

На основу члана 207. став 3, а у вези са чл. 201-220. Закона о ваздушном саобраћају („Службени лист СРЈ”, бр. 12/98, 5/99-исправка, 44/99, 73/00 и 70/01 и „Службени гласник РС”, број 101/05), тачке 14. подтачка 2) Одлуке о оснивању Директората цивилног ваздухопловства државе Србије и државе Црне Горе („Службени гласник РС”, број 102/03), Одлуке о вршењу оснивачких права у Директорату цивилног ваздухопловства државе Србије и државе Црне Горе („Службени гласник РС”, број 53/06) и Закључка о промени назива Директората цивилног ваздухопловства државе Србије и државе Црне Горе („Службени гласник РС”, број 12/07),

Савет Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије прописује

ПРАВИЛНИК О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ПРАВИЛНИКА О УСЛОВИМА И ПОСТУПКУ ИЗДАВАЊА УВЕРЕЊА О ОСПОСОБЉЕНОСТИ ЗА ОБАВЉАЊЕ ЈАВНОГ АВИО- ТРАНСПОРТА

Члан 1.

У Правилнику о условима и поступку издавања уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта („Службени гласник РС”, број 33/08), члан 14. мења се и гласи:

„Члан 14.

За обављање јавног авио-транспорта, поред услова прописаних овим правилником, авио-превозник мора да испуни и захтеве који се односе на коришћење ваздухоплова, а садржани су у:

- 1) *JAR-II* Прописане и припадајуће процедуре Заједничких ваздухопловних власти (*JAA Regulatory and Related Procedures*);
- 2) *CS-AWO* Летење у свим временским условима (*All Weather Operations*);
- 3) *JAR-FSTD A* и *JAR-FSTD H* (уређаји за симулирање летења авионом и уређаји за симулирање летења хеликоптером);
- 4) *JAR-26* Додатни захтеви пловидбености за авио-превознике (*Additional Airworthiness Requirements for Operators*);

Одредбе Привременог упутства број 44 (*Temporary Guidance Leaflet, TGL 44*) и *JAR-OPS 3* Секције 2 (*Acceptable Means of Compliance and Interpretative/Explanatory Material (AMC & IEM)*), као и одредбе других заједничких ваздухопловних захтева (*JAR*) на које упућују одредбе овог правилника, примењиваће се као препоручена пракса до доношења прописа који ће регулисати ту материју.”

Члан 2.

После члана 15. додају се нови чланови 15а и 15б који гласе:

„Члан 15а

У изузетним случајевима и за период који не може бити дужи од шест месеци Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије може одобрити авио-превознику да буде изузет од обавезе испуњења одређеног захтева који је наведен у Прилогу 1 или Прилогу 2 овог правилника уколико утврди да је авио-превозник на други начин обезбедио исти ниво сигурности који се постиже применом тог захтева.

Одобрење из става 1. овог члана не може се авио-превознику издати више пута поводом истог захтева.

Члан 15б

У интересу сигурности јавног авио-транспорта Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије може издати оперативну директиву којом може да ограничи коришћење ваздухоплова или да утврди посебне услове за коришћење ваздухоплова.

У оперативној директиви морају да буду наведени разлози због којих се директива издаје, поступци које авио-превозник мора да предузме, као и рок на који се директива издаје.”

Члан 3.

Прилог 1 мења се и гласи:

„ П Р И Л О Г 1

ОДЕЉАК А - Примењивост

OPS 1.001 Примена

OPS 1 прописује захтеве који се односе на цивилне авионе намењене за обављање јавног авио-транспорта од стране авио-превозника чије је главно седиште и представништво на територији Републике Србије. Одредбе OPS 1 се не примењују на:

1. авионе који се користе за потребе војске, царине и полиције;
2. летове у циљу извођења падобранских скокова и гашења пожара, као и позиционе и повратне летове у вези са њима којима се превозе лица која се иначе превозе на оваквим летовима;
3. летове који се обављају непосредно пре, за време и непосредно после пружања услуга из ваздуха, под условом да су ти летови повезани са пружањем услуга из

ваздуха и да се њима, поред чланова посаде, превози више од шест лица која обављају послове пружања услуга из ваздуха.

OPS 1.003 Појмови

- (а) Изрази који се користе у овом прилогу имају следеће значење:
1. „Прихваћено/прихватљиво” значи да ваздухопловна власт нема примедби на предмет прихватања;
 2. “Одобрено од ваздухопловних власти” значи да је ваздухопловна власт издала акт којим потврђује да предмет одобрења одговара својој сврси.
 3. „Главна листа минималне исправности опреме авиона (ММЕЛ)” (у даљем тексту: ММЕЛ) је листа минималне исправности опреме авиона (укључујући и увод) која одговара одређеном типу авиона. У ММЕЛ листи се наводе инструменти, делови опреме и функционални склопови који могу да буду привремено неисправни, под условом да се одржава прописани ниво сигурности одређен одговарајућим спецификацијама пловидбености због предвиђене толеранције у пројектовању или због примене оперативних поступака и поступака одржавања, као и услова и ограничења за њихову примену, у складу са важећим поступцима за обезбеђивање континуиране пловидбености авиона.
 4. „Листа минималне исправности опреме авиона (МЕЛ) (у даљем тексту: МЕЛ)” је листа (укључујући и увод) која, под одређеним условима, омогућава коришћење авиона чији су инструменти, делови опреме или функционални склопови неисправни у тренутку започињања лета. МЕЛ листу припрема авио-превозник за авионе које користи, узимајући у обзир њихову намену, као и одговарајуће оперативне услове и услове одржавања, у складу са поступком који је одобрила ваздухопловна власт.
- (б) Део М (Part M) је Прилог I, а Део 145 (*Part 145*) је Прилог II Уредбе Комисије (ЕЗ), бр. 2042/2003 од 20. новембра 2003. године о континуираној пловидбености ваздухоплова и ваздухопловних производа, делова и уређаја и овлашћивању организација и особља ангажованих на тим задацима.

ОДЕЉАК Б – Опште одредбе

OPS 1.005 Опште одредбе

- (а) Авио-превозник је дужан да користи авион за обављање јавног авио-транспорта у складу са одредбама OPS 1. Ако се јавни авио-транспорт обавља авионима који имају перформансе класе Б, могу да се примењују олакшице наведене у Додатку 1 OPS 1.005(а).
- (б) Авио-превозник је дужан да испуни захтеве пловидбености за авионе којима обавља јавни авио-транспорт.

- (в) Авион се користи у складу са условима из уверења о пловидбености и у оквиру одобрених ограничења садржаних у летачком приручнику авиона.
- (г) Уређаји за симулирано летење (нпр. уређаји за симулирање летења или уређаји за симулирање летења без покрета) који се, за потребе обуке и провере користе уместо авиона, морају да испуњавају прописане захтеве. За коришћење уређаја за симулирано летење авио-превозник предходно мора да прибави сагласност ваздухопловних власти.

OPS 1.020 Одговорност авио-превозника у погледу поштовања прописа и процедура

Авио-превозник је дужан да омогући:

1. да сви запослени буду упознати да морају да поштују прописе и поступке државе на чијој територији се обавља јавни авио-транспорт који се односе на дужности које обављају;
2. да су чланови посаде упознати са прописима и поступцима који се односе на обављање њихових дужности.

OPS 1.025 Употреба заједничког језика

- (а) Авио-превозник је дужан да омогући да сви чланови посаде комуницирају на истом језику.
- (б) Авио-превозник је дужан да омогући да оперативно особље разуме језик на којем су написани делови оперативног приручника који се односе на њихове дужности и одговорности.

OPS 1.030 Одговорност авио-превозника за Листу минималне исправности опреме авиона

- (а) Авио-превозник је дужан да за сваки авион изради МЕЛ коју одобрава ваздухопловна власт. МЕЛ мора да буде заснована на ММЕЛ, коју су прихватиле ваздухопловне власти. Критеријуми наведени у МЕЛ не могу бити блажи од критеријума наведених у ММЕЛ.
- (б) Авио-превозник мора да користи авион у складу са МЕЛ, изузев ако ваздухопловна власт одобри другачије. Одобрењем не смеју да се прекораче ограничења наведена у ММЕЛ.

OPS 1.035 Систем квалитета

- (а) Авио-превозник је дужан да установи систем квалитета и да именује руководиоца квалитета ради праћења усклађености поступања с процедурама и праћења примењивости процедура неопходних за обезбеђивање пловидбености авиона и прописаног нивоа сигурности. Праћење усклађености поступања са процедурама

- подразумева двосмерну комуникацију између руководиоца квалитета и одговорног руководиоца (видети OPS 1.175(ж)) ради предузимања корективних мера.
- (б) Систем квалитета мора да садржи програм обезбеђења квалитета који садржи процедуре за проверу да ли се делатност обавља у складу с захтевима, стандардима и процедурама.
 - (в) Систем квалитета и руководилац квалитета морају да буду прихватљиви за ваздухопловне власти.
 - (г) Систем квалитета мора да буде описан у одговарајућој документацији.
 - (д) Изузетно од прописаног у (а), ваздухопловна власт може да прихвати предлог за именовање два руководиоца квалитета: једног за обављање јавног авио-транспорта, а другог за одржавање авиона, под условом да авио-превозник има једну организациону јединицу квалитета која је одговорна за спровођење система квалитета за целу организацију.

OPS 1.037 Програм за спречавање удеса и незгода и одржавање прописаног нивоа сигурности летења

- (а) Авио-превозник мора да донесе и одржава програм за спречавање удеса и незгода и одржавање прописаног нивоа сигурности летења који може да буде саставни део система квалитета и који садржи:
 1. Програм за стицање и одржавање свести о ризицима за лица која учествују у обављању јавног авио-транспорта;
 2. План извештавања о догађајима којим се омогућава упоређивање и процена извештаја о удесима и незгодама ради препознавања неповољних трендова или одступања од прописаног нивоа сигурности. Планом треба да се заштити идентитет лица које је пријавило догађај и да се предвиди могућност анонимног пријављивања догађаја;
 3. Процену информација које се односе на удесе и незгоде и њихово објављивање, без утврђивања одговорности;
 4. Програм праћења параметара лета за авионе чија је максимална одобрена маса на полетању већа од 27 000 kg. Праћење параметара лета се заснива на употреби дигиталних параметара са обављених летова, у циљу подизања нивоа сигурности летења у односу на прописани ниво сигурности. Резултати анализе добијени на основу праћења параметара лета немају за циљ утврђивање одговорности. Извора података мора бити анониман;
 5. Име и презиме лица одговорног за спровођење програма.
- (б) Лице које је одговорно за спровођење Програма за спречавање удеса и одржавање прописаног нивоа сигурности летења предлаже корективне мере које проистичу из анализе програма.
- (в) Руководилац квалитета прати спровођење промена које су настале као резултат предложених корективних мера утврђених Програмом за спречавање удеса и одржавање прописаног нивоа сигурности летења.

OPS 1.040 Чланови посаде

- (a) Авио-превозник мора да омогући да чланови летачке и кабинске посаде буду обучени и да имају потребно знање за обављање својих дужности.
- (б) Ако поред чланова кабинске посаде постоје и други чланови посаде који обављају своје дужности у путничкој кабини авиона, авио-превозник мора да омогући:
 - 1. да их путници не мешају са члановима кабинске посаде;
 - 2. да они не заузимају седишта предвиђена за чланове кабинске посаде;
 - 3. да они не ометају чланове кабинске посаде у обављању својих дужности.

OPS 1.050 Информације које се односе на трагање и спасавање

Авио-превозник је дужан да омогући да информације о службама трагања и спасавања за одређени лет, буду лако доступне у пилотској кабини.

OPS 1.055 Информације о опреми која се користи у ванредним ситуацијама и опреми за преживљавање

Авио-превозник је дужан да обезбеди тренутну комуникацију са координационим центрима за спасавање, спискове са информацијама о опреми која се користи у ванредним ситуацијама и опреми за преживљавање која се налази у авиону. Информација, по могућству, садржи: број, боју и врсту чамаца за спасавање, пиротехничка средства, појединости о медицинским средствима за прву помоћ, залихама воде, као и врсти и фреквенцијама преносиве радио-опреме за случај опасности.

OPS 1.060 Принудно слетање на воду

Авио-превозник не сме да користи авион који има максимално одобрени број путничких седишта 30 и више, на летовима изнад воде, на удаљености већој од 120 минута лета, при брзини крстарења или удаљености 400 NM, у зависности шта је краће, од копна погодног за слетање у случају нужде, изузев ако авион испуњава услове за принудно слетање на воду који су одређени прописима о пловидбености.

OPS 1.065 Превоз војног наоружања и муниције

- (a) Авио-превозник не сме да превози војно наоружање и муницију без писмене сагласности свих заинтересованих држава.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да војно наоружање и муниција:
 - 1. буду смештени у авиону на месту на којем, у току лета, путници немају приступ;
 - 2. не буду напуњени, ако се ради о ватреном оружју, изузев ако пре лета добије сагласност свих заинтересованих држава да такво оружје и муниција могу да се превозе на начин који се у целини или делимично разликује од оног који је наведен у овом ставу.

- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да вођа ваздухоплова буде упознат са свим подацима о оружју и муницији које треба да се превезе, као и о месту у авиону на којем ће они бити смештени.

OPS 1.070 Превоз спортског оружја и муниције

- (а) Авио-превозник је дужан да предузме одговарајуће мере како би обезбедио да му се пријави сваки комад спортског оружја и муниције који је планиран да се превезе.
- (б) Авио-превозник који прихвати да превезе спортско оружје и муницију мора да обезбеди да оно буде:
1. смештено у авиону на месту на којем, у току лета, путници немају приступ, изузев ако ваздухопловна власт установи да то није практично и одобри примену другачије процедуре;
 2. ненапуњено, ако се ради о ватреном оружју или другом оружју које може да садржи муницију.
- (в) Муниција за спортско оружје може да се превози у предатом пртљагу путника што је подложно ограничењима наведеним у Техничким инструкцијама (видети OPS 1.1160(б)(5)), као што је дефинисано у OPS 1.1150(а)(15).

OPS 1.075 Начин превоза путника

- (а) Авио-превозник је у дужан да предузме одговарајуће мере да у току лета ниједно лице не буде у делу авиона који није намењен за смештај путника, изузев ако вођа ваздухоплова, писменим путем, привремено допусти приступ у неки од ових делова:
1. ради предузимања мера у циљу сигурности авиона, путника, животиња и робе;
 2. у коме се превози роба или пртљак, а тај део је направљен тако да омогући приступ лицима у току лета.

