току лета**

#### **Члан 238.**

Оператер сложеног моторног ваздухоплова је дужан да обезбеди проверу количине горива и управљање горивом током лета.

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да редовно проверава да количина преосталог искористивог горива током лета није мања од количине горива потребне за наставак лета до аеродрома или оперативног места на коме владају одговарајући метеоролошки услови, при чему планирана количина резервног горива мора да остане у складу са условима из чл. 221. или 222. овог правилника.

### **Употреба додатног кисеоника**

#### **Члан 239.**

Оператер ваздухоплова је дужан да обезбеди да стручна лица за обављање задатка и чланови летачке посаде непрекидно користе додатни кисеоник ако висина кабине прелази 10.000 *ft* у периоду дужем од 30 минута и увек када висина кабине прелази 13.000 *ft*, осим ако је Директорат одобрио другачије и ако је то у складу са стандардним оперативним процедурама (*SOP*).

Изузетно од става 1. овог члана и осим у случају искакања падобраном, кратак боравак изнад 13.000 *ft*, без коришћења додатног кисеоника на авионима и хеликоптерима који нису сложени моторни, могућ је уз претходно одобрење Директората, при чему се узима у обзир следеће:

- 1) да боравак изнад 13.000 *ft* не траје дуже од десет минута или, ако је потребан дужи период, да је строго ограничен на време потребно за извршавање специјализованог задатка;
- 2) да се лет не обавља изнад 16.000 *ft*;
- 3) да безбедносно информисање у складу са чланом 224. овог правилника садржи одговарајуће информације за чланове посаде и стручно лице за обављање задатка о последицама хипоксије;
- 4) да стандардне оперативне процедуре (*SOP*) за одговарајућу делатност обухватају наведено у тач. 1) - 3) овог става;
- 5) претходно искуство оператера ваздухоплова у спровођењу летова изнад 13.000 *ft* без додатног кисеоника;
- 6) појединачно искуство чланова посаде и стручних лица за обављање задатка и њихово физиолошко прилагођавање на велике висине;
- 7) висина базе на којој је седиште оператера ваздухоплова или са које се летови обављају.

### **Опажање близине тла**

#### **Члан 240.**

Ако члан летачке посаде или систем за упозорење о близини тла открију непримерену близину тла, пилот који управља ваздухопловом мора одмах да предузме мере потребне за успостављање безбедних услова лета.

Систем за упозорење о близини тла може да буде онеспособљен током оних специјализованих задатака који по својој природи захтевају да се ваздухопловом

управља на удаљености од тла мањој од оне која би активирала систем за упозорење о близини тла.

### **Систем за избегавање судара у ваздуху (ACAS)**

#### **Члан 241.**

Оператер ваздухоплова је дужан да утврди оперативне процедуре и програм обуке ако се у ваздухоплову налази и користи систем за избегавање судара у ваздуху (ACAS II).

Систем за избегавање судара у ваздуху (ACAS II) може да буде онеспособљен током оних специјализованих задатака који по својој природи захтевају да се ваздухопловом управља на удаљености од другог ваздухоплова мањој од оне која би активирала систем ACAS.

### **Услови за прилаз и слетање - авиони и хеликоптери**

#### **Члан 242.**

Пре започињања прилаза ради слетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се, на основу доступних информација, увери да метеоролошки услови на аеродрому и услови на полетно-слетној стази или зони завршног прилаза и полетања (FATO) коју намерава да користи, неће спречити безбедан прилаз, слетање или поступак неуспелог прилаза.

### **Почетак и наставак прилаза - авиони и хеликоптери**

#### **Члан 243.**

Пилот који управља ваздухопловом може да започне инструментални прилаз без обзира на објављену видљивост дуж полетно-слетне стазе, односно видљивост (RVR/VIS).

Ако је објављена видљивост дуж полетно-слетне стазе, односно видљивост (RVR/VIS) мања од примењивог минимума, прилаз не сме да се настави:

- 1) испод 1.000 *ft* изнад аеродрома; или
- 2) у завршни део прилаза ако је висина одлуке (DA/H) или минимална висина снижавања (MDA/H) већа од 1.000 *ft* изнад аеродрома.

Ако податак о видљивости дуж полетно-слетне стазе (RVR) није доступан, вредност видљивости дуж полетно-слетне стазе (RVR) се добија прерачунавањем објављене видљивости.

Ако након прелета 1.000 *ft* изнад аеродрома објављена видљивост дуж полетно-слетне стазе, односно видљивост (RVR/VIS) опадне испод применљивог минимума, прилаз може да буде настављен до висине одлуке (DA/H) или минималне висине снижавања (MDA/H).

Прилаз може да се настави испод висине одлуке (DA/H) или минималне висине снижавања (MDA/H) и слетање може да се заврши ако су на висини одлуке (DA/H) или минималној висини снижавања (MDA/H) уочени и стално видљиви визуелни оријентир који одговарају врсти прилаза и полетно-слетној стази планираној за коришћење.

У зони додира увек се проверава видљивост дуж полетно-слетне стазе (RVR).

### **Оперативна ограничења - балони са топлим ваздухом**

#### **Члан 244.**

Балон који лети помоћу топлог ваздуха може да полети ноћу само ако носи количину горива довољну да може да слети током дана.

Балону који лети помоћу топлог ваздуха није дозвољено слетање ноћу, изузев у случају опасности.

## **Стандардне оперативне процедуре**

### **Члан 245.**

Пре него што започне са обављањем посебне делатности, оператер ваздухоплова мора да изврши процену ризика, узимајући у обзир сложеност активности како би утврдио опасности и ризике повезане са делатношћу и успоставио мере за умањење ризика.

На основу процене ризика, оператер ваздухоплова је дужан да пропише стандардне оперативне процедуре (*SOP*) које одговарају посебној делатности и ваздухоплову који се користи, узимајући у обзир одредбе из Одељка 5. ове главе правилника.

Стандардне оперативне процедуре (*SOP*) могу да буду саставни део оперативног приручника или да представљају посебан документ.

Стандардне оперативне процедуре (*SOP*) се редовно прегледају и, по потреби, ажурирају.

Оператер ваздухоплова је дужан да обезбеди да се посебна делатност обавља у складу са стандардним оперативним процедурама (*SOP*).

## **3. Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова**

### **Оперативна ограничења - сви ваздухоплови**

#### **Члан 246.**

У току сваке фазе коришћења ваздухоплова, утовар, маса и, осим у случају балона, положај тежишта ваздухоплова (*CG*) морају да буду у складу са ограничењима наведеним у одговарајућем приручнику.

Натписи, листе, ознаке инструмената или њихова комбинација, који садрже оперативна ограничења прописана у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) за визуелну презентацију, морају да буду истакнути у ваздухоплову.

### **Мерење масе**

#### **Члан 247.**

Оператер ваздухоплова је дужан да одреди масу и, изузев у случају балона, положај тежишта сваког ваздухоплова, стварним мерењем масе пре прве употребе ваздухоплова.

Укупан утицај модификација и поправки на масу и положај тежишта ваздухоплова мора да буде уредно документован и доступан пилоту који управља ваздухопловом.

Ваздухоплов се поново мери ако утицај модификација на масу и положај тежишта није тачно познат.

Ако се ради о авиону или хеликоптеру, мерење масе врши произвођач ваздухоплова или одобрена организација за одржавање.

Ако се ради о једрилици или балону, мерење масе врши произвођач ваздухоплова или се мерење врши у складу са прописом којим се уређује обезбеђивање континуиране пловидбености ваздухоплова и других ваздухопловних производа, у зависности шта је применљиво.

**Систем за одређивање масе и положаја тежишта ваздухоплова - посебне делатности које се обављају уз накнаду авионима и хеликоптерима и посебне делатности које се обављају без накнаде сложеним моторним ваздухопловима**

#### **Члан 248.**

Оператер ваздухоплова је дужан да успостави систем за одређивање масе и положаја тежишта ваздухоплова за сваки лет или серију летова, који обухвата

одређивање:

- 1) суве оперативне масе ваздухоплова;
- 2) масе терета који се превози;
- 3) масе наточеног горива;
- 4) терета ваздухоплова и његовог распореда;
- 5) масе на полетању, масе на слетању и масе ваздухоплова без горива;
- 6) одговарајућег положаја тежишта ваздухоплова.

Летачкој посади мора да се обезбеди средство које омогућава понављање поступка и проверу прорачуна масе и положаја тежишта ваздухоплова који је обављен компјутерским путем.

Оператер ваздухоплова је дужан да утврди процедуре којима се омогућава да пилот који управља ваздухопловом одреди масу утовареног горива користећи стварну густину горива или, ако она није позната, вредност густине горива израчунату у складу са методом наведеном у оперативном приручнику.

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди:

- 1) да се утовар ваздухоплова врши под надзором оспособљеног особља;
- 2) да је терет који се превози у складу са подацима који су коришћени за израчунавање масе и положаја тежишта ваздухоплова.

Оператер ваздухоплова је дужан да у оперативном приручнику наведе методологију у вези са утоваром и системом за одређивање масе и положаја тежишта ваздухоплова, која је у складу са условима из ст. 1 - 4. овог члана.

**Подаци и документација за одређивање масе и положаја тежишта ваздухоплова - посебне делатности које се обављају уз накнаду авионима и хеликоптерима и посебне делатности које се обављају без накнаде сложеним моторним ваздухопловима**

**Члан 249.**

Оператер ваздухоплова је дужан да утврди податке о маси и положају тежишта ваздухоплова и да изради документ о маси и положају тежишта ваздухоплова пре сваког лета или серије летова, наводећи терет и његов распоред у ваздухоплову на такав начин да се не прекораче ограничења која се односе на масу и положај тежишта ваздухоплова.

Документ о маси и положају тежишта ваздухоплова мора да садржи следеће податке:

- 1) регистарску ознаку и тип ваздухоплова;
- 2) ознаку, број и датум лета, по потреби;
- 3) име и презиме пилота који управља ваздухопловом;
- 4) име и презиме лица које је израдило документ;
- 5) суву оперативну масу и одговарајући положај тежишта ваздухоплова;
- 6) масу горива на полетању и масу путног горива;
- 7) масу других потрошних средстава, осим горива, ако се она примењују;
- 8) састав терета;
- 9) масу на полетању, масу на слетању и масу ваздухоплова без горива;
- 10) одговарајуће положаје тежишта ваздухоплова;
- 11) граничне вредности масе и положаја тежишта ваздухоплова.

Ако се документ о маси и положају тежишта ваздухоплова израђује применом компјутерског система за израчунавање масе и положаја тежишта ваздухоплова, оператер ваздухоплова је дужан да провери целовитост излазних података.



## **Подаци и документација о маси и положају тежишта ваздухоплова - олакшице**

### **Члан 250.**

Изузетно од члана 249. став 2. тачка 5) овог правилника, положај тежишта ваздухоплова не мора да буде наведен у документу о маси и положају тежишта ваздухоплова, ако је распоред терета у складу са претходно израчунатом табелом положаја тежишта ваздухоплова или ако је могуће показати да је за планиране летове обезбеђен правилан положај тежишта ваздухоплова, без обзира колики је стварни терет.

## **Перформансе - опште одредбе**

### **Члан 251.**

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да њиме управља само ако су перформансе ваздухоплова у складу са одговарајућим правилима летења и свим осталим ограничењима која се односе на лет, ваздушни простор, аеродроме или оперативна места који се користе, узимајући у обзир тачност свих карата и мапа.

## **Ограничења масе на полетању - сложени моторни авиони**

### **Члан 252.**

Оператер ваздухоплова је дужан да обезбеди да:

1) маса авиона на почетку полетања не премашује ограничења масе:

- (1) на полетању, како је прописано у члану 253. овог правилника;
- (2) на рути са једним неисправним мотором (*OEI*), како је прописано у члану 254. овог правилника;
- (3) при слетању, како је прописано у члану 255. овог правилника, при чему су дозвољена очекивана смањења масе током лета, као и услед изbacивања горива;

2) маса на почетку полетања никад не премашује максималну масу на полетању наведену у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) за висину по притиску која одговара надморској висини аеродрома или оперативног места и сваком другом атмосферском услову ако се он користи као параметар за одређивање максималне масе на полетању;

3) предвиђена маса у очекивано време слетања на аеродром или оперативно место на које се планира слетање и на сваки други алтернативни одредишни аеродром никада не премашује максималну масу на слетању наведену у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) за висину по притиску која одговара надморској висини аеродрома или оперативног места и сваком другом атмосферском услову ако се он користи као параметар за одређивање максималне масе на слетању.

## **Полетање - сложени моторни авиони**

### **Члан 253.**

При одређивању максималне масе на полетању пилот који управља ваздухопловом је дужан да узме у обзир да:

1) прорачуната дужина за полетање не сме да буде већа од расположиве дужине за полетање, при чему дужина претпоља не сме да прелази половину расположиве дужине залета у полетању;

2) прорачуната дужина залета у полетању не сме да буде већа од расположиве дужине залета у полетању;

3) за прекинуто полетање или наставак полетања мора да се користи јединствена вредност брзине  $V_1$  која је наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*);

4) на мокрој или контаминираној полетно-слетној стази маса на полетању не сме да буде већа од дозвољене масе на полетању са суве полетно-слетне стазе, под истим условима.

Изузев ако се ради о авиону са турбоелисним мотором и максималном масом на полетању од 5.700 kg или већом, у случају отказа мотора у току полетања пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да је авион у могућности:

1) да прекине полетање и да се заустави у оквиру расположиве дужине прекинутог полетања или расположиве полетно-слетне стазе;

2) да настави полетање и да на одговарајућем растојању надвиси све препреке дуж путање лета, све док авион не буде у позицији да испуни услове из члана 254. овог правилника.

### **Отказ једног мотора на рути - сложени моторни авиони**

#### **Члан 254.**

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да, у случају отказа једног мотора у било којој тачки на рути, вишемоторни авион може да настави лет до одговарајућег аеродрома или оперативног места, тако да се лет ни у једној тачки не обавља испод минималне висине за надвишавање препрека.

### **Слетање - сложени моторни авиони**

#### **Члан 255.**

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да, након што на одговарајућем растојању надвиси све препреке у прилазној путањи ка аеродрому или оперативном месту, авион може да слети и да се заустави или, ако је реч о авиону намењеном за слетање на воду, да може да оствари задовољавајућу малу брзину у оквиру расположиве дужине за слетање.

Дозвољена су одступања за очекиване разлике у техникама прилаза и слетања, ако нису узете у обзир приликом одређивања перформанси.

### **Перформансе и оперативни критеријуми - авиони**

#### **Члан 256.**

У случају лета који се обавља на висини мањој од 150 m (500 ft) изнад подручја које није густо насељено, авионом код којег није могуће одржати хоризонтални лет у случају отказа критичног мотора, оператер ваздухоплова је дужан да:

1) утврди оперативне процедуре за умањење последица у случају отказа мотора;

2) утврди програме обуке за чланове посаде;

3) о процедурама које се примењују у случају принудног слетања информисе све чланове посаде и стручна лица за обављање задатка која се налазе у ваздухоплову.

### **Перформансе и оперативни критеријуми - хеликоптери**

#### **Члан 257.**

Пилот који управља ваздухопловом може да користи хеликоптер изнад густо насељених места под условом:

1) да је хеликоптер категорије А или Б;

2) да су утврђене мере за спречавање непотребне опасности за лица или имовину на земљи, као и да су обављање делатности и пратеће стандарде оперативне процедуре одобрени.

Оператер ваздухоплова је дужан да:

1) успостави оперативне процедуре за умањење последица у случају отказа мотора;

- 2) утврди програме обуке за чланове посаде;
- 3) обезбеди да су сви чланови посаде и стручна лица за обављање задатка која се налазе у ваздухоплову упознати са процедурама које се примењују у случају принудног слетања.

Оператер ваздухоплова је дужан да обезбеди да маса на полетању, слетању или током лебдења не прекорачи максималну масу предвиђену за лебдење без утицаја близине тла (*HIGE*) док сви мотори раде одговарајућом снагом.

У случају да преовлађују услови који онемогућавају лебдење без утицаја близине тла (*HIGE*), маса хеликоптера не сме да премаши највећу масу одређену за лебдење са утицајем близине тла (*HIGE*), са свим моторима који раде одговарајућом снагом, под условом да преовлађујући услови омогућавају лебдење са утицајем близине тла при највећој назначеној маси.

#### 4. Инструменти, подаци, опрема

##### а) Авиони

#### **Инструменти и опрема - опште одредбе**

##### **Члан 258.**

Инструменти и опрема који се захтевају у овом одељку правилника морају да буду одобрени у складу са одговарајућим захтевима пловидбености:

- 1) ако их користи летачка посада за контролу путање лета;
- 2) ако се захтевају у складу са чланом 286. овог правилника;
- 3) ако се захтевају у складу са чланом 287. овог правилника; или
- 4) ако су уграђени у авион.

Следећи предмети се не одобравају као опрема:

- 1) резервни осигурачи;
- 2) преносиве батеријске лампе;
- 3) тачан мерач времена;
- 4) држач карте;
- 5) комплет прве помоћи;
- 6) опрема за преживљавање и сигнализацију;
- 7) сидро за море и опрема за привезивање.

Инструменти и опрема који не представљају обавезну опрему у смислу овог правилника, али се налазе у авиону у току лета, не смеју да имају утицај на пловидбеност авиона, чак и у случају њиховог отказа или квара.

Инструменти и опрема морају да буду лако употребљиви и приступачни са места на коме седи члан посаде који треба да их користи.

Инструменти које користи члан летачке посаде морају да буду постављени тако да дозвољавају члану летачке посаде да може са свог места лако да види њихове показатеље, уз најмање могуће скретање од положаја и правца гледања у односу на смер лета.

Опрема која се захтева за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

#### **Минимална опрема за лет**

##### **Члан 259.**

Лет не сме да започне ако је неисправан или ако недостаје било који инструмент авиона, део опреме или нека њихова функција за планирани лет, изузев:

- 1) ако се авион користи у складу са листом минималне опреме (*MEL*) оператера ваздухоплова, ако је она утврђена;

2) ако је реч о сложеном моторном авиону или било ком авиону који се користи у комерцијалне сврхе - да је оператер ваздухоплова прибавио одобрење Директората да авион користи у оквиру главне листе минималне опреме (*MMEL*);

3) ако авион има дозволу за лет која је издата у складу са одговарајућим захтевима пловидбености.

### **Резервни електрични осигурачи**

#### **Члан 260.**

У авиону морају да се налазе резервни електрични осигурачи оне јачине која је потребна за затварање струјног кола, у циљу замене осигурача које је дозвољено заменити у току лета.

### **Оперативна светла**

#### **Члан 261.**

Авион који се користи ноћу мора да буде опремљен:

- 1) системом светала за спречавање судара;
- 2) навигационим/позиционим светлима;
- 3) светлом за слетање;
- 4) расветом која се напаја из електричног система авиона, како би се обезбедило одговарајуће осветљење свих инструмената и опреме потребне за безбедно коришћење авиона;
- 5) расветом која се напаја из електричног система авиона, како би се обезбедило осветљење кабине;
- 6) независном преносивом батеријском лампом за свако седиште предвиђено за члана летачке посаде;
- 7) светлима која су у складу са међународним прописима за спречавање судара на мору, ако је у питању хидроавион.

### **Летење по правилима за визуелно летење (*VFR*) - летачки и навигациони инструменти**

#### **Члан 262.**

Авион који се користи дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), мора да буде опремљен инструментима за мерење и приказ:

- 1) магнетног правца;
- 2) времена у сатима, минутима и секундама;
- 3) висине по притиску;
- 4) индициране брзине;
- 5) Маховог броја, ако се ограничења брзине изражавају Маховим бројем;
- 6) клизања, за сложене моторне ваздухоплове.

Авион који се користи за летове у метеоролошким условима за визуелно летење (*VMC*) ноћу, поред опреме из става 1. овог члана, мора да буде опремљен и:

- 1) инструментима за мерење и приказ:
  - (1) заокрета и клизања;
  - (2) уздужног положаја;
  - (3) вертикалне брзине;
  - (4) стабилизованог смера;
- 2) уређајем који показује неодговарајуће електрично напајање жirosкопских инструмената.

Сложени моторни авион који се користи за летове у метеоролошким условима за визуелно летење (*VMC*) изнад воде и изван копна у видокругу, поред опреме из ст. 1. и

2. овог члана, мора да буде опремљен и средством за спречавање квара система за показивање брзине, услед кондензације или залеђивања.

Авион који се користи у условима у којима није могуће одржавати жељену путању лета без једног или више додатних инструмената, поред опреме из ст. 1. и 2. овог члана, мора да буде опремљен и средством за спречавање квара система за показивање индициране брзине услед кондензације или залеђивања.

Ако су за лет потребна два пилота, авион мора да буде опремљен посебним додатним уређајима за приказ:

- 1) висине по притиску;
- 2) индициране брзине;
- 3) клизања или заокрета и клизања, у зависности шта је применљиво;
- 4) уздужног положаја, ако је применљиво;
- 5) вертикалне брзине, ако је применљиво;
- 6) стабилизованог смера, ако је применљиво;
- 7) Маховог броја, ако се ограничења брзине изражавају Маховим бројем и ако је применљиво.

### **Летење по правилима за инструментално летење (IFR) - летачки и навигациони инструменти**

#### **Члан 263.**

Авион који се користи по правилима за инструментално летење (IFR) мора да има следећу опрему:

- 1) уређај за мерење и приказ:
  - (1) магнетног правца;
  - (2) времена у сатима, минутима и секундама;
  - (3) висине по притиску;
  - (4) индициране брзине;
  - (5) вертикалне брзине;
  - (6) заокрета и клизања;
  - (7) уздужног положаја;
  - (8) стабилизованог смера;
  - (9) спољне температуре ваздуха;
  - (10) Маховог броја, ако се ограничења брзине изражавају Маховим бројем;
- 2) уређај који показује неодговарајуће електрично напајање жирокопских инструмената;
- 3) ако су за лет потребна два пилота, другом пилоту морају да буду доступни посебни уређаји који приказују:
  - (1) висину по притиску;
  - (2) индицирану брзину;
  - (3) вертикалну брзину;
  - (4) заокрете и клизања;
  - (5) уздужни положај;
  - (6) стабилизовани смер;
  - (7) Махов број, ако се ограничења брзине изражавају Маховим бројем и ако је применљиво;
- 4) средство за спречавање квара система за показивање индициране брзине услед кондензације и залеђивања.