OPS 1.085 Дужности чланова посаде

- (а) Члан посаде је одговоран за правилно обављање својих дужности:
1. које се односе на сигурност авиона и лица која се у њему налазе;
 2. које су наведене у упутствима и процедурама у оперативном приручнику.
- (б) Члан посаде мора да:
1. обавести вођу ваздухоплова о сваком недостатку, отказу или квару за које сматра да могу да утичу на пловидбеност авиона или сигурност обављања лета, укључујући и системе који се користе у ванредним ситуацијама;
 2. обавести вођу ваздухоплова о сваком догађају који је угрозио или је могао да угрози сигурност лета;
 3. поступи у складу с прописаним поступком извештавања авио-превозника, у складу са OPS 1.037(а)(2). У сваком од ових случајева, копија извештаја се предаје вођи ваздухоплова.

- (в) наведено под (б), не ослобађа члана посаде обавезе да пријави догађај, без обзира да ли је тај догађај већ пријавио неки други члан посаде.
- (г) Члан посаде не сме да обавља своје дужности у авиону:
1. док је под дејством неког лека који може да утиче на његове способности да не би дошло до угрожавања сигурности;
 2. после рођења на великим дубинама, одређено време ;
 3. после давања крви, одређено време;
 4. ако посумња да није у стању да обавља своје дужности;
 5. ако зна, односно сумња да је преморен или осећа да није спреман у мери која би могла да угрози лет.
- (д) Члан посаде не сме да:
1. конзумира алкохол најмање 8 сати пре јављања на дужност или пре почетка дежурства;
 2. почне да ради ако му је концентрација алкохола у крви већа од 0,2 промила;
 3. конзумира алкохол у току радног времена или у току дежурства.
- (ђ) Вођа ваздухоплова:
1. је одговоран за сигурност свих чланова посаде, путника и робе у авиону од тренутка њиховог укрцавања/утовара па све до њиховог искрцавања/истовара из авиона на крају лета;
 2. је одговоран за лет и сигурност авиона од тренутка када је авион спреман за почетак таксирања, до тренутка док се не заустави на крају лета и док се погонске групе, као примарни извори кретања, у потпуности не угасе;
 3. је овлашћен да издаје наређења ради сигурности авиона, лица и робе који се превозе;
 4. може да искрца било које лице или део робе који, по његовом мишљењу, представља потенцијалну опасност за сигурност авиона или лица у њему;
 5. може да одбије превоз лица за које сумња да је под утицајем алкохола или дроге, које би могло да угрози сигурност авиона или лица у њему;
 6. може да одбије превоз непожељних, депортованих или притворених лица, ако то представља ризик за сигурност авиона или лица у њему;
 7. мора да обезбеди да сви путници буду упознати са излазом за случај опасности, местом на којем се налази опрема за случај опасности и начином њене употребе;
 8. мора да обезбеди да сви оперативни поступци и листе провере буду усклађени са оперативним приручником;
 9. може да забрани члановима посаде да обављају било које радње за време полетања, почетног пењања, завршног прилаза и слетања, изузев радњи које су неопходне за сигурно извођење лета.
 10. може да не дозволи:
 - (i) онеспособљавање, искључивање или брисање података из уређаја за снимање параметара лета или брисање снимљених података после лета у случају удеса или незгоде који се обавезно пријављују;
 - (ii) онеспособљавање или искључивање уређаја за снимање звука у пилотској кабини у току лета, изузев ако сматра да снимљени подаци,

који би се иначе аутоматски избрисали, морају да се чувају за потребе истраге о удесу, односно угрожавању сигурности, и не сме да допусти да снимљени подаци буду ручно избрисани за време или после лета у случају удеса или незгоде који се обавезно пријављују;

11. мора одлучити да ли ће преузети авион с неисправностима које су допуштене по листи одступања конфигурације или листи минималне исправности опреме и система авиона;
 12. мора да обезбеди обављање претполетног прегледа.
- (е) Вођа ваздухоплова или пилот који управља авионом мора, у случају ванредних догађаја који захтевају тренутно доношење одлука и предузимање радњи, да предузме сваку радњу коју у датим околностима сматра потребном. У тим случајевима он може, у интересу сигурности, да одступи од правила, оперативних поступака и метода.

OPS 1.090 Овлашћење вође ваздухоплова

Авио-превозник је у дужан да предузме одговарајуће мере како би обезбедио да лица која се превозе у авиону поступају по наређењима вође ваздухоплова која су у интересу сигурности авиона, лица и имовине у њему.

OPS 1.095 Овлашћење за таксирање авионом

Авио-превозник је дужан да предузме мере којима се обезбеђује да таксирање по аеродромским површинама за кретање не врши лице које није члан летачке посаде, осим ако је лице које седи за командама:

1. овлашћено од стране авио-превозника или овлашћеног заступника и оспособљено за:
 - (i) таксирање;
 - (ii) коришћење радио станице
2. обучено у погледу плана аеродрома, путева, знакова, означавања, светала, знакова и упутстава контроле летења, фразеологије и процедура, као и да је способно да поступа у складу са стандардима за безбедно кретање авиона по аеродрому.

OPS 1.100 Приступ пилотској кабини

- (а) Авио-превозник је дужан да забрани сваком лицу приступ пилотској кабини и превоз у њој, осим ако је то лице:
1. члан посаде на дужности или летачко особље чији су послови везани за обављање лета;
 2. представник ваздухопловних власти који је одговоран за издавање уверења и дозвола, инспекцијски надзор или ако је то неопходно за обављање његовог посла;
 3. овлашћено да приступи пилотској кабини у складу са упутствима наведеним у оперативном приручнику.

- (б) Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди:
 - 1. да приступ пилотској кабини не омета рад чланова летачке посаде,
 - 2. да лица која се превозе у пилотској кабини буду упозната са поступцима којима се обезбеђује прописани ниво сигурности.

(в) Одлуку о приступу пилотској кабини доноси вођа ваздухоплова.

OPS 1.105 Недозвољен превоз

Авио-превозник је дужан да предузме одговарајуће мере како би спречио сакривање лица или терета у авиону.

OPS 1.110 Преносни електронски уређаји

Авио-превозник мора да предузме мере за спречавање коришћења преносних електронских уређаја који могу штетно да утичу на рад авионских система и опреме авиона.

OPS 1.115 Алкохол и дроге

Авио-превозник не сме да дозволи да се у авиону налази лице које је под дејством алкохола или дроге у мери у којој може да угрози сигурност авиона или лица у њему.

OPS 1.120 Угрожавање сигурности

Авио-превозник је дужан да предузме одговарајуће мере којима се спречава да услед несавесног чињења или нечињења или немара неког лица дође до угрожавања:

- 1. авиона или лица у њему;
- 2. лица или имовине од стране авиона.

OPS 1.125 Документи који морају да се налазе у авиону у току лета

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се за време лета у авиону налазе следећи документи:
 - 1. уверење о регистрацији;
 - 2. уверење о пловидбености и потврда о провери пловидбености;
 - 3. оригинал или копија уверења о нивоу буке и њихов превод на енглески језик;
 - 4. оригинал или копија уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (*Air Operator Certificate - AOC*);
 - 5. дозвола за рад уграђене радио-станице;
 - 6. полиса осигурања од одговорности за штету причињену трећим лицима.
- (б) Члан посаде мора, на сваком лету, да има код себе важећу дозволу с уписаним одговарајућим овлашћењем.

OPS 1.130 Приручници који морају да се налазе у авиону у току лета

Авио-превозник је дужан да обезбеди:

1. да се у току лета у авиону налазе одговарајући делови оперативног приручника који се односе на дужности посаде;
2. да делови оперативног приручника који су неопходни за лет буду лако доступни члановима летачке посаде;
3. да се у авиону налази важећи летачки приручник авиона, изузев ако ваздухопловна власт не прихвати да оперативни приручник прописан у OPS 1.1045, Додатак 1, део Б, садржи одговарајуће податке за тај авион.

OPS 1.135 Додатни подаци и обрасци који се морају налазити у авиону у току лета

(а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се у авиону, у току лета, поред докумената и приручника прописаних у OPS 1.125 и OPS 1.130, налазе и следећи подаци и обрасци:

1. Оперативни план лета који садржи податке прописане у OPS 1.1060;
2. Техничка књига авиона која садржи податке прописане у Делу М - М.А.306 - систем попуњавања техничке књиге авиона;
3. Подаци о попуњеном *ATS* плану лета;
4. Одговарајући *NOTAM/AIS* подаци;
5. Одговарајући метеоролошки подаци;
6. Документација о маси и положају тежишта авиона, као што је наведено у одељку J;
7. Обавештење о посебним категоријама путника, као што су особље обезбеђења (ако се не сматра члановима посаде), лица са инвалидитетом, непожељни путници, депортована лица и лица у притвору;
8. Обавештење о посебним врстама робе, укључујући опасне материје, у писаном облику, као што је прописано у OPS 1.1215(в);
9. Важеће мапе и карте с припадајућим документима прописане у OPS 1.290 (б)(7);
10. Други документи, као што су робни и путнички манифест итд;
11. Обрасци који се попуњавају у складу са захтевима ваздухопловних власти и авио-превозника.

(б) Ваздухопловна власт може да дозволи да нека информација наведена у (а) не буде у писаној форми, али мора да буде доступна на други начин.

OPS 1.140 Подаци који се чувају на земљи

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се за време лета или серије летова:
- (i) на земљи чувају подаци који се односе на лет, сходно врсти лета;
 - (ii) подаци чувају док се не направи њихова копија на месту где ће бити чувани, у складу са одредбама OPS 1.1065 или, ако је то неизводљиво,
 - (iii) ти подаци налазе у авиону, у контејнеру који је отпоран на пламен.

- (б) Подаци наведени у (а) обухватају:
1. копију оперативног плана лета;
 2. копију одговарајућег дела техничке књиге авиона;
 3. *NOTAM* за одговарајуће руте, ако их је авио-превозник, из одређених разлога, издао;
 4. документацију о маси и положају тежишта авиона, ако је прописано у OPS 1.625;
 5. обавештење о посебним врстама робе.

OPS 1.145 Овлашћење за инспекцијски надзор

Авио-превозник је дужан да омогући овлашћеним лицима ваздухопловних власти које су издале *AOC* да, у било које време, могу да уђу у било који авион који се користи у складу са *AOC*, као и да им допусти приступ и боравак у пилотској кабини. Вођа ваздухоплова може да одбије приступ ако се, по његовом мишљењу, тиме угрожава сигурност лета.

OPS 1.150 Израда документације и записа

- (а) Авио-превозник је дужан да:
1. овлашћеним лицима ваздухопловних власти омогући приступ свим документима и записима који се односе на лет или на одржавање авиона;
 2. благовремено припреми све документе и записе које захтевају ваздухопловне власти.
- (б) Вођа ваздухоплова мора благовремено, на захтев овлашћених лица ваздухопловних власти, да покаже документацију која мора да се налази у авиону.

OPS 1.155 Чување документације

Авио-превозник је дужан да обезбеди:

1. чување оригиналних докумената или њихових копија у одређеном року, чак и ако више није корисник тог авиона;
2. другом авио-превознику приступ документацији коју је дужан да чува о сваком члану посаде, у складу с одељком Q, уколико тај члан посаде постане члан посаде авиона другог авио-превозника.

OPS 1.160 Чување, подношење и коришћење записа са уређаја за снимање параметара лета

- (а) Чување записа
1. Авио-превозник је дужан да 60 дана после удеса авиона у коме се налази уређај за снимање параметара лета, чува забележене податке који се односе на тај удес, а који су сачувани у уређају за снимање параметара лета, изузев ако орган надлежан за истраживање узрока удеса не одлучи другачије;

2. Авио-превозник који је користио авион са уграђеним уређајем за снимање параметара лета, мора да чува податке 60 дана после незгоде која се обавезно пријављује, изузев ако постоји претходно одобрење ваздухопловних власти или ако орган надлежан за испитивање узрока удеса не одлучи другачије;
 3. По налогу ваздухопловних власти, авио-превозник који користи авион у коме се налази уређај за снимање параметара лета, мора да чува првобитно забележене податке 60 дана, ако орган надлежан за истраживање узрока удеса не одлучи другачије;
 4. Ако авион мора да има уређај за снимање параметара лета, авио-превозник је дужан да:
 - (i) чува записе о снимљеним параметрима лета за време коришћења авиона, као што је прописано у OPS 1.715, 1.720 и 1.725, изузев у случају провере и одржавања уређаја за снимање параметара лета када може да избрише снимљени материјал, осим материјала који је снимљен у последњих 60 минута;
 - (ii) чува документ који садржи податке потребне за поновно позивање и претварање сачуваних података у техничке јединице.
- (б) Подношење записа
Авио-превозник који користи авион у коме се налази уређај за снимање параметара лета је обавезан да, у прихватљивом року, на захтев ваздухопловних власти, поднесе на увид доступне, односно сачуване податке, забележене уређајем за снимање параметара лета.
- (в) Коришћење записа
1. Подаци са уређаја за снимање звука у пилотској кабини могу да се користе само за потребе истраге удеса или незгоде који се обавезно пријављују, а у друге сврхе могу да се користе само уз сагласност члана посаде на којег се односе.
 2. Подаци са уређаја за снимање параметара лета могу да се користе само за потребе истраге удеса или незгоде који се обавезно пријављују, изузев ако те записе авио-превозник:
 - (i) користи за потребе пловидбености или одржавања ваздухоплова;
 - (ii) користи за идентификацију;
 - (iii) објављује у складу са одговарајућим процедурама.