Сложени моторни авион који се користи по правилима за инструментално летење (IFR), поред опреме из става 1. овог члана, мора да има следећу опрему:

- 1) алтернативни извор статичког притиска;

2) држач карте, који се налази на месту које омогућава лако читавање карте и на којем се она може осветлити у случају коришћења ноћу;

3) други независни уређај за мерење и приказивање висине, изузев ако је уграђен у складу са тачком 1) овог става;

4) резервни извор напајања који је независан од главног електричног система, а који се користи за потребе рада и осветљавања система за приказ уздужног положаја у трајању од најмање 30 минута.

Резервни извор напајања из става 2. тачка 4) овог члана мора аутоматски да се укључи након потпуног квара главног електричног система и на инструменту мора јасно да се прикаже да се индикатор уздужног положаја напаја из резервног извора напајања.

### **Додатна опрема за летове са једним пилотом**

#### **Члан 264.**

Сложени моторни авион са једним пилотом који се користи по правилима за инструментално летење (*IFR*) мора да буде опремљен аутопилотом којим се, као минимум, могу одржавати висина и смер.

### **Систем за упозоравање на опасно приближавање тлу (*TAWS*)**

#### **Члан 265.**

Авион на турбински погон, са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 5.700 *kg* или са максималним бројем расположивих седишта за смештај лица већим од девет, мора да има систем за упозоравање на опасно приближавање тлу (*TAWS*) који испуњава услове за:

1) класу А опреме, као што је наведено у прихваћеном стандарду, у случају авиона којима је прва потврда о пловидбености (*CofA*) издата после 1. јануара 2011. године; или

2) класу Б опреме, као што је наведено у прихваћеном стандарду, у случају авиона којима је прва потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. јануара 2011. године или пре тог датума.

### **Систем за избегавање судара у ваздуху (*ACAS II*)**

#### **Члан 266.**

Авион на турбински погон који има максималну сертификовану масу на полетању (*MCTOM*) већу од 5.700 *kg*, мора да има уграђен систем *ACAS II*.

### **Опрема за уочавање временских услова - сложени моторни авиони**

#### **Члан 267.**

Следећи авиони морају да имају опрему за уочавање временских услова ако лете ноћу или у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*), у подручјима у којима се на рути може очекивати појава олује са грмљавином или други потенцијално опасни метеоролошки услови који могу да се уоче помоћу ове опреме:

1) авиони са кабином под притиском;

2) авиони са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 5.700 *kg*, чија кабина није под притиском.

### **Додатна опрема за летове који се обављају ноћу у условима залеђивања - сложени моторни авиони**

#### **Члан 268.**

Авион који се користи ноћу, у очекиваним или стварним условима залеђивања, мора да има опрему за осветљавање или откривање наслага леда.

Опрема за осветљавање наслага леда не сме да изазива одсјај или рефлексију који могу да умање способност летачке посаде за обављање њене дужности.

### **Систем интерфона за чланове летачке посаде Члан 269.**

Авион са вишечланом летачком посадом мора да има систем интерфона за чланове летачке посаде, који обухвата слушалице и микрофоне за сваког члана летачке посаде.

### **Уређај за снимање звука у пилотској кабини Члан 270.**

Следећи авиони морају да имају уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*):

1) авиони са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 27.000 kg којима је прва потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. јануара 2016. године или касније;

2) авиони са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 2.250 kg:

(1) који су сертификовани за летове са посадом коју чине најмање два пилота;

(2) који су опремљени турбомлазним мотором или више турбоелисних мотора;

(3) за које је прва потврда о типу издата 1. јануара 2016. године или касније.

Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) мора да има могућност да чува снимљени звук најмање у току последња два сата лета.

Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) уз време снимања бележи и:

1) гласовну комуникацију у пилотској кабини послату или примљену радио-везом;

2) гласовну комуникацију чланова летачке посаде преко система интерфона и система за обавештавање осталих лица, ако је уграђен;

3) звуке из пилотске кабине, непрекидно, укључујући звучне сигнале примљене из сваког микрофона у кабини или микрофона из маске;

4) глас или звучни сигнал идентификације навигационог или прилазног средства, који се добија посредством слушалица или звучника.

Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) започиње снимање пре него што се авион покрене сопственим погоном и снима до краја лета, када авион престане да се креће сопственим погоном.

У зависности од могућности напајања електричном енергијом, уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) започиње снимање што је пре могуће, већ у току провере пилотске кабине пре почетка рада мотора на почетку лета и снима све до завршне провере пилотске кабине на крају лета, по престанку рада мотора.

Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) мора да садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води.

### **Уређај за снимање података о лету Члан 271.**

Авион са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 5.700 kg, којем је прва потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. јануара 2016. године или касније, мора да има уређај за снимање података о лету (*FDR*) који користи дигитални метод снимања и за који постоји метод којим се ти подаци могу брзо преузети из меморије уређаја.

Уређај за снимање података о лету (*FDR*) снима параметре потребне за прецизно одређивање путање лета авиона, брзине, уздужног положаја, снаге мотора, конфигурације и рада авиона и мора да има могућност да чува снимљене податке најмање последњих 25 сати.

Подаци се добијају из извора у авиону који омогућавају прецизну повезаност са информацијама које су приказане летачкој посади.

Уређај за снимање података о лету (*FDR*) започиње снимање података пре него што се авион покрене сопственим погоном и престаје са снимањем када авион престане да се креће сопственим погоном.

Уређај за снимање података о лету (*FDR*) мора да садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води.

### **Снимање података са везе за пренос података**

#### **Члан 272.**

Авион којем је прва потврда о пловидбености издата 1. јануара 2016. године или касније, који има могућност комуникације преко везе за пренос података и за који се захтева да буде опремљен уређајем за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) мора, ако је то могуће, да на том уређају снима:

1) примљене и предате поруке размењене преко везе за пренос података између пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и авиона, укључујући поруке које се односе на:

- (1) успостављање везе преко везе за пренос података;
- (2) комуникацију између контролора и пилота;
- (3) циљано праћење;
- (4) податке о лету;
- (5) праћење преноса података из авиона, колико је то могуће с обзиром на структуру система;
- (6) оперативне контролне податке авиона, колико је то могуће с обзиром на структуру система;
- (7) графички приказ, колико је то могуће с обзиром на структуру система;

2) податке који омогућавају везу са било којим другим евиденцијама које су повезане са комуникацијом оствареном преко везе за пренос података и које се чувају ван авиона;

3) податке о времену и приоритету порука послатих и примљених преко везе за пренос података, узимајући у обзир структуру система.

Уређај за снимање мора да користи дигитални метод снимања и чувања података и информација, као и метод претраживања тих података.

Метод снимања из става 2. овог члана мора да омогућава упоређивање података са подацима који су снимљени на земљи.

Уређај за снимање мора да има могућност чувања снимљених података најмање онолико времена колико је прописано у члану 270. овог правилника за уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*).

Уређај за снимање мора да садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води.

Услови који се примењују на почетак и престанак рада уређаја за снимање су идентични условима који се примењују на почетак и престанак рада уређаја за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) из члана 270. ст. 4. и 5. овог правилника.



## **Комбиновани уређај за снимање података о лету и звука у пилотској кабини**

### **Члан 273.**

Испуњење услова о уређајима за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) и за снимање података о лету авиона (*FDR*) може да се постигне са:

1) једним комбинованим уређајем за снимање звука у пилотској кабини и снимање података о лету, ако се ради о авионима за које се захтева да буду опремљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) или уређајем за снимање података о лету (*FDR*); или

2) два комбинована уређаја за снимање звука у пилотској кабини и снимање података о лету, ако се ради о авионима који морају да буду опремљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) и уређајем за снимање података о лету (*FDR*).

## **Седишта и сигурносни појасеви**

### **Члан 274.**

Авион мора да има:

1) седиште или место за сваког члана посаде или стручно лице за обављање задатка;  
2) сигурносни појас на сваком седишту и систем за везивање за свако место;  
3) ако је реч о авиону који не спада у сложене моторне, сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела за свако седиште за члана летачке посаде, који има једну тачку одвезивања;

4) за сложени моторни авион, сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела, који има једну тачку одвезивања и садржи уређај који при наглум кочењу аутоматски задржава горњи део тела лица које седи на том седишту:

(1) на сваком седишту летачке посаде и на било ком седишту које се налази поред пилотског седишта;

(2) на сваком седишту у пилотској кабини предвиђеном за посматрача.

## **Комплет прве помоћи**

### **Члан 275.**

У авиону мора да се налази комплет прве помоћи који је лако доступан за употребу и који се мора редовно допуњавати.

## **Додатни кисеоник за авионе са кабином под притиском**

### **Члан 276.**

Авион који има кабину под притиском и који је предвиђен да лети на висинама на којима се захтева коришћење кисеоника у складу са ставом 2. овог члана, мора да има уређај за складиштење и расподелу захтеване количине кисеоника.

Авион који има кабину под притиском и који је предвиђен да лети на висинама изнад 10.000 *ft*, мора да има довољну количину кисеоника за снабдевање свих чланова летачке посаде и техничког особља, најмање:

1) у сваком тренутку када притисак у кабини за смештај лица одговара притиску изнад 15.000 *ft*, али не за мање од десет минута снабдевања;

2) у сваком тренутку када, у случају пада притиска и узимајући у обзир околности лета, притисак у пилотској кабини и кабини за смештај лица одговара притиску између 14.000 *ft* и 15.000 *ft*;

3) за сваки период дужи од 30 минута када је висина по притиску у пилотској кабини и кабини за смештај лица између 10.000 *ft* и 14.000 *ft*;

4) за најмање десет минута, ако је реч о авиону који се користи на висинама по притиску изнад 25.000 *ft* или на нижим висинама под условима који им не дозвољавају да се за четири минута безбедно спусте на висину по притиску од 13.000 *ft*.

Авион који има кабину под притиском, а предвиђен је за лет на висинама изнад 25.000 *ft*, мора да буде додатно опремљен:

- 1) уређајем који упозорава летачку посаду о паду притиска;
- 2) у случају сложених моторних авиона, маскама за кисеоник за чланове летачке посаде које је могуће брзо употребити.

#### **Додатни кисеоник за авионе са кабином која није под притиском Члан 277.**

Авион са кабином која није под притиском, који лети на висинама код којих је висина по притиску у кабини изнад 10.000 *ft*, мора да има уређај за складиштење и расподелу захтеване количине кисеоника, као и да располаже довољном количином кисеоника за снабдевање:

- 1) свих чланова посаде за сваки период дужи од 30 минута, ако је висина по притиску у кабини између 10.000 *ft* и 13.000 *ft*;
- 2) свих лица у авиону у сваком периоду када је висина по притиску у кабини изнад 13.000 *ft*.

Изузетно од става 1. овог члана, излети одређеног трајања између 13.000 *ft* и 16.000 *ft* могу да се обављају без залиха кисеоника, у складу са чланом 239. став 2. овог правилника.

#### **Ручни апарат за гашење пожара Члан 278.**

Авион мора да има најмање један ручни апарат за гашење пожара, и то:

- 1) у пилотској кабини;
- 2) у сваком одељку у коме се превозе лица и који је издвојен од пилотске кабине, осим ако је тај одељак лако доступан летачкој посади.