OPS 1.165 Закуп авиона

- (а) Појмови који се користе имају следеће значење:
1. закуп авиона без посаде (*dry lease*) – када се авион користи у складу са уверењем о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта закупца;
 2. закуп авиона са посадом (*wet lease*) – када се авион користи у складу са уверењем о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта закуподавца;

- (б) Закуп авиона између авио-превозника из држава чланица ЕУ и из Републике Србије
1. Давање у закуп авиона са посадом. Авио-превозник који даје авион с посадом другом авио-превознику из ЕУ или из Републике Србије, у складу са Уредбом (ЕС) број 1008/2008 Европског парламента и Савета од 24. септембра 2008. године о заједничким правилима за обављање јавног авио-транспорта у Заједници задржава функције и одговорности прописане у одељку Ц овог прилога, и даље остаје одговоран за авион.
 2. Други видови закупа
 - (i) Изузев у случају закупа наведеног под (б)(1), авио-превозник који узима у закуп авион другог авио-превозника или даје у закуп авион другом авио-превознику, мора од ваздухопловних власти предходно да прибави одобрење за узимање, односно давање авиона у закуп. Услови који су део овог одобрења морају бити садржани у уговору о закупу;
 - (ii) Елементи уговора о закупу које су одобриле ваздухопловне власти, изузев уговора који се односи на авион и посаду којим није предвиђен пренос функције и одговорности, сматраће се, у односу на закупљени авион, као одступање од АОС под којим се обављају летови.
- (в) Закуп авиона између авио-превозника из ЕУ или из Републике Србије и другог лица које је авио-превозник, али није из државе чланице ЕУ или из Републике Србије
1. Узимање у закуп авиона без посаде
 - (i) Авио-превозник из државе чланице ЕУ или из Републике Србије не сме да узме у закуп авион без посаде од авио-превозника из државе која није чланица ЕУ или који није из Републике Србије, осим уз претходну сагласност ваздухопловних власти. Услови који су саставни део одобрења, морају бити наведени у уговору о закупу авиона;
 - (ii) Авио-превозник из државе чланице ЕУ или из Републике Србије је дужан да обезбеди, ако се ради о узимању у закуп авиона без посаде, да се о свим одступањима у односу на захтеве прописане у одељцима К, Л и/или OPS 1.005(б) обавести ваздухопловна власт и да та одступања буду прихватљива за ваздухопловну власт;
 2. Узимање у закуп авиона са посадом
 - (i) Авио-превозник из државе чланице ЕУ или из Републике Србије не сме да узме у закуп авион с посадом од авио-превозника из државе која није чланица ЕУ или који није из Републике Србије без претходног одобрења ваздухопловних власти;
 - (ii) Авио-превозник из државе чланице ЕУ или из Републике Србије дужан је да у вези закупа авиона са посадом обезбеди:

- (А) да стандарди сигурности закуподавца који се односе на одржавање и обављање јавног авио-транспорта буду исти као важећи стандарди;
 - (Б) да је закуподавац авио-превозник који поседује АОС издат од државе потписнице Чикашке конвенције;
 - (В) да авион има уверење о пловидбености издато у складу са ICAO Анексом 8. Уверење о пловидбености које је издао надлежни орган државе чланице ЕУ или надлежни орган Републике Србије, а који није орган који је издао АОС, прихвата се, без даљег поступка, ако је издато у складу са одредбама Дела-21 (*Part 21*);
 - (Г) испуњење свих захтева ваздухопловних власти државе закупца.
3. Давање у закуп авиона без посаде
Авио-превозник из државе чланице ЕУ или из Републике Србије може, за потребе комерцијалног превоза, да да у закуп авион без посаде, авио-превознику из државе потписнице Чикашке конвенције, ако су испуњени следећи услови:
- (А) да је ваздухопловна власт, изузетно, ослободила авио-превозника обавезе да испуни одговарајуће захтеве OPS 1, пошто је ваздухопловна власт државе закупца писмено преузела одговорност за надзор, одржавање и коришћење авиона и пошто је авион избрисан из уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (АОС);
 - (Б) да се одржавање авиона врши у складу с одобреним програмом одржавања;
4. Давање у закуп авиона са посадом
Авио-превозник из државе чланице ЕУ или из Републике Србије који даје авион са посадом другом авио-превознику, у складу са Уредбом (ЕС) број 1008/2008 Европског парламента и Савета од 24. септембра 2008. године о заједничким правилима за обављање јавног авио-транспорта у Заједници и који задржава све функције и одговорности прописане у Одељку Ц овог прилога, остаје и даље одговоран за авион.

Додатак 1 OPS 1.005(а)

Коришћење авиона са перформасама класе Б

(а) Појмови

1. Панорамски лет је лет код кога се полетање и слетање врши са истог аеродрома.
2. Лет из места А у место Б је лет код кога се полетање и слетање врши са различитих аеродрома
3. Ноћ је време између завршетка сумрака и почетка свитања или други период између заласка и изласка сунца који пропишу ваздухопловне власти.

- (б) Лет, на које се односи овај додатак, може да се обавља уз следеће олакшице:
1. OPS 1.035 Систем квалитета
У случају малих авио-превозника, руководилац квалитета уједно може бити и одговорно лице, под условом да проверу система квалитета врши лице које није запослено код тог авио-превозника. Ова одредба се примењује и у случају када је одговорни руководилац уједно и одговорно лице за једну или више делатности.
 2. Резервисано
 3. OPS 1.075 Начини превоза лица
Не примењује се на летове који се обављају по правилима за визуелно летење (у даљем тексту: *VFR* летови) једномоторним авионом.
 4. OPS 1.100 Приступ пилотској кабини
 - (i) Авио-превозник је дужан да пропише услове за коришћење седишта члана летачке посаде за превоз путника.
 - (ii) Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди:
 - (А) да превоз путника на седишту члана летачке посаде не утиче на летење;
 - (Б) да путник који седи на седишту члана летачке посаде буде упознат са одговарајућим ограничењима и процедурама сигурности.
 5. OPS 1.105 Неовлашћени превоз
Није примењив на *VFR* летове једномоторним авионом.
 6. OPS 1.135 Додатни подаци и обрасци који морају да се налазе у авиону у току лета.
 - (i) За панорамске *VFR* летове једномоторним авионом у току дана, у авиону се не морају налазити следећа документа:
 - (А) оперативни план лета;
 - (Б) техничка књига авиона;
 - (В) *NOTAM/AIS* документи;
 - (Г) метеоролошки подаци;
 - (Д) обавештење о посебним категоријама путника и сл;
 - (Ђ) обавештење о посебним врстама робе, укључујући и опасне материје итд.
 - (ii) За дневне *VFR* летове једномоторним авионом који се обављају из места А у место Б није потребно обавештење о посебним категоријама путника, дефинисано у OPS 1.135(a)(7).
 - (iii) За дневне *VFR* летове који се обављају из места А у место Б, оперативни план лета може бити у једноставнијем облику и усклађен са потребама лета.
 7. OPS 1.215 Коришћење услуга у ваздушном саобраћају:
При *VFR* летовима који се обављају дању, једномоторним авионом, мора се са службом која пружа услуге у ваздушном саобраћају одржавати необавезан контакт, који зависи од природе лета. Служба трагања и спасавања мора бити обезбеђена у складу са OPS 1.300.

8. OPS 1.255 Оперативни аеродромски минимуми
У случају VFR летова довољни су стандардни минимуми. Авио-превозник може да пропише додатне захтеве, узимајући у обзир: радио покривеност, конфигурацију терена, природу површине са које се полеће и слеће, услове за обављање летова и капацитет службе која пружа услуге у ваздушном саобраћају.
9. OPS 1.235 Поступци смањења нивоа буке
Нису примењиви за летове у VFR условима једномоторним авионом
10. OPS 1.240 Руте и подручја за обављање летова
Одредба (а)(1) се не примењује на панорамске летове који се обављају у дневним VFR условима једномоторним авионом.
11. OPS 1.250 Одређивање минималних висина лета
Авио-превозник је дужан да обезбеди да се дневни VFR летови обављају на ваздушним путевима или у подручју где је могуће сигурно надвишавање терена и да се приликом одређивања минималних висина лета узима у обзир температура, конфигурација терена, неповољни метеоролошки услови (нпр. озбиљна турбуленција, корекција температуре и притиска у односу на стандардне вредности).
12. OPS 1.255 Политика планирања горива
- (i) За панорамске летове авио-превозник је дужан да одреди минималну количину горива са којом мора да се заврши лет (финална резерва), која не може да буде мања од количине која је неопходна за лет у трајању од 45 минута.
 - (ii) За летове из места А у место Б авио-превозник мора да обезбеди да се при прорачуну корисног горива пред лет узме у обзир:
 - (А) гориво за таксирање (количина горива која се потроши пре полетања), ако је та количина значајна;
 - (Б) путно гориво (гориво неопходно за лет до дестинације);
 - (В) резервно гориво:
 - 1. рутна резерва (количина горива која није мања од 5% од планиране путне количине горива или, у случају поновног планирања у току лета, 5% од путног горива за остатак лета;
 - 2. финална резерва горива (гориво које је неопходно за додани лет у трајању од 45 минута за авионе са клипним моторима или 30 минута за авионе са млазним моторима);
 - (Г) гориво за лет до алтернативног аеродрома (гориво које је неопходно за лет до алтернативног аеродрома предвиђеног за одредишни аеродром, под условом да се захтева алтернативни аеродром);
 - (Д) додатно гориво (количина горива коју може да захтева вођа ваздухоплова као додатак на количину горива одређену од (А) до (Г)).

13. OPS 1.265 Превоз непожељних путника, депортованих лица и лица у притвору лица
За *VFR* летове једномоторним авионом, на којима се не превозе непожељни путници, депортована лица или лица у притвору, авио-превозник не мора да пропише процедуре за превоз ових категорија путника.
14. OPS 1.280 Заузимање путничких седишта
Није примењиво на *VFR* летове једномоторним авионом.
15. OPS 1.285 Обавештавање путника
Демонстрација употребе опреме у случају нужде и обавештавање путника морају бити прилагођени врсти лета. На летовима са једним чланом летачке посаде, пилот не може да буде укључен у обављање послова који би га ометали у вршењу летачких дужности.
16. OPS 1.290 Припрема лета
 - (i) Оперативни план лета није потребан за панорамске летове;
 - (ii) За летове из места А у место Б у дневним *VFR* условима, авио-превозник је дужан да обезбеди да за сваки лет буде попуњен поједностављен облик оперативног плана лета, који зависи од врсте лета.
17. OPS 1.295 Избор аеродрома
Не примењује се на *VFR* летове. Упутства за коришћење аеродрома, као и површина за полетање и слетање, морају бити у складу са захтевима OPS 1.220.
18. OPS 1.310 Места за чланове посаде
Ова одредба се не примењује на *VFR* летове који се обављају са два члана летачке посаде.
19. OPS 1.375 Праћење потрошње горива у току лета
Додатак 1 OPS 1.375 се не примењује на дневне *VFR* летове једномоторним авионом.
20. OPS 1.405 Започињање прилаза и настављање прилаза
Не примењује се на *VFR* летове.
21. OPS 1.410 Оперативни поступци— надвишавање висине прага писте
Не примењује се на *VFR* летове.
22. OPS 1.430 до 1.460, укључујући и додатке.
Не примењује се на *VFR* летове.
23. OPS 1.530 Полетање
 - (i) Наведене под (а) се примењују са следећим додатком: ваздухопловна власт може да прихвати и друге податке који се односе на перформансе које је установио авио-превозник на основу показних летова и реалних података. Наведене у (б) и (в) се примењује уз следеће додатке: ако се захтеви из овог одељка не могу испунити због физичког ограничења дужине полетно-слетне стазе и ако постоји јавни интерес и неопходност обављања летова, ваздухопловна власт може, у појединачном случају, да прихвати друге податке о перформансама који нису у супротности са подацима који су дати у

- летачком приручнику авиона, а који се односе на посебне процедуре које је утврдио авио-превозник.
- (ii) Авио-превозник који жели да обавља летове у складу са наведеним у (i) мора да има одобрење ваздухопловних власти које су издале *AOC*. Одобрење садржи:
 - (A) тип авиона;
 - (B) врсту летова;
 - (B) аеродроме и полетно-слетне стазе које ће се користити;
 - (Г) ограничење да се полетање обави према правилима метеоролошке видљивости (*VMC*);
 - (Д) оспособљеност чланова посаде;
 - (Ђ) ограничење за авионе који имају уверење о типу које је први пут издато пре 1. јануара 2005. године.
 - (iii) Лет мора да буде прихваћен од стране државе на чијој се територији налази аеродром.
24. OPS 1.535 Надвишавање препрека при полетању – авиони са више мотора
- (i) Одредбе наведене у (a)3, (a)4, (a)5, (б)2, (в)1, (в)2, као и Додатак не примењују се на летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*).
 - (ii) За летове који се обављају по правилима за инструментално летење и летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење одредбе наведене под (б) и (в) се примењују са следећим одступањима:
 - (A) Сматра се да постоји могућност визуелног навођења када је видљивост у току лета 1 500 m или већа;
 - (B) Потребна максимална ширина ваздушног пута је 300 m када је видљивост у току лета 1 500 m или већа;
25. OPS 1.545 Слетање на дестинацију и на алетранативне аеродроме
- (i) Одредба се примењује уз испуњење следећих услова: када се захтеви из ове одредбе не могу применити услед физичких ограничења која се односе на продужења полетно-слетне стазе и када постоји јасан јавни интерес и потреба за обављањем саобраћаја, ваздухопловна власт може појединачно да размотри сваки случај и да прихвати другачије податке о перформансама авиона који су у складу са летачким приручником авиона, а односе се на посебне поступке утврђене од стране авио-превозника на основу претходног искуства;
 - (ii) Авио-превозник који намерава да обавља летење сходно одредбама наведеним под (i) мора претходно да прибави одобрење ваздухопловне власти која је издала уверење о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (*AOC*). У одобрењу мора да буде наведено:
 - (A) тип авиона;
 - (B) врста лета;

- (В) аеродром и полетно-слетна стаза за слетање;
 - (Г) напомена да завршни прилаз и слетање морају да се обављају у *VMC* условима;
 - (Д) обавезна оспособљеност посаде;
 - (Ђ) ограничење да могу да се користе само авиони којима је прво уверење о типу издато пре 1. јануара 2005. године;
- (iii) Обављање ових летова мора да одобри ваздухопловна власт државе на чијој територији се налази аеродром на који се слеће.
26. OPS 1.550 Слетање на суву полетно-слетне стазу:
- (i) Ова одредба се примењује уз испуњење следећих услова: када се захтеви из ове одредбе не могу применити услед физичких ограничења која се односе на продужења полетно-слетне стазе и када постоји јасан јавни интерес и потреба за обављањем саобраћаја, ваздухопловна власт може појединачно да размотри сваки случај и да прихвати другачије податке о перформансама авиона који су у складу са летачким приручником авиона, а односе се на посебне поступке утврђене од стране авио-превозника на основу претходног искуства;
 - (ii) Авио-превозник који намерава да обавља летење сходно одредбама наведеним под (i) мора претходно да прибави одобрење ваздухопловне власти која је издала уверење о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (*AOC*). У одобрењу мора да буде наведено:
 - (А) тип авиона;
 - (Б) врста лета;
 - (В) аеродром и полетно-слетна стаза за слетање;
 - (Г) напомена да завршни прилаз и слетање морају да се обављају у *VMC* условима;
 - (Д) обавезна оспособљеност посаде;
 - (Ђ) ограничење да могу да се користе само авиони којима је прво уверење о типу издато пре 1. јануара 2005. године;
 - (iii) Обављање ових летова мора да одобри ваздухопловна власт државе на чијој територији се налази аеродром на који се слеће.
27. Резервисано
28. OPS 1.650 Летови који се обављају дању по правилима за визуелно летење (*VFR* летови)
 OPS 1.650 се примењује уз додатак: једномоторни авиони, којима је први пут издато уверење о пловидбености пре 22. маја 1995. године, могу да буду изузети од захтева наведених у (ђ), (е), (ж) и (з) од стране ваздухопловних власти, ако је за њихово испуњење неопходна модификација.
29. Део М (*Part M*) – М.А.704 – Приручник организације за обезбеђење континуиране пловидбености (*CAME*)
 Приручник организације за обезбеђење континуиране пловидбености (*CAME*) мора да буде прилагођен врсти летова који се обављају.
30. Део М (*Part M*) - М.А.306 Начин попуњавања техничке књиге авиона