Моторна једрилица (*TMG*) не мора да има ручни апарат за гашење пожара.

Врста и количина средстава за гашење пожара мора да буде примерена врсти ватре која се може појавити у одељку у којем се налази апарат за гашење пожара и мора, у највећој мери, да умањи опасност од концентрације отровних гасова у одељцима у којима се превозе лица.

#### **Секира и гвоздена полуга Члан 279.**

Авион са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 5.700 *kg* мора да има најмање једну секиру или гвоздену полугу у пилотској кабини.

#### **Означавање места за продор Члан 280.**

Ако су на трупу авиона означена места погодна за продор спасилачке екипе у авион у случају опасности, она се морају обележити на начин приказан у Прилогу 4. овог правилника.

#### **Радио-предајник за случај нужде Члан 281.**

Авион мора да буде опремљен:

- 1) ваздухопловним радио-предајником за случај нужде (*ELT*) било ког типа, ако му је прва потврда о пловидбености издата најкасније 1. јула 2008. године;
- 2) аутоматским ваздухопловним радио-предајником за случај нужде (*ELT*), ако му је прва потврда о пловидбености издата после 1. јула 2008. године;

3) ваздухопловним радио-предајником за случај нужде за преживљавање (*ELT(S)*) или личним радио-предајником за случај нужде (*PLB*) кога носи члан посаде или стручно лице за обављање задатка, ако је ваздухоплов сертифицирован за највише шест седишта за смештај лица која се превозе.

Сваки тип ваздухопловног радио-предајника за случај нужде (*ELT*) мора да има могућност да истовремено шаље сигнал на ваздухопловним фреквенцијима од 121,5 *MHz* и 406 *MHz*.

### **Летење изнад воде**

#### **Члан 282.**

Следећи авиони морају да имају прслуке за спасавање за свако лице у авиону:

1) једномоторни авиони намењени за слетање на копно:

(1) ако лете изнад воде на удаљености од копна која је већа од удаљености у случају једрења; или

(2) који полећу или слећу на аеродром или оперативно место чија се прилазна или одлазна путања, по оцени пилота који управља ваздухопловом, налази изнад воде, тако да постоји могућност слетања на воду;

2) хидроавиони који лете изнад воде;

3) авиони који лете на растојању од копна које је погодно за принудно слетање, а које је веће од растојања које авион прелети за 30 минута при нормалној брзини крстарења или од 50 *NM*, у зависности од тога шта је краће.

Ради лакшег уочавања лица, сваки прслук за спасавање мора да има електрично осветљење и мора да буде смештен тако да је лако доступан са седишта или места лица за које је намењен.

Хидроавион који лети изнад воде мора да има:

1) сидро и другу опрему неопходну да би се олакшало привезивање, сидрење или маневрисање хидроавиона на води, која одговара величини, тежини и карактеристикама авиона;

2) опрему за произвођење звучних сигнала, као што је прописано међународним прописима за спречавање судара на мору, ако је то применљиво.

Пилот који управља ваздухопловом који лети на удаљености од копна које је погодно за принудно слетање, а која је већа од растојања које авион прелети за 30 минута лета при нормалној брзини крстарења или од 50 *NM*, у зависности од тога шта је краће, мора да одреди ризике за преживљавање лица у авиону у случају принудног слетања, на основу којих одређује потребу да се у авиону налази:

1) опрема која емитује сигнал у случају опасности;

2) довољно чамаца за спасавање за сва лица у авиону, који су смештени тако да се могу лако користити у случају опасности;

3) опрема за спасавање са средством за одржавање у животу, која одговара врсти лета.

### **Опрема за преживљавање**

#### **Члан 283.**

Авион који лети изнад подручја у коме је трагање и спасавање изузетно отежано мора да има:

1) опрему која емитује сигнал у случају опасности;

2) најмање један ваздухопловни радио-предајник за случај нужде (*ELT*);

3) додатну опрему за преживљавање за руту на којој се лети, узимајући у обзир број лица у авиону.

Додатна опрема за преживљавање из става 1. тачка 3) овог члана није неопходна ако авион:

1) остаје на растојању од подручја у коме трагање и спасавање није изузетно отежано, а које одговара:

(1) растојању које авион прелети за 120 минута, при брзини крстарења са отказом једног мотора (*OEI*) - за авионе који могу да наставе лет до аеродрома са отказом критичног мотора, са било које тачке на рути или планираног скретања са руте; или

(2) растојању које авион прелети за 30 минута при брзини крстарења, за све остале авионе; или

2) остаје на растојању од подручја на коме се може обавити принудно слетање, које није веће од растојања које одговара лету од 90 минута при брзини крстарења, за авионе који су сертификовани у складу са одговарајућим захтевима пловидбености.

### **Лична опрема за заштиту**

#### **Члан 284.**

Свако лице у авиону мора да носи личну опрему за заштиту која одговара врсти делатности која се обавља.

### **Слушалице**

#### **Члан 285.**

Авион мора да има слушалице са уграђеним микрофоном или друго одговарајуће средство за сваког члана летачке посаде на њиховом месту у пилотској кабини.

Авион који лети по правилима за инструментално летење (*IFR*) или ноћу мора да на панелу за мануелну контролу висине и нагиба авиона има тастер за активирање предајника за сваког члана летачке посаде.

### **Радио-комуникациона опрема**

#### **Члан 286.**

Када лети по правилима за инструментално летење (*IFR*) или ноћу или када се то захтева за ваздушни простор у коме лети, авион мора да располаже радио-комуникационом опремом којом се, у уобичајеним условима простирања радио-сигнала, обезбеђује:

1) двосмерна комуникација у сврху аеродромске контроле;

2) пријем метеоролошких информација у сваком тренутку током лета;

3) двосмерна комуникација у сваком тренутку током лета са оним ваздухопловним станицама и на оним фреквенцијама које је прописао надлежни орган;

4) комуникација на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121,5 *MHz*.

Ако се захтева више од једног комплета радио-комуникационе опреме, сваки комплет опреме мора да ради независно од других, тако да квар једног комплета не изазива квар других.

### **Навигациона опрема**

#### **Члан 287.**

Авион мора да располаже навигационом опремом која омогућава лет у складу са *ATS* планом лета, ако је то примењиво, као и са захтевима ваздушног простора.

Авион мора да има довољну навигациону опрему како би се обезбедило да, у случају отказа једног дела опреме у било којој фази лета, преостали део опреме омогућава безбедну

навигацију у складу са ставом 1. овог члана или безбедно обављање одговарајућих радњи за непредвиђене ситуације.

Авион који се користи на летовима код којих се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*) мора да има одговарајућу опрему која омогућава навођење до одређене тачке од које се може обавити визуелно слетање.

Опрема из става 3. овог члана мора да омогућава навођење ка сваком аеродрому на који се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*) и ка сваком утврђеном алтернативном аеродрому.

### **Транспондер**

#### **Члан 288.**

Ако се то захтева у ваздушном простору у коме лети, авион мора да има транспондер секундарног надзорног радара (*SSR*), са свим захтеваним могућностима.

### **б) Хеликоптери**

#### **Инструменти и опрема - опште одредбе**

#### **Члан 289.**

Инструменти и опрема који се захтевају у овом одељку правилника морају да буду одобрени у складу са одговарајућим захтевима пловидбености:

- 1) ако их користи летачка посада за контролу путање лета;
- 2) ако се захтевају у складу са чланом 318. овог правилника;
- 3) ако се захтевају у складу са чланом 319. овог правилника; или
- 4) ако су уграђени у хеликоптер.

Следећи предмети се не одобравају као опрема:

- 1) преносиве батеријске лампе;
- 2) тачан мерач времена;
- 3) држач карте;
- 4) комплет прве помоћи;
- 5) опрема за преживљавање и сигнализацију;
- 6) сидро за море и опрема за привезивање.

Инструменти и опрема који не представљају обавезну опрему у смислу овог правилника, али се налазе у хеликоптеру у току лета, не смеју да имају утицај на пловидбеност хеликоптера, чак и у случају њиховог отказа или квара.

Инструменти и опрема морају да буду лако употребљиви и приступачни са места на коме седи члан посаде који треба да их користи.

Инструменти које може да користи сваки члан летачке посаде морају да буду постављени тако да дозвољавају члану летачке посаде да може са свог места лако да види њихове показатеље, уз најмање могуће скретање од положаја и правца гледања у односу на смер лета.

Опрема која се захтева за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

### **Минимална опрема за лет**

#### **Члан 290.**

Лет не сме да започне ако недостаје или је неисправан било који инструмент хеликоптера, део опреме или нека њихова функција за планирани лет, изузев:

1) ако се хеликоптер користи у складу са листом минималне опреме (*MEL*), ако је она утврђена;

2) ако је реч о сложеном моторном хеликоптеру или било ком хеликоптеру који се користи у комерцијалне сврхе - да је оператер ваздухоплова прибавио одобрење Директората да хеликоптер користи у оквиру главне листе минималне опреме (*MMEL*);

3) ако хеликоптер има дозволу за лет која је издата у складу са одговарајућим захтевима пловидбености.

### **Оперативна светла**

#### **Члан 291.**

Хеликоптер који се користи ноћу мора да буде опремљен:

- 1) системом светала за спречавање судара;
- 2) навигационим/позиционим светлима;
- 3) светлом за слетање;
- 4) расветом која се напаја из електричног система хеликоптера, како би се обезбедило одговарајуће осветљење свих инструмената и опреме потребне за безбедно коришћење хеликоптера;
- 5) расветом која се напаја из електричног система хеликоптера, како би се обезбедило осветљење свих делова кабине;
- 6) независном преносивом батеријском лампом за свако седиште предвиђено за члана летачке посаде;
- 7) светлима која су у складу са међународним прописима за спречавање судара на мору, ако је хеликоптер амфибија.

### **Летење по правилима за визуелно летење (*VFR*) - летачки и навигациони инструменти**

#### **Члан 292.**

Хеликоптер који се користи дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), мора да буде опремљен инструментима за мерење и приказ:

- 1) магнетног правца;
- 2) времена у сатима, минутима и секундама;
- 3) висине по притиску;
- 4) индициране брзине;
- 5) клизања.

Хеликоптер који се користи за летове у метеоролошким условима за визуелно летење (*IMC*) изнад воде и изван копна у видокругу или који се користи за летове ноћу у метеоролошким условима за визуелно летење (*IMC*), поред опреме из става 1. овог члана, мора да буде опремљен и:

- 1) инструментима за мерење и приказ:
  - (1) уздужног положаја;
  - (2) вертикалне брзине;
  - (3) стабилизованог смера;
- 2) уређајем који показује неодговарајуће електрично напајање жirosкопских инструмената;
- 3) за сложени моторни хеликоптер, средством за спречавање квара система за показивање индициране брзине услед кондензације и залеђивања.

Хеликоптер који се користи при видљивости која је мања од 1.500 *m* или у условима у којима хеликоптер није могуће одржавати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, поред опреме из ст. 1. и 2. овог члана, мора да буде опремљен и средством за спречавање квара система за показивање индициране брзине услед кондензације или залеђивања.

Ако су за лет потребна два пилота, хеликоптер мора да буде опремљен посебним додатним уређајима за приказ:

- 1) висине по притиску;
- 2) индициране брзине;
- 3) клизања;
- 4) уздужног положаја, ако је примењиво;
- 5) вертикалне брзине, ако је примењиво;
- 6) стабилизованог смера, ако је примењиво.

### **Летење по правилима за инструментално летење (*IFR*) - летачки и навигациони инструменти**

#### **Члан 293.**

Хеликоптер који се користи по правилима за инструментално летење (*IFR*) мора да има следећу опрему:

- 1) уређај за мерење и приказ:
  - (1) магнетног правца;
  - (2) времена у сатима, минутима и секундама;
  - (3) висине по притиску;
  - (4) индициране брзине;
  - (5) вертикалне брзине;
  - (6) клизања;
  - (7) уздужног положаја;
  - (8) стабилизованог смера;
  - (9) спољне температуре ваздуха.
- 2) уређај који показује неодговарајуће електрично напајање жирокопских инструмената;
- 3) ако су за лет потребна два пилота, тада другом пилоту морају да буду доступни посебни уређаји који приказују:
  - (1) висину по притиску;
  - (2) индицирану брзину;
  - (3) вертикалну брзину;
  - (4) клизање;
  - (5) уздужни положај;
  - (6) стабилизовани смер;
- 4) средство за спречавање квара система за показивање индициране брзине услед кондензације и залеђивања;
- 5) додатни уређај за мерење и приказивање уздужног положаја, као помоћни инструмент;
- 6) за сложени моторни хеликоптер:
  - 1) додатни извор статичког притиска;
  - 2) држач карте, који се налази на месту које омогућава лако читавање карте и на којем се она може осветлити у случају коришћења ноћу.

### **Додатна опрема за летове са једним пилотом**

#### **Члан 294.**

Хеликоптер са једним пилотом који се користи по правилима за инструментално летење (*IFR*) мора да буде опремљен аутопилотом којим се, као минимум, могу одржавати висина и смер.

## **Опрема за уочавање временских услова - сложени моторни хеликоптери**

### **Члан 295.**

Хеликоптер који се користи по правилима за инструментално летење (*IFR*) или ноћу мора да има опрему за уочавање временских услова, ако актуелни метеоролошки извештаји указују да се на рути којом се лети може очекивати појава олује са грмљавином или други потенцијално опасни временски услови који могу да се уоче помоћу ове опреме.

## **Додатна опрема за летове који се обављају ноћу у условима залеђивања - сложени моторни хеликоптери**

### **Члан 296.**

Хеликоптер који се користи ноћу, у очекиваним или стварним условима залеђивања, мора да има опрему за осветљавање или откривање наслага леда.

Опрема за осветљавање наслага леда не сме да изазива одсјај или рефлексију који могу да умање способност посаде за обављање њене дужности.

## **Систем интерфона за чланове летачке посаде**

### **Члан 297.**

Хеликоптер са вишечланом летачком посадом мора да има систем интерфона за чланове летачке посаде, који обухвата слушалице и микрофоне за сваког члана летачке посаде.

## **Уређај за снимање звука у пилотској кабини**

### **Члан 298.**

Хеликоптер са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 7.000 kg, којем је прва потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. јануара 2016. године или касније, мора да има уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*).

Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) мора да има могућност да чува снимљени звук најмање у току последња два сата лета.

Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) уз време снимања бележи и:

- 1) гласовну комуникацију у пилотској кабини послату или примљену радио-везом;
- 2) гласовну комуникацију чланова летачке посаде преко система интерфона и система за обавештавање лица која се превозе, ако је уграђен;
- 3) звуке из пилотске кабине, непрекидно, укључујући звучне сигнале примљене из сваког микрофона у кабини или микрофона из маске;
- 4) глас или звучни сигнал идентификације навигационог или прилазног средства, који је добијен посредством слушалица или звучника.

Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) мора да аутоматски започиње снимање пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и снима до краја лета, када хеликоптер престане да се креће сопственим погоном.

У зависности од могућности напајања електричном енергијом, уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) започиње снимање што је пре могуће, већ у току провере пилотске кабине пре почетка рада мотора на почетку лета и снима све до завршне провере пилотске кабине на крају лета, по престанку рада мотора.

Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) мора да садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води.



## Уређај за снимање података о лету

### Члан 299.

Хеликоптер са максималном сертификованом масом на полетању (*МСТОМ*) већом од 3.175 kg, којем је прва потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. јануара 2016. године или касније, мора да има уређај за снимање података о лету (*FDR*) који користи дигитални метод снимања и за који постоји метод којим се ти подаци могу брзо преузети из меморије уређаја.

Уређај за снимање података о лету (*FDR*) снима параметре неопходне за прецизно одређивање путање лета хеликоптера, брзине, уздужног положаја, снаге мотора, конфигурације и рада хеликоптера и мора да има могућност да чува снимљене податке најмање последњих десет сати.

Подаци се добијају из извора у хеликоптеру који омогућавају прецизну повезаност са информацијама које су приказане летачкој посади.

Уређај за снимање података о лету (*FDR*) аутоматски започиње снимање података пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и аутоматски престаје са снимањем када хеликоптер престане да се креће сопственим погоном.

Уређај за снимање података о лету (*FDR*) мора да садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води.

## Снимање података са везе за пренос података

### Члан 300.

Хеликоптер којем је прва потврда о пловидбености издата 1. јануара 2016. године или касније, који има могућност комуникације преко везе за пренос података и који мора да има уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*), мора да, када је то могуће, да на том уређају снима:

1) примљене и предате поруке размењене преко везе за пренос података између пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и хеликоптера, укључујући поруке које се односе на:

- (1) успостављање везе преко везе за пренос података;
- (2) комуникацију између контролора и пилота;
- (3) циљано праћење;
- (4) податке о лету;
- (5) праћење преноса података из хеликоптера, колико је то могуће с обзиром на структуру система;
- (6) оперативне контролне податке хеликоптера, колико је то могуће с обзиром на структуру система;
- (7) графички приказ, колико је то могуће с обзиром на структуру система;

2) податке који омогућавају везу са било којим другим евиденцијама које су повезане са комуникацијом оствареном преко везе за пренос података и које се чувају ван хеликоптера;

3) податке о времену и приоритету порука послатих и примљених преко везе за пренос података, узимајући у обзир структуру система.

Уређај за снимање мора да користи дигитални метод снимања и чувања података и информација, као и метод претраживања тих података.

Метод снимања мора да омогућава упоређивање података са подацима који су снимљени на земљи.

Уређај за снимање мора да има могућност чувања снимљених података најмање онолико времена колико је прописано у члану 298. овог правилника за уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*).

Уређај за снимање мора да садржи направу која помаже његовом проналажењу у води.

Услови који се примењују на почетак и престанак рада уређаја за снимање су идентични условима који се примењују на почетак и престанак рада уређаја за снимање звука у пилотској кабини (CVR) из члана 298. ст. 4. и 5. овог правилника.

### **Комбиновани уређај за снимање података о лету и звука у пилотској кабини Члан 301.**

Испуњење услова о уређајима за снимање звука у пилотској кабини (CVR) и за снимање података о лету (FDR) може да се постигне једним комбинованим уређајем за снимање звука у пилотској кабини и снимање података о лету.

### **Седишта и сигурносни појасеви Члан 302.**

Хеликоптер мора да има:

- 1) седиште или место за сваког члана летачке посаде или стручно лице за обављање задатка;
- 2) сигурносни појас на сваком седишту и појасеве за свако место;
- 3) за хеликоптер којем је прва потврда о пловидбености издата након 31. децембра 2012. године, сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела, за свако седиште;
- 4) сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела, који има једну тачку одвезивања и садржи уређај који при наглom кочењу аутоматски задржава горњи део тела лица које седи на том седишту, за свако седиште намењено члановима летачке посаде.

### **Комплет прве помоћи Члан 303.**

У хеликоптеру мора да се налази комплет прве помоћи који је лако доступан за употребу и који се мора редовно допуњавати.

### **Додатни кисеоник за хеликоптере са кабином која није под притиском Члан 304.**

Хеликоптер са кабином која није под притиском, који лети на висинама код којих је висина по притиску у кабини изнад 10.000 *ft*, мора да има уређај за складиштење и расподелу захтеване количине кисеоника, као и да располаже довољном количином кисеоника за снабдевање:

- 1) свих чланова посаде, за период дужи од 30 минута, ако је висина по притиску у кабини између 10.000 *ft* и 13.000 *ft*;
- 2) свих чланова посаде и стручних лица за обављање задатка у сваком периоду када је висина по притиску у кабини изнад 13.000 *ft*.

Изузетно од става 1. овог члана, излети одређеног трајања између 13.000 *ft* и 16.000 *ft* могу да се обављају без залиха кисеоника, у складу са чланом 239. став 2. овог правилника.

### **Ручни апарат за гашење пожара Члан 305.**

Хеликоптер мора да има најмање један ручни апарат за гашење пожара, и то:

- 1) у пилотској кабини;
- 2) у сваком одељку у коме се превозе лица и који је издвојен од пилотске кабине, осим ако је тај одељак лако доступан летачкој посади.

Врста и количина средстава за гашење пожара мора да буде примерена врсти ватре

која се може појавити у одељку у којем се налази апарат за гашење пожара и мора, у највећој мери, да умањи опасност од концентрације отровних гасова у одељцима у којима се превозе лица.

### **Означавање места за продор**

#### **Члан 306.**

Ако су на трупку хеликоптера означена места погодна за продор спасилачке екипе у хеликоптер у случају опасности, она се морају обележити на начин приказан у Прилогу 4. овог правилника.

### **Радио-предајник за случај нужде**

#### **Члан 307.**

Хеликоптер који је сертифициван за више од шест седишта за смештај лица која се превозе мора да буде опремљен:

- 1) аутоматским ваздухопловним радио-предајником за случај нужде (*ELT*);
- 2) једним ваздухопловним радио-предајником за случај нужде за преживљавање (*ELT(S)*), смештеним у чамац или прслук за спасавање, ако се хеликоптер користи на удаљености од копна која одговара лету дужем од три минута, при нормалној брзини крстарења.

Хеликоптер који је сертифициван за мање од шест седишта за смештај лица која се превозе, мора да буде опремљен ваздухопловним радио-предајником за случај нужде за преживљавање (*ELT(S)*) или личним радио-предајником за случај нужде (*PLB*) кога носи члан посаде или стручно лице за обављање задатка.

Сваки тип ваздухопловног радио-предајника за случај нужде (*ELT*) и лични предајник (*PLB*) морају да имају могућност да истовремено шаљу сигнал на ваздухопловним фреквенцијама од 121,5 MHz и 406 MHz.

### **Летење изнад воде - хеликоптери који не спадају у сложене моторне хеликоптере**

#### **Члан 308.**

Хеликоптер мора да има прслуке за спасавање за свако лице у хеликоптеру, у случају:

- 1) летова изнад воде на удаљености од копна која је већа од растојања које хеликоптер прелети услед ауторотације, ако у случају отказа критичног мотора хеликоптер није у могућности да настави хоризонтални лет;
- 2) летова изнад воде на удаљености од копна која одговара лету дужем од десет минута, при нормалној брзини крстарења, ако у случају отказа критичног мотора хеликоптер може да настави хоризонтални лет;
- 3) полетања или слетања на аеродром или оперативно место на коме је путања при полетању, односно прилазу, изнад воде.