- Ваздухопловна власт може да одобри једноставнији облик техничке књиге авиона, у зависности од лета који се обавља.
31. OPS 1.940 Састав летачке посаде
Прописано у (а)2, (а)4 и (б) није примењиво на летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење, изузев (а)(4) који се у потпуности примењује ако OPS 1 захтева два члана летачке посаде.
32. OPS 1.945 Прелазна обука и провера
(i) Прописано у (а)7 – летење на линији под надзором (*LIFUS*) се може обавити авионом одговарајуће класе. Број ових летова зависи од сложености летова.
(ii) Одредба из (а)8 се не примењује.
33. OPS 1.955 Одређивање вође ваздухоплова
Прописано у (б) се примењује на следећи начин:
Ваздухопловна власт може да прихвати скраћену обуку за вођу ваздухоплова, која одговара врсти летова који се обављају.
34. OPS 1.960 Вођа ваздухоплова са дозволом професионалног пилота авиона (*CPL*)
Прописано у (а)1(i) се не примењује на летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење.
35. OPS 1.965 Периодична обука и провера:
(i) Прописано у (а)1 се примењује на летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење, на следећи начин: обука и провера морају да одговарају врсти летова и класи авиона на којем члан летачке посаде обавља лет, укључујући и посебну опрему која се користи.
(ii) Прописано у (а)3(ii) се примењује на следећи начин: обука у авиону се може обавити са испитивачем за класу авиона (*CRE*), испитивачем у лету (*FE*) или испитивачем за тип авиона (*TRE*).
(iii) Прописано у (а)4(i) се примењује на следећи начин: проверу стручности може да обави испитивач за тип авиона (*TRE*), испитивач за класу авиона (*CRE*) или одговарајуће обучен вођа ваздухоплова кога је овластио авио-превозник, кога су прихватиле ваздухопловне власти, а који је обучен у складу са концептом унапређења потенцијала посаде (*CRM*).
(iv) прописано у (б)2 примењује се на летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење, на следећи начин: ако се летење одвија у сезонама које нису дуже од 8 узастопних месеци, једна провера стручности од стране авио-превозника мора бити спроведена пре почетка обављања јавног авио-транспорта.
36. OPS 1.968 Оспособљеност пилота за управљање авионом са било ког седишта
Додатак 1 се не примењује на *VFR* летове који се обављају дању, једномоторним авионом.
37. OPS 1.975 Оспособљеност члана летачке посаде за руте и аеродроме

- (i) За *VFR* летове који се обављају дању, прописано у (б), (в) и (г) се не примењују, изузев у случајевима када се захтева посебно одобрење за летење на аеродром који се налази на територији државе која захтева одобрење. Одобрење је дужан да прибави авио-превозник.
 - (ii) За *IFR* летове или *VFR* летове који се обављају ноћу, уместо прописаног од (б) до (г), оспособљеност летачке посаде за руте и аеродроме може бити призната уз следеће:
 - (А) ако у периоду од 12 месеци члан летачке посаде обави летове који обухватају најмање 10 рутних сектора у подручју обављања делатности и самостално се информисе о поступцима који се примењују на планираним аеродромима. Ова одредба се примењује само за најзахтевније аеродроме.
 - (Б) летови ка најзахтевнијим аеродромима се могу обавити под условом да:
 1. Је вођа ваздухоплова у предходних 36 месеци, у својству радећег члана летачке посаде или у својству посматрача, оспособљен за слетање/полетање на/са најзахтевнијих аеродрома;
 2. Се прилаз изводи у условима спољашње метеоролошке видљивости (*VMC*), са најмање дозвољене висине за одговарајући сектор;
 3. Чланови летачке посаде, пре лета, имају на располагању неопходне информације о аеродрому.
38. OPS 1.980 Летење на различитим типовима и верзијама авиона:
- (i) ове одредбе се не примењују на лет који се обавља дању, у *VFR* условима, клипним авионом са једним чланом летачке посаде;
 - (ii) за *IFR* летове и *VFR* летове који се обављају ноћу, захтев који је наведен у Додатку 1 OPS 1.980, у (г)2(i), а који се односи на 500 сати летења у одговарајућем саставу посаде пре коришћења овлашћења за тип или класу авиона уписаних у дозволи, се смањује на 100 сати или на 100 сектора, ако се један од уписа односи на класу авиона. Провера у лету мора да се обави пре него што пилот постане вођа ваздухоплова.
39. OPS 1.981 Захтеви који се односе на члана посаде који има дозволу пилота авиона и дозволу пилота хеликоптера
Ако лет обавља један члан посаде клипним авионом, прописано у (а)1 се не примењује.
40. Резервисано
41. OPS 1.1060 Оперативни план лета
За панорамске летове који се обављају дању у *VFR* условима не захтева се оперативни план лета. За летове из места А у место Б, који се обављају дању, у *VFR* условима, план лета може бити у једноставнијем облику који одговара врсти лета који се обавља.

42. OPS 1.1070 Приручник организације за обезбеђење континуиране пловидбености (*CAME*)
Приручник организације за обезбеђење континуиране пловидбености (*CAME*) мора да се прилагоди врсти летова који се обављају.
43. OPS 1.1071 Техничка књига авиона:
Примењиво је на начин наведен у Делу М (*Part M*) - М.А.306 - Систем попуњавања техничке књиге авиона
44. Резервисано
45. Резервисано
46. OPS 1.1240 Програми обуке:
Програми обуке морају бити прилагођени врсти летова који се обављају. Програми самосталне обуке могу бити прихватљиви у случају *VFR* летова.
47. OPS 1.1250 Листа поступака безбедносног прегледа авиона:
Не односи се на летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење.

Додатак 1 OPS 1.125

Документи који морају да се налазе у авиону у току лета
(Видети OPS 1.125)

У случају губитка или крађе докумената који су наведени у OPS 1.125, авион може да се користи док се лет не заврши у бази или у месту где је могуће обезбедити нова документа.

ОДЕЉАК Ц – Сертификација авио-превозника и надзор над авио-превозником

OPS 1.175 Општа правила за издавање уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (*AOC*)

Напомена 1: у Додатку 1 ближе су одређени садржај и услови за издавање уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (*AOC*).

Напомена 2: у Додатку 2 ближе су одређени захтеви руковођења и организације.

- (а) Авио-превозник може да користи авион у комерцијалне сврхе, у складу са условима наведеним у уверењу о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (*AOC*) (у даљем тексту: *AOC*).
- (б) Подносилац захтева за издавање или измену *AOC* мора да омогући ваздухопловним властима да провере сигурносне аспекте предложених летова.
- (в) Подносилац захтева за издавање *AOC*:
 1. не сме да поседује *AOC* који је издат од стране других ваздухопловних власти, изузев ако су заинтересоване ваздухопловне власти то посебно одобриле;

2. мора да има седиште и представништво на територији државе која је надлежна за издавање *АОС*;
 3. мора да докаже ваздухопловним властима да испуњава прописане услове који се односе на сигурност летења.
- (г) Ако авио-превозник поседује авионе који су уписани у регистаре више држава чланица ЕУ или у регистар Републике Србије, неопходно је да постоје споразуми којима се обезбеђује надзор над тим авионима.
- (д) Авио-превозник је дужан да ваздухопловним властима омогући приступ својој организацији, приступ организацији са којом је закључио уговор о одржавању авиона (одобреној у складу са Делом 145 (*Part-145*)) и приступ авионима, ради утврђивања сталне усклађености са захтевима OPS 1.
- (ђ) *АОС* се може изменити, суспендовати или одузети ако ваздухопловна власт закључи да авио-превозник више не може да обавља јавни авио-транспорт са прописаним нивоом сигурности.
- (е) Авио-превозник је дужан да ваздухопловним властима, на задовољавајући начин, докаже:
1. да његова организација и руководство одговарају врсти и обиму јавног авио-транспорта који обавља;
 2. да има дефинисане поступке за вршење сталног надзора над летовима које обавља.
- (ж) Авио-превозник мора да именује одговорног руководиоца, прихватљивог за ваздухопловне власти, који треба да обезбеди да се летачка делатност и одржавање, у потпуности, могу финансирати и обављати у складу са стандардима које захтевају ваздухопловне власти.
- (з) Авио-превозник мора да именује одговорна лица, прихватљива за ваздухопловне власти, која су одговорна за руковођење и надзор:
1. летачке делатности;
 2. система одржавања;
 3. обуке посаде;
 4. земаљске делатности.
- (и) Једно лице може да буде именовано на више руководећих функција, ако је то прихватљиво за ваздухопловне власти. Авио-превозник који запошљава 21 или више лица са пуним радним временом, мора да именује најмање два одговорна лица.
- (ј) Ако авио-превозник запошљава 20 или мање лица са пуним радним временом, једну или више одговорних функција може да обавља одговорни руководилац ако је то прихватљиво за ваздухопловне власти.
- (к) Авио-превозник је одговоран да сваки лет буде обављен у складу са оперативним приручником.
- (л) Авио-превозник је дужан да обезбеди техничка средства која омогућавају сигурно земаљско опслуживање авиона.
- (љ) Авио-превозник је дужан да опреми авионе и оспособи посаду, у складу са захтевима за подручје обављања летова и врсту делатности.

- (м) Авио-превозник мора да испуни захтеве одржавања у складу са Делом М (*Part M*), за све авионе којима обавља јавни авио-транспорт, под условима дефинисаним у *AOC*.
- (н) Авио-превозник је дужан да ваздухопловним властима достави примерак оперативног приручника, као што је наведено у одељку П, као и његове измене и допуне.
- (њ) Авио-превозник мора да одржава објекте, уређаје и средства у главној бази, сходно врсти и подручју обављања делатности.

OPS 1.180 Издавање, измена и продужење важења *AOC*

- (а) За издавање, измену и продужење важење *AOC* неопходно је:
 1. Да авиони којима се обавља јавни авио-транспорт поседују уверење о пловидбености које је издато у складу са Уредбом Европске комисије број 1702/2003 од 24. септембра 2003 године, која предвиђа спровођење правила за издавање уверења о пловидбености и заштити животне средине за ваздухоплове и производе везане за њих, делове и уређаје, као и за издавање уверења организацијама за пројектовање и производњу од стране државе чланице ЕУ. Уверење о пловидбености које је издала држава чланица ЕУ, а која није издалац *AOC*, прихвата се, без вођења поступка признавања, ако је издато у складу са одредбама Дела 21 (*Part 21*);
 2. Да је ваздухопловна власт одобрила систем одржавања у складу с Делом М (*Part M*), Одељак Г;
 3. Да авио-превозник ваздухопловним властима докаже да је способан да:
 - (i) успостави и одржава одговарајућу организацију;
 - (ii) успостави и одржава систем квалитета, у складу са одредбама наведеним у OPS 1.035;
 - (iii) утврди захтеване програме обуке;
 - (iv) испуни прописане захтеве одржавања авиона, у складу са врстом и обимом саобраћаја, укључујући и одредбе које су прописане у OPS 1.175(е) до (м);
 - (v) испуни захтеве из OPS 1.175.
- (б) Поред наведеног у OPS 1.185(ђ), авио-превозник је обавезан да, у што краћем року, обавести ваздухопловну власт о промени података у складу са одредбама OPS 1.185(а).
- (в) Ако ваздухопловна власт није уверена да су испуњени услови наведени у (а), може да захтева да се обави један или више показних летова, који могу бити и комерцијални летови.

OPS 1.185 Административни захтеви

- (а) Авио-превозник је дужан да уз захтев за прво издавање *AOC*, његову измену или продужење важења, достави:
 1. званичан и пословни назив подносиоца захтева, као и адресу;

2. опис предложеног саобраћаја;
 3. опис организације руковођења;
 4. име одговорног руководиоца;
 5. имена одговорних лица, укључујући лица која су одговорна за летачку делатност, систем одржавања, обуку посаде и земаљску делатност, њихове квалификације и искуство;
 6. оперативни приручник.
- (б) У погледу система одржавања авиона, приликом првог издавања *AOC*, а по потреби, и приликом измене или продужења важења *AOC*, авио-превозник мора, за сваки тип авиона који ће користити за обављање јавног авио-транспорта да приложи следеће податке:
1. Приручник организације за обезбеђење континуиране пловидбености (*SAME*);
 2. Програм одржавања авиона;
 3. Техничку књигу авиона;
 4. Техничке спецификације из уговора о одржавању закљученог између авио-превозника и организације за одржавање која је овлашћена у складу са Делом-145 (*Part-145*);
 5. Број авиона.
- (в) Захтев за прво издавање *AOC* подноси се најкасније 90 дана, а оперативни приручник најкасније 60 дана пре почетка планираног обављања саобраћаја.
- (г) Захтев за измену *AOC* поднеси се најкасније 30 дана пре планираних промена, изузев ако је другачије договорено с ваздухопловним властима.
- (д) Захтев за продужење важења *AOC* поднеси се најкасније 30 дана пре истека његовог важења, изузев ако је другачије договорено с ваздухопловним властима.
- (ђ) О променама одговорних лица, осим у изузетним околностима, ваздухопловна власт мора бити обавештена најкасније 10 дана пре планиране промене.

Додатак 1 OPS 1.175

Садржај уверења о способности за обављање јавног авио-транспорта (*AOC*)

У *AOC* морају да буду наведени:

- (а) назив и седиште авио-превозника;
- (б) датум издавања и рок важења *AOC*;
- (в) опис врсте одобреног јавног авио-транспорта;
- (г) тип авиона који су одобрени за обављање делатности;
- (д) ознаке регистрације одобрених авиона, изузев ако је авио-превозник претходно прибавио сагласност ваздухопловних власти за другачији начин обавештавања о ознакама регистрације авиона којима обавља јавни авио-транспорт на основу *AOC*;
- (ђ) одобрена подручја за обављање јавног авио-транспорта;
- (е) посебна ограничења;
- (ж) посебна одобрења/сагласности као што су:
CAT II/CAT III (укључујући одобрени минимум), *MNPS*, *ETOPS*, *RNAV*, *RVSM*, превоз опасних материја;

Додатак 2 OPS 1.175

Руковођење и организација имаоца АОС

(а) Опште одредбе

Авио-превозник је дужан да обезбеди стабилну и ефикасну руководећу структуру како би обезбедио сигурно обављање јавног авио-транспорта. Одговорна лица морају да имају доказане руководеће способности и одговарајуће техничке, односно оперативне квалификације у ваздухопловству;

(б) Именовани руководиоци

1. Опис дужности и одговорности именованих руководилаца и њихова имена, морају да буду наведени у оперативном приручнику, а о свакој њиховој планираној, односно стварној промени или промени дужности које обављају, ваздухопловна власт мора да буде писмено обавештена;
2. Ако је именовани руководилац одсутан, авио-превозник мора да предузме одговарајуће мере ради обезбеђења сталног надзора;
3. Лице које је за руководиоца именовано један имаоца АОС не може да именује за руководиоца други имаоца АОС, изузев ако то прихвати ваздухопловна власт која је издала АОС;
4. У уговору о раду именованих руководилаца мора да буде наведен довољан број радних сати тако да могу да обављају руководеће дужности примерене врсти и обиму саобраћаја.

(в) Број особља и надзор над особљем

1. Чланови посаде

Авио-превозник је дужан да запосли довољан број чланова летачке и кабинске посаде за планирани саобраћај. Чланови летачке посаде морају да буду обучени и проверени у складу са Одељком Н, а чланови кабинске посаде у складу са Одељком О;

2. Земаљско особље

- (i) Број земаљског особља зависи од врсте саобраћаја и његовог обима. Лица која обављају оперативне послове и послове земаљског опслуживања авиона морају да буду обучена и свесна својих одговорности;
- (ii) Авио-превозник који је уговором поверио обављање појединих услуга другој организацији, одговоран је за одржавање прописаног нивоа сигурности и других стандарда. Одговорно лице авио-превозника мора да обезбеди да сваки запослени у организацији са којом је закључен уговор о обављању појединих услуга испуњава прописане услове;

3. Интерни надзор

- (i) Број лица одређених за вршење надзора зависи од структуре авио-превозника и броја запослених.
- (ii) Дужности и одговорности лица које врши надзор морају да буду тачно одређене, а друге обавезе морају бити одређене тако да му омогућавају вршење надзора.

- (iii) Надзор над члановима посаде и над земаљским особљем врше лица која имају одговарајуће искуство и личне квалитете у складу са стандардима наведеним у оперативном приручнику.
- (г) Услови смештаја
 1. Авио-превозник мора да обезбеди одговарајући простор у свакој оперативној бази за рад особља чији послови директно утичу на сигурност летења. Посебна пажња мора да се посвети потребама земаљског особља које је повезано с оперативним надзором, чувањем и објављивањем важних података, као и потребама лица која раде на пословима планирања лета;
 2. Службе морају благовремено да доставе оперативна упутства и друге информације свима којима су они неопходни;
- (д) Документација
Авио-превозник врши израду, измене и допуне оперативног приручника, као и друге документације.

ОДЕЉАК Д – Оперативни поступци

OPS 1.192 Појмови

Појмови који се користе у овом одељку имају следећа значења:

- (а) одговарајући аеродром је аеродром који авио-превозник сматра задовољавајућим у погледу особина полетно-слетне стазе и захтева који се односе на перформансе авиона. У време које је предвиђено за коришћење, аеродром треба да буде отворен и да на њему постоји: служба за пружање услуга у ваздушном саобраћају, метеоролошка служба и служба за ванредне ситуације. Аеродром треба да буде опремљен навигационим средствима, средствима за комуникацију и одговарајућим осветљењем;
- (б) продужени летови двомоторних авиона (*Extended Range Operations for Two Engine Aeroplanes - ETOPS*) (у даљем тексту: *ETOPS* летови) су летови који се обављају двомоторним авионима који имају одобрење издато од стране ваздухопловних власти (*ETOPS* одобрење). Одобрењем се авио-превознику дозвољава да користи авион за летове на већој удаљености од одговарајућег аеродрома од оне удаљености која је одређена у OPS 1.245(а);
- (в) одговарајући алтернативни аеродром на рути за потребе *ETOPS* летова је аеродром који се користи за *ETOPS* летове. У време коришћења аеродрома мора да ради служба за пружање услуга у ваздушном саобраћају и мора да постоји најмање један инструментални прилаз;
- (г) алтернативни аеродром на рути (*En Route Alternate Aerodrome - ERA*) (у даљем тексту: *ERA*) је одговарајући аеродром на рути који може да се планира;
- (д) 3% *ERA* је алтернативни аеродром на рути који се одређује у циљу смањења рутне резерве горива на 3%;
- (ђ) изоловани аеродром: уколико ваздухопловна власт прихвати, одредишни аеродром се сматра изолованим ако је захтевана количина горива (гориво за скретање са руте

- заједно са завршном количином горива) која је потребна за летење до најближег одговарајућег алтернативног аеродрома већа од:
- количине горива потребног за лет у трајању од два сата или у трајању од 45 минута, плус 15% од планираног путног времена које авион проводи на висини крстарења (бира се мања вредност) - за авионе са клипним моторима;
 - количине горива неопходног за два сата лета при стандардној потрошњи горива у фази крстарења изнад дестинације, укључујући финалну резерву горива - за авионе са млазним моторима;
- (е) одговарајућа позиција је позиција која може да се одреди употребом опреме за мерење растојања (*DME*), одговарајућег постављеног *NDB*, *VOR*, *SRE* или *PAR* или неког другог положаја између 3 NM и 5 NM од прага полетно-слетне стазе, а који независно одређује позицију авиона;
- (ж) критична фаза лета су: залет; путања лета при полетању; финални прилаз; слетање, укључујући рулање при слетању и друге фазе лета које одреди вођа ваздухоплова;
- (з) рутна резерва је количина горива која је неопходна да се избегну непредвиђене околности које могу да имају утицај на потрошњу горива у току лета ка одредишном аеродрому, одступања у потрошњи горива у односу на стандардну потрошњу горива, одступања од прогнозираних метеоролошких услова и одступања од планиране руте и нивоа крстарења, односно висине;
- (и) одвојене полетно-слетне стазе су полетно-слетне стазе на истом аеродрому које имају одвојене површине за слетање. Одвојене полетно-слетне стазе могу да буду физички одвојене или да се укрштају, тако да ако је једна полетно-слетна стаза затворена, то не спречава планирана слетања и полетања на другој полетно-слетној стази. За сваку полетно-слетну стазу мора да постоји посебна прилазна процедура и посебно навигационо средство;
- (ј) брзина крстарења са једним неисправним мотором за потребе *ETOPS* летова је одобрена брзина која је у оквиру граничних вредности за одређени тип авиона и за планирано подручје обављања летова. Брзину крстарења одређује авио-превозник, а одобравају је ваздухопловне власти;
- (к) *ETOPS* подручје је део ваздушног простора у коме авион који је одобрен за *ETOPS* летове, при одобреној брзини крстарења, са једним неисправним мотором, у условима мирне атмосфере (при стандардним условима), све време остаје у одобреним границама за *ETOPS* летове;
- (л) отпрема авиона планираног за *ETOPS* летове почиње од момента када авион почне да се креће на сопствени погон у циљу припреме за полетање, до када важе и планирани *ETOPS* минимуми.

OPS 1.195 Оперативна контрола

Авио-превозник је дужан да:

- (а) одреди начин оперативне контроле који одобрава ваздухопловна власт;
- (б) врши оперативну контролу летова који се обављају у складу са условима наведеним у његовом *AOC*.

OPS 1.200 Оперативни приручник

Авио-превозник је дужан да изради оперативни приручник у складу са Одељком II овог прилога којим су прописани оперативни поступци којих се мора придржавати оперативно особље.

OPS 1.205 Стручност оперативног особља

Авио-превозник је дужан да обезбеди да оперативно особље које обавља летачке или земаљске послове, као и особље чији рад утиче на ове послове, буде обучено на одговарајући начин. Оперативно особље мора да покаже да је способно да обавља одговарајуће задатке и да је свесно своје одговорности.

OPS 1.210 Утврђивање процедура

- (а) Авио-превозник је обавезан да, за сваки тип авиона, утврди процедуре и упутства која садрже дужности земаљског особља и чланова посаде за све послове на земљи и у току лета.
- (б) Авио-превозник мора да утврди листе провере за све фазе лета у редовним и ванредним условима и у случају нужде, у циљу примене поступака прописаних у оперативном приручнику.
- (в) У току критичних фаза лета авио-превозник не сме да захтева да члан посаде предузима друге радње, изузев оних које су неопходне за сигурно обављање лета (видети OPS 1.192)

OPS 1.215 Коришћење услуга службе за пружање услуга у ваздушном саобраћају (ATS)

Авио-превозник је дужан да користи услуге службе за пружање услуга у ваздушном саобраћају.

OPS 1.216 Оперативне инструкције у току лета

Авио-превозник је дужан да обезбеди да оперативне инструкције које он даје у току лета, а које проузрокују промену у плану лета буду усклађене са инструкцијама које даје служба за пружање услуга у ваздушном саобраћају, пре него што се проследи посади авиона.

OPS 1.220 Коришћење аеродрома (Видети OPS 1.192)

Авио-превозник може да користи само онај аеродром који одговара типу авиона и врсти лета.

OPS 1.225 Оперативни минимум аеродрома

- (а) Авио-превозник је дужан да у оперативном приручнику наведе оперативни минимум аеродрома који је утврђен у складу са OPS 1.430 за сваки полазни, одредишни или алтернативни аеродром који може да користи у складу са одредбама OPS 1.220.
- (б) Ако ваздухопловна власт одреди строжије критеријуме од оних који су прописани у оперативном приручнику, авио-превозник је дужан да их примењује.
- (в) Минимуми који су одређени за тип прилаза и процедуру слетања сматрају се применљивим ако:
 - 1. је опрема на земљи која је приказана на одговарајућој карти исправна;
 - 2. су системи у авиону који су потребни за одређени прилаз исправни;
 - 3. су испуњени захтеви који се односе на перформансе авиона;
 - 4. је посада оспособљена.

OPS 1.230 Поступци инструменталног одласка и прилаза

- (а) Авио-превозник може да користи само објављене процедуре инструменталног одласка и прилаза које је одобрила држава у којој се аеродром налази.
- (б) Изузетно од прописаног у (а), вођа ваздухоплова може да прихвати одобрење контроле летења да скрене са објављене руте одласка или прилаза, ако су при томе узети у обзир критеријуми за надвишавање препрека и услови у којима се обавља лет. Завршни прилаз мора да се изводи визуелно или по утврђеној процедури инструменталног прилаза.
- (в) Изузетно од прописаног у (а), авио-превозник може да користи и друге поступке инструменталног одласка и прилаза само ако их претходно одобри ваздухопловна власт државе на чијој територији се аеродром налази, а прихвати их ваздухопловна власт државе која је издала АОС.

OPS 1.235 Поступци за смањење нивоа буке

Авио-превозник је дужан да, за сваки тип авиона, установи одговарајуће оперативне поступке у одласку и у доласку/прилазу, под условом да:

- (а) сигурност лета није угрожена смањењем нивоа буке;
- (б) су поступци смањења нивоа буке једноставни и сигурни и не захтевају повећање радног оптерећења посаде у току критичних фаза лета;
- (в) су за сваки тип авиона прописани поступци смањења буке у одласку, који су у складу са ИКАО документом 8168 (Процедуре за услуге вођења, *PANS-OPS*, том I:
 - 1. први поступак у одласку којим се смањује ниво буке (*NADP 1*) је дефинисан са циљем смањења нивоа буке у близини аеродрома;
 - 2. други поступак у одласку којим се смањује ниво буке (*NADP 2*) је дефинисан са циљем смањења нивоа буке на даљину;
 - 3. као додаток, профил лета при сваком *NADP* поступку може имати само једну секвенцу активности.

OPS 1.240 Руте и подручја летења

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се лет одвија само на рутама или изнад подручја:
1. на којима постоји одговарајућа земаљска опрема и одговарајуће службе за планирани лет, укључујући и метеоролошку службу;
 2. за које су карактеристике авиона који намерава да користи такве да могу да испуне захтеване минималне висина лета;
 3. на којима опрема авиона који планира да користи испуњава минимум потребне опреме за планиране летове;
 4. за која су доступне одговарајуће карте и мапе (видети OPS 1.135(a)(9));
 5. на којима су, ако се користе двомоторни авиони, на располагању одговарајући аеродроми у оквиру прописаних граница времена / удаљености сходно OPS 1.245;
 6. на којима су, ако се користе једномоторни авиони, на располагању површине које омогућавају сигурно принудно слетање.
- (б) Авио-превозник је дужан да летове обавља са свим ограничењима на рути или у подручју летења, која су утврдиле ваздухопловне власти.

OPS 1.241 Летење у ваздушном простору са смањеним минималним вертикалним раздвајањем

Авио-превозник може да лети у деловима ваздушног простора где је, у складу са Регионалним споразумом о ваздушној пловидби, минимум вертикалног раздвајања 300 m (1000 ft), ако то одобри ваздухопловна власт (*R/S/M* одобрење)(Видети и OPS 1.872).

OPS 1.243 Летење у подручјима у којима се захтевају посебне навигацијске карактеристике

- (а) Авио-превозник мора да буде овлашћен за летење у деловима ваздушног простора или на рутама за које се захтевају посебне навигацијске карактеристике и да располаже авионом који је сертифициван за обављање таквих летова (видети OPS 1.865(в)(2), 1.870 и 1.872).
- (б) Авио-превозник који лети у областима наведеним у (а) је обавезан да у оперативни приручник унесе поступке у вези са кретањем на рути које је прописала ваздухопловна власт у чијој је надлежности тај ваздушни простор.