Опрема из става 1. овог члана се мора оденути или сместити тако да је лако доступна са седишта лицу за које је намењена и мора да има електрично осветљење, ради лакшег уочавања лица.

Пилот који управља ваздухопловом који лети изнад воде, на удаљености од копна која одговара лету дужем од 30 минута при нормалној брзини крстарења или од 50 NM, у зависности од тога шта је краће, мора да одреди ризике за преживљавање лица у хеликоптеру у случају принудног слетања на воду, на основу којих одређује потребу да се у хеликоптеру налази:

- 1) опрема која емитује сигнал у случају опасности;
- 2) довољно чамаца за спасавање за сва лица у хеликоптеру, који су смештени тако да се могу лако користити у случају опасности;

3) опрема за спасавање са средством за одржавање у животу, која одговара врсти лета.

Пилот који управља ваздухопловом утврђује ризике за преживљавање лица у хеликоптеру у случају принудног слетања на воду, када доноси одлуку о потреби да сва лица у хеликоптеру одену прслук за спасавање.

### **Прслуци за спасавање - сложени моторни хеликоптери**

#### **Члан 309.**

Хеликоптер мора да има прслуке за спасавање за свако лице у хеликоптеру, у случају:

1) летова изнад воде на удаљености од копна која одговара лету у трајању дужем од десет минута, при нормалној брзини крстарења, ако хеликоптер у случају отказа критичног мотора може да настави хоризонтални лет;

2) летова изнад воде на удаљености од копна која је већа од растојања које хеликоптер прелети услед ауторотације, ако хеликоптер у случају отказа критичног мотора није у могућности да настави хоризонтални лет;

3) полетања или слетања на аеродром или оперативно место на коме је путања при полетању, односно прилазу изнад воде, тако да у случају несреће постоји могућност принудног слетања на воду.

Сви прслуци за спасавање морају да имају електрично осветљење и да буду смештени тако да су лако доступни са седишта лицима којима су намењени.

### **Одела за преживљавање за посаду**

#### **Члан 310.**

Сваки члан посаде мора да носи одело за преживљавање у следећим случајевима:

1) ако се хеликоптер користи на летовима изнад мора, на удаљености од копна која одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења, ако у случају отказа критичног мотора хеликоптер има могућност да настави хоризонтални лет и ако:

(1) метеоролошки извештаји или прогнозе који су на располагању пилоту који управља ваздухопловом указују да ће температура мора бити мања од  $10^{\circ}\text{C}$  у току лета; или

(2) се процени да је време потребно за спасавање дуже од процењеног времена за преживљавање;

2) ако то одреди пилот који управља ваздухопловом на основу процене ризика која је узела у обзир следеће:

1) да се летови обављају изнад воде, на растојању које је веће од ауторотационог растојања или удаљености од копна на које се може безбедно принудно слетети, ако хеликоптер у случају отказа критичног мотора није у могућности да настави хоризонтални лет;

2) метеоролошке извештаје или прогнозе који су на располагању пилоту који управља ваздухопловом, а који указују да ће температура мора бити мања од  $10^{\circ}\text{C}$  у току лета.

### **Чамци за спасавање, ваздухопловни радио-предајници за случај нужде за преживљавање (ELT(S)) и опрема за преживљавање на продуженим летовима изнад воде - сложени моторни хеликоптери**

#### **Члан 311.**

Хеликоптер који се користи:

1) на летовима изнад воде, на удаљености од копна која одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења, ако у случају отказа критичног мотора хеликоптер може да настави хоризонтални лет; или

2) на летовима изнад воде, на удаљености од копна која одговара лету дужем од три минута при нормалној брзини крстарења, ако у случају отказа критичног мотора хеликоптер не може да настави хоризонтални лет и ако тако одреди пилот који управља ваздухопловом на основу процене ризика, мора да има:

- (1) најмање један чамац за спасавање одговарајућег капацитета, који није мањи од максималног броја лица у хеликоптеру, а који је смештен тако да буде спреман за употребу у случају опасности;
- (2) најмање један ваздухопловни радио-предајник за случај нужде за преживљавање (*ELT(S)*), за сваки захтевани чамац за спасавање;
- (3) опрему за спасавање, укључујући средства за одржавање у животу, која одговара врсти лета.

### **Опрема за преживљавање**

#### **Члан 312.**

Хеликоптер који лети изнад подручја у коме је трагање и спасавање изузетно отежано мора да има:

- 1) опрему која емитује сигнал у случају опасности;
- 2) најмање један ваздухопловни радио-предајник за случај нужде за преживљавање (*ELT(S)*);
- 3) додатну опрему за преживљавање за руту на којој се лети, узимајући у обзир број лица у хеликоптеру.

### **Додатни услови за хеликоптере који лете удаљени од копна, у неповољним поморским областима - сложени моторни хеликоптери**

#### **Члан 313.**

Ако хеликоптер лети у неповољним поморским областима, на удаљености од копна која одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења, морају да буду испуњени следећи услови:

1) сва лица у хеликоптеру морају да носе одела за преживљавање ако метеоролошки извештај или прогнозе који су доступни пилоту који управља ваздухопловом указују да ће у време обављања лета температура мора бити мања од 10°C или ако се процењује да је време потребно за спасавање дуже од процењеног времена за преживљавање или ако је планирано да се лет обави ноћу;

2) чамци за спасавање који се налазе у хеликоптеру у складу са чланом 311. овог правилника морају да буду постављени тако да се могу користити у морским условима у погледу којих су процењене карактеристике хеликоптера за слетање на воду, плутање и равнотежу, како би биле у складу са сертификационим захтевима за слетање на воду;

3) хеликоптер мора да има систем осветљења за случај опасности, са независним извором напајања којим се обезбеђује општа осветљеност кабине, како би се олакшала евакуација из хеликоптера;

4) излази за случај опасности, укључујући и излазе за случај опасности који су намењени посади, као и средства за њихово отварање, морају да буду видно означени за усмеравање лица која користе излазе по дневној светлости или у мраку, при чему ове ознаке морају да буду уочљиве и ако дође до превртања хеликоптера и потапања кабине;

5) врата која не могу да се одбаце и која су одређена као излаз у случају опасности приликом принудног слетања на воду, морају да имају средство за њихово задржавање у

отвореном положају до максимума који се захтева при процењивању за принудно слетање на воду и плутање, како не би ометала излаз лица из хеликоптера, у свим условима на мору;

б) врата, прозори или други отвори у одељцима кабине, који су оцењени као погодни за излаз под водом, морају да буду опремљени тако да се могу користити у случају опасности;

7) појасеви за спасавање морају да се носе све време, осим ако стручно лице за обављање задатка или члан посаде има на себи једноделно одело за преживљавање које испуњава све захтеве одела за преживљавање и појаса за спасавање.

### **Хеликоптери који су сертификовани за коришћење на води - допунска опрема**

#### **Члан 314.**

Хеликоптер који је сертификован за коришћење на води мора да има:

1) сидро или другу опрему која је потребна да би се олакшало привезивање, сидрење или маневрисање хеликоптера на води, а која одговарају величини, тежини и управљачким карактеристикама тог хеликоптера;

2) опрему која производи звучне сигнале прописане међународним прописима за спречавање судара на мору, ако су применљиви.

### **Принудно слетање хеликоптера на воду**

#### **Члан 315.**

Сложени моторни хеликоптери који лете изнад воде, у непогодној средини, на удаљености од копна која одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења и хеликоптери који не спадају у сложене моторне хеликоптере који лете изнад воде, у непогодној средини, на удаљености од копна већој од 50 NM, морају да буду:

1) пројектовани за слетање на воду у складу са одговарајућим захтевима пловидбености;

2) сертификовани за принудно слетање на воду у складу са одговарајућим захтевима пловидбености; или

3) снабдевени опремом за плутање која се користи у случају опасности.

### **Лична опрема за заштиту**

#### **Члан 316.**

Свако лице у хеликоптеру мора да носи личну опрему за заштиту која одговара врсти делатности која се обавља.

### **Слушалице**

#### **Члан 317.**

Ако је потребан систем за радио-комуникацију и/или радио-навигациони систем, хеликоптер мора да има слушалице са микрофоном или други одговарајући уређај, као и тастер за активирање предајника на летачким командама за сваког захтеваног пилота и/или члана посаде на радном месту.

### **Радио-комуникациона опрема**

#### **Члан 318.**

Ако хеликоптер лети по правилима за инструментално летење (*IFR*) или ноћу или ако се то захтева за ваздушни простор у коме хеликоптер лети, он мора да има радио-комуникациону опрему којом се, у уобичајеним условима простирања радио-сигнала, обезбеђује:

1) двосмерна комуникација у сврху аеродромске контроле;

- 2) пријем метеоролошких информација;
- 3) двосмерна комуникација у сваком тренутку током лета са оним ваздухопловним станицама и на оним фреквенцијама које је прописао надлежни орган;
- 4) комуникација на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121,5 MHz.

Ако се захтева више од једног комплета радио-комуникационе опреме, сваки комплет опреме мора да ради независно од других, тако да квар једног комплета не изазива квар других.

Ако се захтева систем радио-комуникације, поред система интерфона за чланове летачке посаде из члана 297. овог правилника, хеликоптер мора да има тастер за активирање предајника на летачким командама за сваког захтеваног пилота и/или члана посаде на радном месту.

### **Навигациона опрема**

#### **Члан 319.**

Хеликоптер мора да располаже навигационом опремом која омогућава лет у складу са *ATS* планом лета, ако је то примењиво, као и захтевима ваздушног простора.

Хеликоптер мора да има довољну навигациону опрему како би се обезбедило да, у случају отказа једног дела опреме у било којој фази лета, преостали део опреме омогућава безбедну навигацију у складу са ставом 1. овог члана или безбедно обављање одговарајућих радњи за непредвиђене ситуације.

Хеликоптер који се користи на летовима код којих се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*ИМС*) мора да има одговарајућу опрему која омогућава навођење до одређене тачке од које се може обавити визуелно слетање.

Опрема из става 3. овог члана мора да омогућава навођење ка сваком аеродрому на који се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*ИМС*) и ка сваком утврђеном алтернативном аеродрому.

### **Транспондер**

#### **Члан 320.**

Ако се то захтева за ваздушни простор у коме лети, хеликоптер мора да има транспондер секундарног надзорног радара (*SSR*), са свим захтеваним могућностима.

### **в) Једрилице**

#### **Инструменти и опрема - опште одредбе**

#### **Члан 321.**

Инструменти и опрема који се захтевају у овом одељку правилника морају да буду одобрени у складу са одговарајућим захтевима пловидбености:

- 1) ако их користи летачка посада за контролу путање лета;
- 2) ако се захтевају у складу са чланом 329. овог правилника;
- 3) ако се захтевају у складу са чланом 330. овог правилника; или
- 4) ако су уграђени у једрилицу.

Следећи предмети се не одобравају као опрема:

- 1) преносиве батеријске лампе;
- 2) тачан мерач времена;
- 3) опрема за преживљавање и сигнализацију.

Инструменти и опрема који не представљају обавезну опрему у смислу овог правилника, али се налазе у једрилици у току лета, не смеју да имају утицај на пловидбеност једрилице, чак и у случају њиховог отказа или квара.