OPS 1.245 Највећа удаљеност од одговарајућег аеродрома за двомоторне авионе без *ETOPS* одобрења

(видети OPS 1.192)

- (а) Авио-превозник који нема посебно одобрење ваздухопловних власти, у складу са OPS 1.246(а) (*ETOPS* одобрење), не сме да лети двомоторним авионом на рути која садржи тачку која је од одређеног аеродрома удаљена више него што је дозвољено:

1. За авионе са перформансама класе А и са:
 - (i) највећим одобреним бројем путничких седишта 20 или више;
 - (ii) максималном одобреном масом на полетању 45 360 kg или више,то је удаљеност која се прелети за 60 минута са једним неисправним мотором, при брзини крстарења која је одређена у складу са прописаним у (б);
 2. за авионе са перформансама класе А и са:
 - (i) највећим одобреним бројем путничких седишта 19 или мање;
 - (ii) максималном одобреном масом на полетању мањом од 45 360 kg,то је растојање које се прелети за 120 минута или, ако су одобриле ваздухопловне власти, до 180 минута за млазне авионе, при брзини крстарења са отказом једног мотора која је одређена у складу са прописаним у (б);
 3. за авионе са перформансама класе Б и класе Ц:
 - (i) удаљеност која се прелети за 120 минута са једним неисправним мотором, при брзини крстарења која је прописана у (б);
 - (ii) 300 NM, у зависности шта је мање;
- (б) Авио-превозник је дужан да одреди брзину за израчунавање максималне удаљености до одговарајућег аеродрома за сваки тип или варијанту двомоторног авиона која не прелази *ИМО* која се заснива на стварној брзини коју авион може да одржава са једним неисправним мотором.
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да оперативни приручник, у зависности од типа и варијанте авиона, садржи следеће податке:
1. брзину крстарења са једним неисправним мотором која је одређена под (б);
 2. највећу удаљеност од одговарајућег аеродрома која је одређена у складу са прописаним у (а) и (б).

Напомена: прописане брзине и висине (нивои лета) намењене су само за одређивање највеће удаљености до одговарајућег аеродрома.

OPS 1.246 Летење са повећаним долетом двомоторним авионима (ETOPS)

- (а) Авио-превозник који нема *ETOPS* одобрење не сме да лети преко граничних вредности растојања одређеног у складу са OPS 1.245.
- (б) За обављање *ETOPS* летова, авио-превозник мора да обезбеди одговарајући *ETOPS* алтернативни аеродром на рути, у оквиру одобреног времена скретања или времена скретања које се заснива на ограничењима из МЕЛ листе, у зависности које је краће (видети OPS 1.297(г)).

OPS 1.250 Одређивање минималних висина лета

- (а) Авио-превозник је дужан да одреди минималне висине лета и начин њиховог одређивања за делове руте на којима ће летети, а које обезбеђују прописано надвишавање препрека, узимајући у обзир услове из Одељака од Ф до И овог прилога.

- (б) Начин одређивања минималних висина лета мора да буде одобрен од стране ваздухопловних власти.
- (в) Ако су минималне висине лета које је одредила држава преко чије територије се лети, веће од оних које је одредио авио-превозник, примењују се веће вредности.
- (г) За одређивање минималних висина лета авио-превозник мора да узме у обзир:
 1. прецизност са којом може да се одреди положај авиона;
 2. могућа одступања у показивању висиномера који се користи;
 3. карактеристике терена (нпр. нагле промене надморске висине) на рути или у подручјима у којима ће се летети;
 4. могућност наиласка на неповољне метеоролошке услове (нпр. јака турбуленција и ниспона струјања);
 5. могуће грешке у ваздухопловним картама.
- (д) У циљу испуњења услова прописаних у (г), авио-превозник мора да узме у обзир:
 1. корекције температуре и одступања притиска од стандардних вредности;
 2. захтев контроле летења (*ATC*);
 3. сваку предвидиву случајност дуж планиране руте.

OPS 1.255 Политика планирања горива
(видети Додатак 1 OPS 1.255, Додатак 2 OPS 1.255)

- (а) Авио-превозник је дужан да пропише начин планирања горива ради планирања лета и планирања горива у току лета, како би обезбедио да авион у лету има довољну количину горива за планирани лет и резерву која омогућава одступања од планираног лета.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се планирање летова заснива на:
 1. поступцима из оперативног приручника и подацима који су изведени из:
 - (i) података добијених од произвођача авиона;
 - (ii) важећих података добијених из система за праћење потрошње горива за одређени авион;
 2. оперативним условима у којима треба да се обави лет, укључујући:
 - (i) реалне податке потрошње горива;
 - (ii) предвиђене масе авиона;
 - (iii) очекиване метеоролошке услове;
 - (iv) поступке и ограничења службе за пружање услуга у ваздушном саобраћају.
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да претполетни прорачун употребљивог горива неопходног за лет садржи:
 1. гориво за таксирање;
 2. путно гориво;
 3. резерву горива која се састоји од:
 - (i) рутне резерве горива (видети OPS 1.192);
 - (ii) горива за алтернацију, ако је алтернативни аеродром потребан (то не значи да се аеродром полетања узима као алтернативни аеродром за дестинацију);

- (iii) завршне резерве горива;
- (iv) додатног горива, ако је оно потребно за ту врсту лета (нпр. *ETOPS*);
- 4. екстра гориво ако то захтева вођа ваздухоплова.
- (г) Авио-превозник је дужан да пропише поступке за израчунавање потрошње горива у лету, ако је потребно да се лет настави дуж друге руте или ка одредишту које није планирано, која укључује:
 - 1. гориво потребно за преостали део лета;
 - 2. резерву горива која се састоји од:
 - (i) рутне резерве;
 - (ii) горива за алтернацију, ако је алтернативни аеродром потребан (то не подразумева да се аеродром полетања узима као алтернативни аеродром за дестинацију);
 - (iii) завршне резерве;
 - (iv) додатног горива, ако је потребно за ту врсту лета (нпр. *ETOPS*);
 - 3. екстра гориво, ако то захтева вођа ваздухоплова.

OPS 1.260 Превоз лица са ограниченом способношћу кретања

- (а) Авио-превозник је дужан да утврди поступке за превоз лица са ограниченом способношћу кретања (*PRM*).
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да лица са ограниченом способношћу кретања не буду смештена на седиштима на којима би њихов смештај могао да:
 - 1. омета посаду у раду;
 - 2. омета прилаз опреми за случај опасности;
 - 3. омета напуштање авиона у случају нужде.
- (в) Вођа ваздухоплова мора да буде обавештен да се на лету налазе лица са ограниченом способношћу кретања.

OPS 1.265 Превоз непожељних, депортованих и притворених лица

За превоз непожељних, депортованих или притворених лица, авио-превозник је дужан да утврди поступке којима се обезбеђује сигурност авиона и путника у њему. Вођа ваздухоплова мора да буде обавештен о превозу ових категорија путника.

OPS 1.270 Смештај пртљага и робе

(видети Додатак 1 OPS 1.270)

- (а) Авио-превозник је дужан да пропише поступке којима се обезбеђује да у кабину авиона буде унета само одређена количина ручног пртљага одговарајуће тежине и величине која може да буде сигурно смештена.
- (б) Авио-превозник је дужан да пропише поступке којима се обезбеђује да пртљак и роба који су унети у путничку кабину, а који би могли да проузрокује повреде и штету или да блокирају излазе и пролазе ако у току лета дође до њиховог

ненамерног померања, буду смештени у преграде које су направљене тако да спрече његово померање.

OPS 1.280 Смештај путника у кабини авиона

Авио-превозник је дужан да пропише поступке којима се обезбеђује да путници буду смештени тако да не ометају евакуацију из авиона и да могу на најбољи начин да помогну при евакуацији.

OPS 1.285 Обавештавање путника

Авио-превозник је у дужан да обезбеди:

(а) Опште услове:

1. да путници буду усмено обавештени о сигурносним мерама, при чему се може користити аудио-визуелни начин обавештавања;
2. да путницима буду на располагању упутства која садрже сигурносне информације које сликовито приказују употребу сигурносне опреме и коришћење излаза које могу да користе у случају нужде.

(б) Пре полетања:

1. да путници укратко буду обавештени о:
 - (i) режиму пушења;
 - (ii) обавезном подигнутом положају седишта, као и о обавезном забрављивању помоћног стола;
 - (iii) излазу за евакуацију;
 - (iv) ознакама за евакуацију које се налазе на поду авиона и њиховом коришћењу;
 - (v) смештању ручног пртљага;
 - (vi) ограничењу употребе преносивих електронских уређаја;
 - (vii) садржају и месту на којем се налазе сигурносна упутстава;
2. да је путницима показано:
 - (i) употреба сигурносних појасева и сигурносне опреме, укључујући и објашњење како да вежу и одвежу сигурносни појас и сигурносну опрему;
 - (ii) место где се налази опрема за кисеоник и начин њеног коришћења (OPS 1.770 и OPS 1.775). Путницима се мора скренути пажња да је у случају коришћења кисеоника пушење забрањено;
 - (iii) место на коме се налазе појасеви за спасавање и њихово коришћење (OPS 1.825).

(в) После полетања:

1. ако је потребно путнике треба потсетити на:
 - (i) правила о пушењу;
 - (ii) употребу сигурносних појасева и сигурносне опреме, укључујући предност везивања појасева и када то није обавезно.

(г) Пре слетања:

1. Ако је потребно, путнике треба подсети на:
 - (i) правила о пушењу;
 - (ii) употребу сигурносних појасева и сигурносне опреме;
 - (iii) обавезу да наслон седишта буде у подигнутом положају, а помоћни сто забрављен;
 - (iv) смештај ручног пртљага;
 - (v) ограничење употребе преносивих електронских уређаја.
- (д) После слетања:
 1. Путнике треба подсетити на:
 - (i) правила о пушењу;
 - (ii) коришћење сигурносних појасева и сигурносне опреме.
- (ђ) У ванредним ситуацијама у току лета, да путници буду упознати са поступцима које треба предузети.

OPS 1.290 Припрема за лет

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди попуњен оперативни план лета за сваки предвиђени лет.
- (б) Вођа ваздухоплова не сме да започне лет ако се предходно није уверио:
 1. да је авион пловидбен;
 2. да није планирано коришћење авиона на начин супротан од оног што је наведено у листи одступања конфигурације;
 3. да су на располагању инструменти и опрема неопходни за лет, у складу са одредбама Одељака К и Л овог прилога;
 4. да су инструменти и опрема у исправном стању, изузев оних којима је на основу МЕЛ листе дозвољено да буду у неисправном стању;
 5. да се у авиону налазе они делови оперативног приручника који су потребни за лет;
 6. да се у авиону налазе документи, обрасци и додатне информације прописани у OPS 1.125 и OPS 1.135;
 7. да се у авиону налазе важеће карте, мапе и друга документација или одговарајући подаци који су неопходни за планирани лет, укључујући и могућа одступања од планираног лета. У авиону се морају налазити и таблице за конверзију величина, које се користе на летовима који се обављају у подручјима у којима се висина, надморска висина и ниво лета изражавају у метрима;
 8. да су на располагању потребне земаљске службе и одговарајућа опрема за земаљско опслуживање;
 9. да су испуњени услови за обављање лета који су прописани у оперативном приручнику, а који се односе на гориво, мазиво и кисеоник, минималну сигурносну висину, оперативни минимум аеродрома и расположивост алтернативних аеродрома;
 10. да је терет правилно распоређен и осигуран;

11. да маса авиона на почетку полетања дозвољава да се лет обави у складу са Одељцима од Ф до И овог прилога;
12. да су испуњена додатна ограничења у односу на прописано у 9 и 11.

OPS 1.295 Избор аеродрома

- (a) Авио-превозник је дужан да приликом планирања лета пропише поступке за избор аеродрома одређења и алтернативних аеродрома, у складу са OPS 1.220.
- (б) Авио-превозник је дужан да у оперативном плану лета наведе алтернативни аеродром за полетање ако на основу метеоролошких података или карактеристика авиона није могућ повратак на аеродром полетања. Алтернативни аеродром за полетање мора да буде у оквиру:
 1. за двомоторне авионе:
 - (i) једног сата лета, са отказом једног мотора, при брзини крстарења, у складу са условима из летачког приручника авиона, стандардним условима мирне атмосфере и стварне масе авиона;
 - (ii) одобреног *ETOPS* времена и ограничењима из МЕЈ листе које не може да буде дуже од два часа, при брзини крстарења, са отказом једног мотора, у складу са условима из летачког приручника авиона, у стандардним условима мирне атмосфере и стварне масе авиона, за авионе и посаду овлашћене за обављање *ETOPS* летова; или
 2. два сата лета при брзини крстарења, са отказом једног мотора, у складу са условима из летачког приручника авиона, у стандардним условима мирне атмосфере, засновано на стварној маси полетања за авионе са три или четири мотора;
 3. ако летачки приручник авиона не садржи брзину крстарења са отказом једног мотора, брзина која се користи за израчунавање је брзина која се може постићи са исправним моторима када им је снага подешена на максималну сталну снагу.
- (в) Авио-превозник је дужан да за сваки *IFR* лет одреди најмање један аеродром као алтернативни аеродром за одредишни аеродром, изузев:
 1. ако су испуњена оба услова:
 - (i) да дужина планираног лета, од полетања до слетања или, у случају поновног планирања у току лета, у складу са прописаним у OPS 1.255(г), не прелази 6 сати;
 - (ii) да на одредишном аеродрому постоје и да су употребљиве две одвојене полетно-слетне стазе (видети OPS 1.192) за слетање и да су метеоролошки извештаји и прогнозе за одредишни аеродром такви да је у периоду од сат времена пре и сат времена после предвиђеног времена доласка на одредишни аеродром база облака најмање 2 000 ft или висина кружења + 500 ft, у зависности шта је веће, и видљивост најмање 5 km; или
 2. ако је одредишни аеродром изолован.

- (г) Авио-превозник мора да одреди два алтернативна аеродрома за одредишни аеродром у случају:
1. да метеоролошки извештаји и прогнозе за одредиште указују да ће један сат пре и један сат после предвиђеног времена доласка, временски услови бити испод примењивог планираног минимума (видети OPS 1.297(б)) или
 2. кад нису доступне метеоролошке информације.
- (д) Авио-превозник је дужан да у оперативном плану лета наведе алтернативне аеродроме.

OPS 1.297 Минимуми за планирање *IFR* летова

- (а) Минимум за планирање алтернативних аеродрома за полетање. Авио-превозник може да изабере алтернативни аеродром за полетање ако одговарајући метеоролошки извештај и прогноза указују да ће један сат пре и један сат после предвиђеног времена доласка на аеродром, временски услови бити у оквиру или изнад одређеног минимума за слетање, у складу са одредбама наведеним у OPS 1.225. База облака се узима у обзир ако су на располагању једино непрецизни прилази за слетање и/или слетања из кружног прилаза. Ограничења која се односе на лет с отказом једног мотора морају да се узму у обзир.
- (б) Минимум за планирање одредишног (изузев изолованог одредишног) аеродрома. Авио-превозник је дужан да изабере одредишни аеродром ако:
1. временски извештаји и прогнозе указују да ће један сат пре и један сат после предвиђеног времена доласка на аеродром, временски услови бити исти или бољи од планираног минимума:
 - (i) *RVR*/видљивост одређена у складу са OPS 1.225;
 - (ii) за непрецизне прилазе или кружне прилазе - да је база облака на минималној висини одлуке или изнад ње; или
 2. су за одредишни аеродром изабрана два алтернативна аеродрома сходно одредбама OPS 1.295(г).
- (в) Минимум за планирање:
1. Алтернативног аеродрома за деситинацију,
 2. Изолованог аеродрома,
 3. 3% *ERA* аеродрома,
 4. Алтернативног аеродром на рути који се захтева у фази планирања лета.
- Авио-превозник је дужан да одабере аеродром за једну од наведених сврха ако метеоролошки извештаји и прогнозе указују да ће, један сат пре и један сат после предвиђеног времена доласка на аеродром, временски услови бити исти или бољи од планираног минимума који је дат у Табели број 1.

Табела број 1: Минимум за планирање: алтернативног аеродрома за дестинацију, изолованог одредишног аеродрома, 3% ERA аеродрома и алтернативног аеродрома на рути

Тип прилаза	Минимум за планирање
Cat II и III	Cat I (напомена 1)
Cat I	Непрецизни прилаз (напомене 1 и 2)
Непрецизни прилаз	Непрецизни прилаз (напомене 1 и 2) плус 200 ft / 1 000 m
Кружни прилаз	Кружни прилаз

Напомена 1: RVR

Напомена 2: база облака треба да буде на минималној висини одлуке или изнад.

- (г) Минимум за планирање алтернативног аеродрома на рути при *ETOPS* летовима. Авио-превозник може да одреди аеродром као алтернативни аеродром на рути за *ETOPS* летове само ако временски извештаји и прогнозе указују да ће у предвиђеном времену за слетање и један сат после предвиђеног времена за слетање временски услови бити у оквиру планираног минимума или изнад њега, у складу са Табелом број 2. Авио-превозник мора у оперативном приручнику да пропише начин одређивања оперативних минимума на планираном алтернативном аеродрому на рути на *ETOPS* летовима.

Табела број 2: Минимум за планирање – *ETOPS*

Прилазна средства	База облака изнад алтернативног летелишта	Метеоролошки минимум видљивост/RVR
Поступак инструменталног прилаза	Одобрена висина одлуке (DH/DA) на коју је додато 200 ft	Одобрена видљивост на коју је додато 800 m
Непрецизни прилаз или прилаз из кружења	Одобрена минимална висина одлуке (MDH/MDA) на коју је додато 400 ft	Одобрена видљивост на коју је додато 1500 m

OPS 1.300 Попуњавање *ATS* плана лета

Авио-превозник не сме да започне лет ако *ATS* план лета није предат или ако нису предате потребне информације како би, у случају потребе, могла да буде активирана служба за узбуњивање.

OPS 1.305 Точење /истакање горива при укрцавању или искрцавању путника или када се путници налазе у авиону

(видети Додатак 1 OPS 1.305)

Авио-превозник не сме да точи или да истаче “*Avgas*” или “*wide cut*” врсту горива (нпр. *Jet-B* или друго слично гориво) ако може да дође до мешања горива док се путници

укрцавају или искрцавају из авиона или се налазе у авиону. У другим случајевима морају да се предузму потребне мере предострожности, а на авиону мора да ради обучено особље које је спремно да обави евакуацију авиона.

OPS 1.307 Точење/истакање *wide cut* горива

Авио-превозник је дужан да пропише поступке за точење/истакање *wide cut* горива (нпр. *Jet-B*) ако ту врсту горива користи.

OPS 1.308 Гурање и вуча авиона

- (а) Авио-превозник је дужан да процедуре гурања и вуче авиона усагласи са одговарајућим стандардима и поступцима.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се позиционирање пре и после таксирања не обавља возилом за вучу, без коришћења руде за вучу, изузев:
 - 1. ако је авион својом конструкцијом заштићен од оштећења управљачког система носног точка;
 - 2. ако је систем/поступак такав да летачкој посади указује да је дошло или да може да дође до оштећења;
 - 3. ако је возило за вучу без руде такве конструкције да спречава оштећење авиона.

OPS 1.310 Обавеза чланова посаде да буду на својим радним местима

- (а) Чланови летачке посаде
 - 1. У току полетања и слетања члан летачке посаде за кога се захтева да буде у пилотској кабини мора да се налази на свом месту;
 - 2. У току осталих фаза лета члан летачке посаде који је на дужности у пилотској кабини мора да остане на свом месту, изузев ако одсуствује ради обављања задатака који су повезани са летом или због физиолошких потреба. У тим случајевима за командама авиона мора да буде најмање један одговарајуће оспособљени пилот.
 - 3. Чланови летачке посаде који врше дужности у пилотској кабини морају да буду у пуној приправности. Ако се смањи степен приправности, морају да се предузму одговарајуће мере. Ако члан посаде осети неочекивани умор, вођа ваздухоплова може да примени поступак регулисаног одмора ако радна оптерећеност то дозвољава. Регулисани одмор се не сматра као део одмора при рачунању радног времена и не користи се у циљу оправдања радног времена.
- (б) Чланови кабинске посаде. Чланови кабинске посаде морају да буду на својим местима у критичним фазама лета у свим кабинама у којима се налазе путници.

OPS 1.311 Минимални број чланова кабинске посаде када је авион на земљи, а путници у кабини

(видети Додатак 1 OPS 1.311)

Ако се у авиону налазе путници, авио-превозник мора да обезбеди да се у путничкој кабини налази минималан број чланова кабинске посаде који је предвиђен у OPS 1.990(а), (б), (в) и (г), изузев у следећим случајевима:

(а) ако се авион налази на земљи, на паркинг позицији - број чланова кабинске посаде који су присутни у путничкој кабини авиона може да буде испод минималног броја предвиђеног у OPS 1.990(а), (б) и (в). У том случају на сваки пар излаза у случају опасности, за сваку палубу авиона, мора да буде по један члан кабинске посаде или један члан кабинске посаде за сваких 50 (или до 50) путника. Примењује се критеријум по коме је број чланова летачке посаде већи. Да би се предходно применило неопходно је:

1. да авио-превозник пропише поступак за брзо напуштање авиона са смањеним бројем чланова кабинске посаде којим се обезбеђује захтевани ниво сигурности. Поступак мора да буде прихваћен од стране ваздухопловних власти;
2. да се не врши точење/истакање горива;
3. да старији члан кабинске посаде, пре почетка уласка путника у авион, обави брифинг са осталим члановима кабинске посаде;
4. да старији члан кабинске посаде буде присутан у кабини авиона;
5. да је пре уласка путника у авион обављена провера путничке кабине.

Смањење броја чланова кабинске посаде није дозвољено ако се број чланова кабинске посаде одређује у складу са OPS 1.990(г).

(б) Ако при изласку путника из путничке кабине авиона није остало више од 20 путника у путничкој кабини, минималан број чланова кабинске посаде може да буде мањи од минималног броја који је одређен у складу са OPS 1.990(а), (б), (в) и (г), под условом да је:

1. авио-превозник прописао поступке за брзо напуштање авиона са смањеним бројем чланова кабинске посаде којима обезбеђује захтевани ниво сигурности које су прихватиле ваздухопловне власти;
2. старији члан кабинске посаде присутан у путничкој кабини.

OPS 1.313 Употреба слушалица са микрофоном

(а) Члан летачке посаде који мора да буде присутан у пилотској кабини мора да носи слушалице са микрофоном или сличним уређајем који је прописан у OPS 1.650(н) и/или 1.652(п) и да их користи као примарни уређај за разговор са пружаоцем услуга у ваздушном саобраћају (ATS):

- на земљи;
- кад добија дозволу за кретање;
- кад су мотори у раду;

- у току лета испод прелазне висине или испод 10 000 ft, у зависности шта је веће, и
 - кад вођа ваздухоплова сматра потребним.
- (б) У зависности од услова наведених у (а), микрофон или други одговарајући уређај мора да буде на месту које омогућава обављање двосмерне комуникације.

OPS 1.315 Помоћна средства за евакуацију у случају нужде

Авио-превозник је дужан да пропише поступке којима обезбеђује да се пре таксирања, полетања и слетања, као и када је сигурно и прикладно, ставе у стање приправности помоћна средства за хитну евакуацију у случају нужде која се аутоматски активирају.

OPS 1.320 Седишта, сигурносни појасеви и сигурносни појасеви за посаду

- (а) Чланови посаде
1. У току полетања и слетања, као и кад то вођа ваздухоплова сматра потребним у циљу сигурности, члан посаде мора бити везан свим уграђеним сигурносним појасевима за посаду;
 2. У току осталих фаза лета сваки члан летачке посаде у летачкој кабини мора да буде везан сигурносним појасом док се налази на свом месту.
- (б) Путници
1. Пре полетања и слетања, у току таксирања, као и када то сматра потребним у циљу сигурности, вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да сваки путник у кабини седи на своме седишту и да је везан сигурносним појасом или уграђеним сигурносним везама;
 2. Авио-превозник је дужан да пропише, а вођа ваздухоплова да обезбеди да више лица може да седи на једном седишту само на одређеним местима, и то само ако је у питању једна одрасла особа и једна беба која је одговарајуће везана додатним појасом или другим средством за везивање.

OPS 1.325 Обезбеђивање путничке кабине и бифеа

- (а) Авио-превозник је дужан да пропише поступке којима се обезбеђује да у току таксирања, полетања и слетања сви излази и путеви за евакуацију буду слободни.
- (б) Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да пре полетања, слетања и када то сматра потребним у циљу сигурности, пртљаг и опрема буду правилно осигурани.

OPS 1.330 Доступност опреме у случају ванредне ситуације

Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да одговарајућа опрема у случају нужде буде лако доступна за хитну употребу.

OPS 1.335 Пушење у авиону

- (a) Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да се у авиону не пуши:
1. ако то сматра потребним у интересу сигурности;
 2. ако је авион на земљи, изузев ако је то посебно одобрено у складу са поступцима прописаним у оперативном приручнику;
 3. изван простора одређених за пушење, у пролазима и у тоалетима.
 4. у робним одељцима и у другим деловима у којима се превози роба, а која није смештена у контејнере који су отпорни на пламен или нису покривени покривачима отпорним на пламен;
 5. у деловима кабине у које се доводи кисеоник.

OPS 1.340 Метеоролошки услови

- (a) На *IFR* летовима вођа ваздухоплова мора да:
1. започне полетање;
 2. настави лет иза тачке од које важи преправљени план лета у случају измене плана у току лета,
- ако има податке који указују да су очекивани метеоролошки услови, у очекивано време доласка, на одредишту и изабраном алтернативном аеродрому прописаном у OPS 1.295 на планираном минимуму или изнад минимума који је прописан у OPS 1.297.
- (б) На *IFR* летовима вођа ваздухоплова може да настави лет ка планираном одредишном аеродрому ако последње доступне информације указују да ће, у очекивано време доласка, временски услови на одредишном аеродрому или једном алтернативном аеродрому за одредишни аеродром бити на или изнад примењивог минимума.
- (в) На *IFR* летовима вођа ваздухоплова сме да настави лет после:
1. тачке одлуке ако се користи поступак са смањеном количином рутног горива (видети Додатак 1 OPS 1.255); или
 2. унапред одређене тачке ако се користи поступак са раније одређеном тачком (видети Додатак 1 OPS 1.255),
- ако располаже подацима који указују да су очекивани метеоролошки услови, у очекивано време доласка, на одредишном или одабраном алтернативном аеродрому прописаном у OPS 1.295 на оперативном минимуму аеродрома, прописаном у OPS 1.225, или изнад њега.
- (г) На *VFR* летовима вођа ваздухоплова може да започне полетање ако одоварајући метеоролошки извештаји и прогнозе указују да ће метеоролошки услови на рути или на делу руте којом ће да лети у *VFR* условима, у одређеном времену, одговарати условима лета.

OPS 1.345 Лед и други контаминирајући материјал - поступци на земљи

- (а) Авио-превозник је дужан да пропише поступке који се примењују при прегледу авиона на земљи, при одлеђивању авиона и поступке против залеђивања авиона.
- (б) Вођа ваздухоплова не сме да започне полетање пре него што су спољашње површине очишћене од наслага које би могле да утичу на перформансе и управљивост авиона, изузев ако је то предвиђено у летачком приручнику авиона.

OPS 1.346 Лед и други контаминирајући материјал –поступци у току лета

- (а) Авио-превозник је дужан да пропише поступке за летове у очекиваним или стварним условима у којима може да дође до залеђивања авиона.
- (б) Вођа ваздухоплова не сме да започне лет или да намерно лети у очекиване или стварне услове у којима може да дође до залеђивања, изузев ако је авион сертифициран и опремљен за такве услове.

OPS 1.350 Снабдевање горивом и мазивом

Вођа ваздухоплова може да започне или да настави лет у случају поновог планирања у току лета, ако се уверио да се у авиону налази најмања планирана количина искористивог горива и мазива која је потребна да се лет сигурно обави, узимајући у обзир очекиване услове лета.

OPS 1.355 Услови за полетање

Пре започињања полетања вођа ваздухоплова мора да се увери да, према информацијама које су му доступне, време на аеродрому и стање полетно-слетне стазе коју намерава да користи, неће угрозити сигурно полетање и одлазак.

OPS 1.360 Примена минимума за полетање

Пре започињања полетања, вођа ваздухоплова мора да се увери да су *RVR* или видљивост у смеру полетања авиона једнаки или бољи од примењивог објављеног минимума.

OPS 1.365 Минималне висине лета

Вођа ваздухоплова или пилот који управља авионом не сме да лети испод одређених минималних висина, изузев ако је то потребно за полетање и слетање.

OPS 1.370 Симулирање ванредних ситуација у току лета

Авио-превозник је дужан да пропише поступке којима обезбеђује да се у току комерцијалног лета не симулирају ванредне ситуације или поступци у случају нужде који захтевају примену дела или целог поступка и симулацију *IMC* вештачким средствима .