Инструменти и опрема морају да буду лако употребљиви и приступачни са места на коме седи члан посаде који треба да их користи.

Опрема која се захтева за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

### **Минимална опрема за лет**

#### **Члан 322.**

Лет не сме да започне ако недостаје или је неисправан било који инструмент једрилице, део опреме или нека њихова функција за планирани лет, изузев:

1) ако се једрилица користи у складу са листом минималне опреме (*MEL*), ако је она утврђена; или

2) ако једрилица има дозволу за лет која је издата у складу са одговарајућим захтевима пловидбености.

### **Летење по правилима за визуелно летење (*VFR*) - летачки и навигациони инструменти**

#### **Члан 323.**

Једрилица која се користи дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), мора да буде опремљена инструментима за мерење и приказ:

- 1) магнетног правца, ако се ради о моторној једрилици;
- 2) времена у сатима, минутима и секундама;
- 3) висине по притиску;
- 4) индициране брзине.

Једрилица која се користи у условима у којима једрилицу није могуће одржавати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, поред опреме из става 1. овог члана, мора да буде опремљена инструментима за мерење и приказ:

- 1) вертикалне брзине;
- 2) уздужног положаја или заокрета и клизања;
- 3) магнетног правца.

### **Летење у облацима - летачки и навигациони инструменти**

#### **Члан 324.**

Једрилица којом се лети у облацима мора да буде опремљена инструментима за мерење и приказ:

- 1) магнетног правца;
- 2) времена у сатима, минутима и секундама;
- 3) висине по притиску;
- 4) индициране брзине;
- 5) вертикалне брзине;
- 6) уздужног положаја или заокрета и клизања.

### **Седишта и сигурносни појасеви**

#### **Члан 325.**

Једрилица мора да буде опремљена:

1) седиштем за свако лице у једрилици;

2) сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела за свако седиште, у складу са приручником за управљање ваздухопловом (*AFM*).

Сигурносни појас са системом везивања горњег дела тела мора да има једну тачку одвезивања.



### **Додатни кисеоник**

#### **Члан 326.**

Једрилица која се користи на висинама по притиску изнад 10.000 *ft* мора да има уређај за складиштење и расподелу довољне количине кисеоника за снабдевање:

1) чланова посаде, за период дужи од 30 минута, ако је висина по притиску између 10.000 *ft* и 13.000 *ft*;

2) свих чланова посаде и стручних лица за обављање задатка у сваком периоду када је висина по притиску изнад 13.000 *ft*.

### **Летење изнад воде**

#### **Члан 327.**

Пилот који управља једрилицом која лети изнад воде мора да одреди ризике за преживљавање свих лица у једрилици у случају принудног слетања на воду и да на основу тога одреди обавезу ношења:

1) прслука за спасавање или другог индивидуалног средства за плутање за свако лице у једрилици, који мора да се одене или да се смести тако да је лако доступан са седишта лица за које је намењен;

2) ваздухопловног радио-предајника за случај нужде (*ELT*) или личног радио-предајника (*PLB*) кога носи члан посаде или стручно лице за обављање задатка, а који има могућност да истовремено емитује сигнале на ваздухопловним фреквенцијама од 121,5 *MHz* и 406 *MHz*;

3) опреме која емитује сигнал у случају опасности ако се лет обавља:

1) изнад воде на удаљености од копна која је већа од удаљености у случају једрења; или

2) тамо где је прилазна или одлазна путања изнад воде тако да, у случају несреће, постоји могућност принудног слетања на воду.

### **Опрема за преживљавање**

#### **Члан 328.**

Једрилица која лети изнад подручја у којем је трагање и спасавање изузетно отежано мора да има опрему која емитује сигнал у случају опасности и опрему за преживљавање која одговара подручју које се прелеће.

### **Радио-комуникациона опрема**

#### **Члан 329.**

Ако се то захтева за ваздушни простор у коме лети, једрилица мора да располаже радио-комуникационом опремом која омогућава двосмерну комуникацију са ваздухопловним станицама и на оним фреквенцијама које се користе у том ваздушном простору.

Ако је неопходна у складу са ставом 1. овог члана, радио-комуникациона опрема мора да омогућава комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121,5 *MHz*.

### **Навигациона опрема**

#### **Члан 330.**

Једрилица мора да располаже навигационом опремом која омогућава лет у складу са *ATS* планом лета, ако је то примењиво, као и захтевима ваздушног простора.

## **Транспондер**

### **Члан 331.**

Ако се то захтева за ваздушни простор у коме лети, једрилица мора да има транспондер секундарног надзорног радара (*SSR*), са свим захтеваним могућностима.

г) Балони

### **Инструменти и опрема - опште одредбе**

#### **Члан 332.**

Инструменти и опрема који се захтевају у овом одељку правилника морају да буду одобрени у складу са одговарајућим захтевима пловидбености:

- 1) ако их користи летачка посада за контролу путање лета;
- 2) ако се захтевају у складу са чланом 342. овог правилника; или
- 3) ако су уграђени у балон.

Следећи предмети се не одобравају као опрема:

- 1) преносиве батеријске лампе;
- 2) тачан мерач времена;
- 3) комплет прве помоћи;
- 4) опрема за преживљавање и сигнализацију.

Инструменти и опрема који не представљају обавезну опрему у смислу овог правилника, али се налазе у балону у току лета, не смеју да имају утицаја на пловидбеност балона, чак и у случају њиховог отказа или квара.

Инструменти и опрема морају да буду лако употребљиви и приступачни са места на коме седи члан летачке посаде који треба да их користи.

Опрема која се захтева за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

### **Минимална опрема за лет**

#### **Члан 333.**

Лет не сме да започне ако недостаје или је неисправан било који инструмент балона, део опреме или нека њихова функција за планирани лет, изузев:

- 1) ако се балон користи у складу са листом минималне опреме (*MEL*), ако је она утврђена; или
- 2) ако балон има дозволу за лет која је издата у складу са одговарајућим захтевима пловидбености.

### **Оперативна светла**

#### **Члан 334.**

Балон који се користи ноћу мора да буде опремљен:

- 1) светлима за избегавање судара;
- 2) расветом која обезбеђује одговарајуће осветљење свих инструмената и опреме неопходне за безбедно коришћење балона;
- 3) независном преносивом батеријском лампом.

### **Летење по правилима за визуелно летење (*VFR*) - летачки и навигациони инструменти**

#### **Члан 335.**

Балон који се користи дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), мора да буде опремљен:

- 1) уређајем за показивање смера заношења;
- 2) инструментима за мерење и приказ:

- (1) времена у сатима, минутима и секундама;
- (2) вертикалне брзине, ако се то захтева приручником за управљање ваздухопловом (*AFM*);
- (3) висине по притиску, ако се то захтева приручником за управљање ваздухопловом (*AFM*) или ако се то захтева у ваздушном простору у коме се лети или ако је потребно контролисати висину ради употребе кисеоника.

### **Комплет за прву помоћ**

#### **Члан 336.**

У балону мора да се налази комплет прве помоћи који је лако доступан за употребу и који се мора редовно допуњавати.

### **Додатна количина кисеоника**

#### **Члан 337.**

Балон који се користи на висинама по притиску изнад 10.000 *ft* мора да има уређај за складиштење и расподелу довољне количине кисеоника за снабдевање:

- 1) чланова посаде, за период дужи од 30 минута, ако је висина по притиску између 10.000 *ft* и 13.000 *ft*;
- 2) свих чланова посаде и стручних лица за обављање задатка у сваком периоду када је висина по притиску изнад 13.000 *ft*.

### **Ручни апарат за гашење пожара**

#### **Члан 338.**

Балон који лети помоћу топлог ваздуха мора да има најмање један ручни апарат за гашење пожара ако је то предвиђено одговарајућим сертификационим захтевима.

### **Летење изнад воде**

#### **Члан 339.**

Пилот који управља балоном који лети изнад воде мора да одреди ризике за преживљавање свих лица у балону у случају принудног слетања на воду и да на основу тога одреди обавезу ношења:

- 1) прслука за спасавање, који мора да се одене или да се смести тако да је лако доступан са седишта лица за које је намењен;
- 2) ваздухопловног радио-предајника за случај нужде (*ELT*) или личног радио-предајника (*PLB*) кога носи члан посаде или стручно лице за обављање задатка, а који има могућност да истовремено емитује сигнале на ваздухопловним фреквенцијама од 121,5 *MHz* и 406 *MHz*;
- 3) опреме која емитује сигнал у случају опасности.

### **Опрема за преживљавање**

#### **Члан 340.**

Балон који лети изнад подручја у којем је трагање и спасавање изузетно отежано, мора да има опрему која емитује сигнал у случају опасности и опрему за преживљавање која одговара подручју које се прелеће.

### **Остала опрема**

#### **Члан 341.**

У балону морају да се налазе заштитне рукавице за сваког члана посаде.

Балон који лети помоћу топлог ваздуха мора да буде опремљен:

- 1) резервним извором паљења;

- 2) средством за мерење и приказ количине горива;
- 3) ватрогасним ћебетом и ватроотпорним покривачем;
- 4) ужетом дужине најмање 25 m.

Балон који лети помоћу гаса мора да буде опремљен:

- 1) ножем;
- 2) ужетом дужине најмање 20 m, које је израђено од природних влакана или електростатички проводљивог материјала.

### **Радио-комуникациона опрема**

#### **Члан 342.**

Ако се то захтева за ваздушни простор у коме лети, балон мора да располаже радио-комуникационом опремом која омогућава двосмерну комуникацију са ваздухопловним станицама и на оним фреквенцијама које се користе у том ваздушном простору.

Ако је неопходна у складу са ставом 1. овог члана, радио-комуникациона опрема мора да омогућава комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121,5 MHz.

### **Транспондер**

#### **Члан 343.**

Ако се то захтева за ваздушни простор у коме лети, балон мора да има транспондер секундарног надзорног радара (SSR), са свим захтеваним могућностима.

### **5. Посебни услови**

- а) Летови хеликоптера са спољашњим подвезним теретом (*HESLO*)

#### **Стандардне оперативне процедуре**

#### **Члан 344.**

У стандардним оперативним процедурама за летове хеликоптера са спољашњим подвезним теретом наводи се:

- 1) опрема која се носи, укључујући и њена оперативна ограничења, као и одговарајући уноси у листу минималне опреме (*MEL*), ако је примењиво;
- 2) састав летачке посаде и услови у погледу искуства летачке посаде и стручних лица за обављање задатка;
- 3) дужности и одговорности чланова летачке посаде и стручних лица за обављање задатка;
- 4) критеријуми у погледу перформанси који су неопходни да би се могли обављати летови хеликоптера са спољашњим подвезним теретом (*HESLO*);
- 5) уобичајени поступци, ванредни поступци и поступци у случају опасности.

#### **Посебна опрема за летове хеликоптера са спољашњим подвезним теретом (*HESLO*)**

#### **Члан 345.**

Хеликоптер мора да буде опремљен најмање:

- 1) једним сигурносним огледалом за терет или другим средством помоћу кога се може видети кука/терет;
- 2) једним мерачем оптерећења, изузев ако постоји други метод одређивања тежине терета.

## **Транспорт опасне робе**

### **Члан 346.**

Оператер ваздухоплова који транспортује опасну робу са места на којима нема људи или са удаљених локација или на таква места или локације, у случају да не намерава да се усклади са захтевима Техничких инструкција, дужан је да Директорату поднесе захтев за издавање изузећа од одредаба Техничких инструкција.

### **б) Летови са лицима као спољашњим теретом (HEC)**

#### **Стандардне оперативне процедуре**

### **Члан 347.**

У стандардним оперативним процедурама за летове са лицима као спољашњим теретом наводи се:

- 1) опрема која се носи, укључујући и њена оперативна ограничења, као и одговарајући уноси у листу минималне опреме (*MEL*), ако је примењиво;
- 2) састав летачке посаде и услови у погледу искуства летачке посаде и стручних лица за обављање задатка;
- 3) одговарајуће обуке за чланове летачке посаде и стручна лица за обављање задатка, неопходне за извршавање њихових задатака и квалификације и именовање лица која спроводе обуке за чланове летачке посаде и стручна лица за обављање задатка;
- 4) дужности и одговорности чланова летачке посаде и стручних лица за обављање задатка;
- 5) критеријуми у погледу перформанси који су неопходни да би се могли обављати летови са лицима као спољашњим теретом (*HEC*);
- 6) уобичајени поступци, ванредни поступци и поступци у случају опасности.

### **Посебна опрема за летове хеликоптера са лицима као спољашњим теретом**

#### **Члан 348.**

Хеликоптер мора да располаже:

- 1) опремом за летове са дизалицом или куком за терет;
- 2) једним сигурносним огледалом за терет или другим средством помоћу кога се може видети кука;
- 3) једним мерачем оптерећења, изузев ако постоји други метод одређивања тежине терета.

Уградњу опреме за лет са дизалицом или куком, као и све накнадне измене те опреме одобрава Директорат.

### **в) Летови за искакање падобраном (PAR)**

#### **Стандардне оперативне процедуре**

### **Члан 349.**

У стандардним оперативним процедурама за летове за искакање падобраном (*PAR*) наводи се:

- 1) опрема која се носи, укључујући и њена оперативна ограничења, као и одговарајући уноси у листу минималне опреме (*MEL*), ако је примењиво;
- 2) састав летачке посаде и услови у погледу искуства летачке посаде и стручних лица за обављање задатка;
- 3) одговарајуће обуке за чланове летачке посаде и стручна лица за обављање задатка неопходне за извршавање њихових задатака, као и квалификације и именовање лица која спроводе обуке за чланове летачке посаде и стручна лица за обављање задатка;
- 4) дужности и одговорности чланова летачке посаде и стручних лица за обављање задатка;

- 5) критеријуми у погледу перформанси који су неопходни да би се могли изводити летови за искакање падобраном (*PAR*);
- б) уобичајени поступци, ванредни поступци и поступци у случају опасности.

**Седишта**  
**Члан 350.**

Изузетно од члана 274. тачка 1) и члана 302. тачка 1) овог правилника, при летовима за искакање падобраном (*PAR*) као седиште се може користити под авиона, односно хеликоптера, под условом да постоје средства која служе за придржавање или везивање стручног лица за обављање задатка.

**Додатни кисеоник**  
**Члан 351.**

Изузетно од члана 239. став 1. овог правилника, при летовима за искакање падобраном (*PAR*), услов у погледу додатног кисеоника се не примењује на чланове посаде, осим на pilota који управља ваздухопловом, као ни на стручна лица за обављање задатка који обављају дужности неопходне за специјални задатак, онда када висина кабине:

- 1) премашује 13.000 *ft* за период који није дужи од шест минута; или
- 2) премашује 15.000 *ft* за период који није дужи од три минута.

**Летење изнад воде**  
**Члан 352.**

Ако превози више од шест лица, pilot који управља балоном на летовима изнад воде дужан је да одреди ризике за преживљавање свих лица у балону у случају принудног слетања на воду и да на основу тога одреди обавезу ношења ваздухопловног радио-предајника за случај нужде (*ELT*), који има могућност да истовремено емитује сигнале на ваздухопловним фреквенцијама од 121,5 *MHz* и 406 *MHz*.

**Избацивање опасне робе**  
**Члан 353.**

Изузетно од члана 208. овог правилника, падобранац може да искочи из ваздухоплова током падобранске манифестације над густо насељеним градовима, местима или насељима или изнад скупа људи на отвореном простору уз ношење средстава која испуштају дим, под условом да су та средства произведена у ту сврху.

г) Акробатски летови (*ABF*)  
**Стандардне оперативне процедуре**  
**Члан 354.**

У стандардним оперативним процедурама за акробатске летове (*ABF*) наводи се:

- 1) опрема која се носи, укључујући и њена оперативна ограничења, као и одговарајући уноси у листу минималне опреме (*MEL*), ако је примењиво;
- 2) састав летачке посаде и услови у погледу искуства летачке посаде и стручних лица за обављање задатка;
- 3) одговарајуће обуке за чланове летачке посаде и стручна лица за обављање задатка неопходне за извршавање њихових задатака и квалификације и именовање лица која спроводе обуке за чланове летачке посаде и стручна лица за обављање задатка;
- 4) дужности и одговорности чланова летачке посаде и техничког особља;
- 5) критеријуми у погледу перформанси који су неопходни да би се могли изводити акробатски летови;
- б) уобичајени поступци, ванредни поступци и поступци у случају опасности.

## Документација која мора да се налази у ваздухоплову

### Члан 355.

Изузетно од члана 205. став 1. овог правилника, током акробатског лета није обавезно носити следећа документа:

- 1) податке из попуњеног *ATS* плана лета, ако је то примењиво;
- 2) одговарајуће ваздухопловне карте за планирану руту и све пратеће руте на које је могуће да лет буде преусмерен;
- 3) информације о поступцима и визуелним сигнаlima које користе ваздухоплов-пресретач и пресретнути ваздухоплов;
- 4) информације о службама трагања и спасавања за подручје намераваног лета.

### Изузеци од обавезног ношења опреме

#### Члан 356.

Изузетно од чл. 275. и 303. овог правилника, током акробатског лета у ваздухоплову се не мора налазити комплет прве помоћи.

Изузетно од чл. 278. и 305. овог правилника, током акробатског лета у ваздухоплову се не мора налазити ручни апарат за гашење пожара.

Изузетно од чл. 281. и 307. овог правилника, током акробатског лета у ваздухоплову се не мора налазити ваздухопловни радио-предајник за случај нужде (*ELT*) и лични радио-предајник за случај нужде (*PLB*).

## VI. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

### Важење потврда о оспособљености за пружање услуга из ваздуха издатих пре ступања на снагу овог правилника

#### Члан 357.

Потврде о оспособљености за пружање услуга из ваздуха издате на основу Правилника о пружању услуга из ваздуха и превозу за сопствене потребе („Службени гласник РС”, број 19/11) престају да важе издавањем потврде о пријему изјаве о оспособљености за обављање посебних делатности према одредбама овог правилника, а најкасније шест месеци од дана ступања на снагу овог правилника.

### Престанак важења других прописа

#### Члан 358.

Даном ступања на снагу овог правилника престају да важе Правилник о пружању услуга из ваздуха и превозу за сопствене потребе („Службени гласник РС”, број 19/11) и Правилник о полетању и слетању ваздухоплова изван аеродрома („Службени гласник РС”, број 61/15).

### Ступање Правилника на снагу

#### Члан 359.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Бр.

У Београду,

2020. године

Директор

**Мирјана Чизмаров**

**Образац изјаве о оспособљености за обављање посебних делатности и  
некомерцијалног летења сложеним моторним ваздухопловима**

<b>ИЗЈАВА</b>		
<i>(у складу са Правилником о посебним делатностима у ваздушном саобраћају и некомерцијалном летењу ваздухопловима који немају потврду о типу коју је издала или признала Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја (EASA))</i>		
<b>Подаци о оператеру ваздухоплова</b>		
Назив:		
Седиште:		
Место из кога се врши оперативна контрола:		
<b>Подаци о одговорном руководиоцу</b>		
Име и презиме:	Контакт телефон	
	E-mail адреса	
<b>Организација за континуалну пловидбеност</b>		
Назив:		
Адреса:		
Број сертификата:		
<b>Коришћење ваздухоплова</b>		
Датум започињања летења/датум измене:		
Врста делатности:	<input type="checkbox"/> Посебне делатности у ваздушном саобраћају	<input type="checkbox"/> Некомерцијално летење сложеним моторним ваздухопловима
Тип ваздухоплова, ознака регистрације и матични аеродром:		
Подаци о посебним овлашћењима које поседује оператер ваздухоплова: <i>(приложити овлашћење, ако је примењиво)</i>		
<b>Изјављујем да:</b>		
<input type="checkbox"/> систем управљања документацијом, укључујући оперативни приручник, одговара захтевима из Правилника о посебним делатностима у ваздушном саобраћају и некомерцијалном летењу ваздухопловима који немају потврду о типу коју је издала или признала Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја (EASA). Сви летови ће се обављати у складу са процедурама и упутствима из оперативног приручника.		
<input type="checkbox"/> сви ваздухоплови који се користе имају важећу потврду о пловидбености и испуњавају захтеве у погледу опреме наведене у Правилнику о посебним делатностима у ваздушном саобраћају и некомерцијалном летењу ваздухопловима који немају потврду о типу коју је издала или признала Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја (EASA).		
<input type="checkbox"/> су сви чланови посаде оспособљени у складу са Правилником о посебним делатностима у ваздушном саобраћају и некомерцијалном летењу ваздухопловима који немају потврду о типу коју је издала или признала Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја (EASA).		
<input type="checkbox"/> ће о свакој промени у летењу која утиче на податке наведене у овој изјави бити обавештен Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије.		
<input type="checkbox"/> да су подаци наведени у овој изјави тачни.		
<b>Датум, име, презиме и потпис одговорног руководиоца</b>		



Минимум система

Средство	Најнижа <i>DH/MDH (ft)</i>
Систем за прецизно слетање ( <i>ILS</i> )	200
Глобални сателитски навигациони систем ( <i>GNSS</i> ) / Аугментациони систем базиран на сателитима ( <i>SBAS</i> ) (Прилаз латералне прецизности са вертикалним навођењем ( <i>LPV</i> ))	200
<i>GNSS</i> (Латерална навигација ( <i>LNAV</i> ))	250
<i>GNSS/Baro-VNA (VNAV) (LNAV/VNAV)</i>	250
Локалајзер ( <i>LOC</i> ) са или без уређаја за мерење удаљености ( <i>DME</i> )	250
Надзорни радар ( <i>SRA</i> ) (престаје на $\frac{1}{2}$ <i>NM</i> )	250
<i>SRA</i> (престаје на 1 <i>NM</i> )	300
<i>SRA</i> (престаје на 2 <i>NM</i> или више)	350
<i>VHF</i> Свесмерни радио-фар ( <i>VOR</i> )	300
<i>VOR/DME</i>	250
Неусмерени радио-фар ( <i>NDB</i> )	350
<i>NDB/DME</i>	300
<i>VHF direction finder (VDF)</i>	350

Минимална висина кружења у зависности од категорије авиона

	Категорија авиона			
	<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>D</i>
<i>MDH (ft)</i>	400	500	600	700
Минимална метеоролошка видљивост ( <i>m</i> )	1.500	1.600	2.400	3.600

Означавање места погодних за продор спасилачке екипе у авион, односно хеликоптер