OPS 1.375 Контрола потрошње горива у току лета

Авио-превозник је дужан да пропише поступке провере количине горива у току лета и планирање потрошње горива, према следећим критеријумима:

- (а) Провера количине горива у току лета
 1. Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да се провере количине горива обављају у току лета, у једнаким временским размацама. Остатак искористивог горива мора бити забележен и процењен:
 - (i) упоређивањем стварне потрошње горива са планираном потрошњом;
 - (ii) провером да ли је остатак искористиве количине горива довољан за завршетак лета, у складу са прописаним у (б);
 - (iii) одређивањем количине очекиваног искористивог горива које ће остати при доласку на одредишни аеродром.
 2. Подаци који се односе на количину горива морају бити уписани у оперативни план лета.
- (б) Управљање горивом у току лета
 1. Лет се мора обавити тако да очекивана количина искористивог горива при доласку на одредишни аеродром не буде мања од:
 - (i) захтеване количине горива за лет до алтернативног аеродрома плус завршна резерва количине горива,
 - (ii) завршне резерве горива, ако се не захтева алтернативни аеродром.
 2. Ако се провером установи да је очекивана количина искористивог горива која остане при доласку на одредишни аеродром мања од:
 - (i) потребног алтернативног горива плус завршна резерва горива, вођа ваздухоплова мора узети у обзир саобраћај и оперативне услове на одредишном аеродрому, алтернативном одредишном аеродрому и на сваком другом одговарајућем аеродрому. При одлучивању да ли ће наставити до одредишног аеродрома или ће скренути да би извршио сигурно слетање са количином горива која није мања од завршне резерве горива, или
 - (ii) завршне резерве горива, ако се не захтева алтернативни аеродром, вођа ваздухоплова мора да предузме одговарајуће мере и да настави лет ка одговарајућем аеродрому да би сигурно слетео са захтеваном количином завршне резерве горива.
 3. Вођа ваздухоплова мора да прогласи ванредну ситуацију ако је израчуната количина искористивог горива на слетању на најближи одговарајући аеродром на који се може сигурно слетети, мања од завршне резерве горива.
 4. Додатни услови за посебне поступке:
 - (i) На лету на којем се користи *RCF* поступак, у циљу доласка на одредишни аеродром 1, вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да искористива количина горива која остаје у тачки одлуке буде најмање једнака збиру: путног горива од тачке одлуке до одредишног аеродрома 1, рутне резерве која иноси 5% путног горива од тачке одлуке до одредишног аеродрома 1, горива за лет до алтернативног

аеродрома одређеног за одредишни аеродром 1, и ако се исти захтева, завршне резерве горива.

- (ii) На лету на којем се користи процедура унапред одређене тачке, у циљу доласка на одредишни аеродром, вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да искористива количина горива у унапред одређеној тачки буде најмање једнака збиру: путног горива од унапред одређене тачке до одредишног аеродрома, рутне резерве од унапред одређене тачке до одредишног аеродрома израчунате у складу са Додатком 1 OPS 1.255 под 1.3 и горива захтеваног у складу са Додатком 1 OPS 1.255 под 3.1(г).

OPS 1.385 Коришћење додатног кисеоника

Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да чланови летачке посаде који обављају послове везане за сигурно летење авиона користе додатни кисеоник увек када се кабина налази на висини већој од 10 000 ft дуже од 30 минута и стално када се кабина налази на висини већој од 13 000 ft.

OPS 1.390 Космичко зрачење

- (a) Авио-превозник је дужан да води рачуна о изложености космичком зрачењу чланова посаде у току лета, док су на дужности (укључујући и позиционирање) и мора да предузме следеће мере када је посада изложена зрачењу које износи више од 1 милисилвера годишње:
1. процени изложеност посаде космичком зрачењу;
 2. узме у обзир процењену изложеност зрачењу чланова посаде при изради плана рада како би се смањила доза зрачења чланова посаде који су већ били изложени високом нивоу зрачења;
 3. упозна чланове посаде на које се то односи о ризицима по здравље који су везани за обављање њихових послова;
 4. обезбеди да план рада за женске чланове посаде, од момента када буде обавештен да су у другом стању, буде такав да фетус буде изложен зрачењу што је мање могуће и да доза зрачења не пређе 1 милисилвер до краја трудноће;
 5. чува податке о сваком појединцу, а нарочито за чланове посаде који су изложени вишим дозама зрачења. О дозама космичког зрачења чланови посаде морају да буду обавештени сваке године и приликом престанка радног односа.
- (б) 1. авио-превозник не сме да обавља летове на висинама већим од 15 000 m (49 000 ft), изузев ако се користи опрема прописана у OPS 1.680(a)(1) која је у исправном стању или ако се примењује процедура наведена у OPS 1.680(a)(2),
2. вођа ваздухоплова или пилот коме је поверено извођење лета мора да започне понирање што је могуће пре ако се пређу граничне вредности

космичког зрачења одређене у оперативном приручнику (видети OPS 1.680(a)(1)).

OPS 1.395 Опажање близине земље

Ако било који члан посаде или уређај за упозорење близине земље укаже на близину земље, вођа ваздухоплова или пилот који управља авионом, је дужан да одмах предузме потребне корективне радње како би се успоставили сигурни услови лета.

OPS 1.398 Употреба ACAS система

Авио-превозник је дужан да пропише поступке који омогућавају да:

- (а) се ACAS систем који је уграђен и који је у исправном стању користи у току лета у модулу који омогућава *Resolution Advisor (RA)*, изузев ако тај начин рада не одговара условима који постоје у том тренутку.
- (б) ако ACAS систем открије близину другог авиона (*RA*) вођа ваздухоплова или пилот који управља авионом, дужан је да одмах предузме све корективне мере које захтева *RA*, ако се тиме не угрожава сигурност авиона.

Корективна мера:

- (i) не сме да буде у супротности са оном на коју указује *RA*;
 - (ii) мора да буде у складу са оном на коју указује *RA*, чак и када је у супротности са вертикалним елементима инструираним од стране контроле летења;
 - (iii) представља минимални поступак, у циљу усаглашавања са индикацијом *RA*,
- (в) да је прописана ACAS комуникација са контролом летења одређена;
 - (г) да се по решењу проблема авион врати према захтеву контроле летења.

OPS 1.400 Услови за прилаз и слетање

Пре него што започне прилаз за слетање, вођа ваздухоплова мора да буде сигуран, према подацима који су му доступни, да метеоролошки услови на аеродрому и услови на полетно-слетној стази коју намерава да користи, не могу да утичу на сигуран прилаз, слетање или неуспели прилаз, узимајући у обзир информације о перформансама које су садржане у оперативном приручнику.

OPS 1.405 Почетак и наставак прилаза

- (а) Вођа ваздухоплова или пилот који управља авионом може да започне инструментални прилаз, без обзира на *RVR/видљивост*, али не сме да настави прилаз иза спољног маркера или друге одговарајуће позиције, ако је објављена *RVR/видљивост* мања од примењивог минимума (видети OPS 1.192).
- (б) Ако *RVR* није доступна, вредности *RVR* могу да се израчунају претварањем пријављене видљивости у складу са Додатком 1 OPS 1.430(ж).

- (в) Ако је после прелета спољног маркера или друге одговарајуће позиције, у складу са прописаним под (а), објављена *RVR*/видљивост испод примењивог минимума, прилаз може да се настави до висине одлуке или минималне висине одлуке.
- (г) Ако не постоји спољни маркер или друга одговарајућа тачка, вођа ваздухоплова или пилот који управља авионом, мора да донесе одлуку да настави или прекине прилаз пре спуштања на 1 000 ft изнад аеродрома у сегменту завршног прилаза. Ако је минимална висина одлуке изнад аеродрома 1 000 ft или више, авио-превозник је дужан да, за сваки поступак прилаза, утврди висину испод које не сме да настави прилаз ако је *RVR*/видљивост мања од примењивог минимума.
- (д) Прилаз може да се настави испод висине одлуке/минималне висине одлуке и слетање може да се заврши ако су уочене потребне визуалне ознаке на висини одлуке/минималне висине одлуке и ако се оне одржавају.
- (ђ) Зона додира *RVR* се мора контролисати. Ако су средња и крајња тачка на писти објављене и референтна *RVR* се мора контролисати. Најмања вредност *RVR* средње тачке износи 125 m, односно објављен *RVR* на зони додира ако је мања вредност, а најмања вредност за крај полетно слетне стазе је 75 m.
Напомена: референтна, у контексту овог члана, подразумева део писте који се користи у фази слетања, у којој је брзина, до 60 чворова.

OPS 1.410 Оперативни поступци – висина прелета прага полетно-слетне стазе

Авио-превозник је дужан да утврди оперативне поступке који омогућавају да авион у прецизном прилазу прелети праг стазе на сигурној висини, при чему је у конфигурацији и у положају за слетање.

OPS 1.415 Налог за лет

Вођа ваздухоплова је дужан да испуни налог за лет.

OPS 1.420 Пријављивање догађаја

- (а) Појмови
 1. Незгода је догађај, који није удес, а везан је за летење авиона, који утиче или би могао да утиче на сигурност лета.
 2. Озбиљна незгода је догађај који обухвата околности које указују да је скоро дошло до удеса.
 3. Удес ваздухоплова је догађај који је повезан с коришћењем ваздухоплова и који се десио од укрцавања лица до искрцавања лица из ваздухоплова, при чему је настала било која од следећих последица:
 - (i) смрт или тешка телесна повреда лица услед:
 - (А) боравка у ваздухоплову,
 - (Б) директног контакта с делом ваздухоплова, укључујући и делове који су се одвојили од ваздухоплова,

- (В) услед директне изложености издувном млазу млазног мотора, изузев када су смрт или тешка телесна повреда наступили као последица природних узрока, самоповређивања, када су их проузроковала друга лица или када су задесили ”слепе путнике” који су се скривали изван делова који су на располагању путницима и посади;
- (ii) оштећење ваздухоплова, отказ његове структуре који негативно делује на јачину структуре или карактеристике лета ваздухоплова или захтева већу оправку или замену оштећене компоненте, изузев отказа или оштећења мотора (ако је оштећење ограничено на мотор, капотаже или агрегате) или оштећења елиса, крајева крила, антена, гума, кочница, оплате, малих удубљења или пробоја у оплати ваздухоплова;
- (iii) ваздухоплов је нестао или му није могуће прићи.
- (б) Пријава незгода. Авио-превозник је дужан да пропише поступак извештавања о незгодама узимајући у обзир обавезе описане у даљем тексту и околности описане под (г).
1. OPS 1.085(б) наводи одговорности чланова посаде у вези са пријављивањем незгода које угрожавају или би могле да угрозе сигурност летења.
 2. Вођа ваздухоплова или авио-превозник мора да поднесе пријаву ваздухопловним властима о свакој незгоди која угрожава или би могла да угрози сигурност летења.
 3. Пријава се подноси у року од 72 сата од тренутка када је незгода примећена, изузев ако посебни услови то спречавају.
 4. Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да се у техничку књигу авиона забележе сви уочени или претпостављени технички кварови и сва прекорачења техничких ограничења до којих је дошло у време док је он био одговоран за авион. Ако квар или прекорачење техничких ограничења угрожава или би могло да угрози сигурност лета, вођа ваздухоплова мора да достави пријаву ваздухопловним властима, у складу са прописаним у (б)2.
 5. У случају незгоде о којој је поднета пријава у складу са (б)1, (б)2 и (б)3, која је настала због квара, отказа или оштећења авиона, његове опреме или дела опреме за опслуживање на земљи или опреме која угрожава или би могла да угрози континуирану пловидбеност авиона, авио-превозник је дужан да обавести организацију која је овлашћена за пројектовање или производњу или ако је примењиво, организацију за обезбеђивање континуиране пловидбености, истовремено када се пријава подноси надлежном органу.
- (в) Пријављивање удеса или озбиљне незгоде. Авио-превозник је дужан да пропише поступке за пријављивање удеса или озбиљне незгоде узимајући у обзир одговорности које су описане у даљем тексту и околности описане под (г).
1. Вођа ваздухоплова је дужан да пријави авио-превознику удес или озбиљну незгоду који су се догодили у току лета. Ако вођа ваздухоплова није у могућности да пријави удес или озбиљну незгоду пријављивање је дужан да обави било који члан посаде који је у могућности, имајући у виду

- преузимање одговорности, у складу са оперативним приручником авио-превозника.
2. Авио-превозник је дужан да обезбеди да се о удесу или озбиљној незгоди, на најбржи могући начин, пре него што се авион помери, обавести ваздухопловна власт државе авио-превозника, најближа ваздухопловна власт (ако то није ваздухопловна власт државе авио-превозника) и други субјекат за који држава авио-превозника захтева да буде обавештен, изузев ако посебне околности то спречавају.
 3. Вођа ваздухоплова или авио-превозник је дужан да поднесе пријаву ваздухопловним властима државе авио-превозника у року од 72 сата од тренутка када је дошло до удеса или озбиљне незгоде.
- (г) Посебне пријаве. Догађаји за које се користе посебни поступци пријављивања и извештавања:
1. Незгоде у ваздушном саобраћају. Вођа ваздухоплова је дужан да, без одлагања, обавести надлежну службу за пружање услуга у ваздушном саобраћају о незгоди и о својој намери да, по завршетку лета, поднесе пријаву о незгоди кад год је угрожен авион у лету услед:
 - (i) избегнутог судара са другом летећом направом;
 - (ii) погрешних инструкција контроле летења или непоштовања прописаних поступака од стране контроле летења или летачке посаде;
 - (iii) неисправности земаљске опреме која се користи у ваздушном саобраћају.Поред тога, вођа ваздухоплова је дужан да обавести ваздухопловну власт о незгоди.
 2. Инструкција система за избегавање судара у лету. Вођа ваздухоплова је дужан да обавести надлежну контролу летења да је добио инструкције од система за избегавање судара у авиону и да преда ACAS извештај ваздухопловним властима ако је пилот морао да предузме маневар за избегавање судара.
 3. Опасност од птица и судари са птицама.
 - (i) Вођа ваздухоплова је дужан да обавести локалну службу за пружање услуга у ваздушном саобраћају кад год се примети потенцијална опасност од птица.
 - (ii) Ако зна да је дошло до судара са птицом, вођа ваздухоплова је дужан да, по слетању, ваздухопловним властима поднесе пријаву ако је због удара птице дошло до значајног оштећења авиона или губитка или сметње у раду било које кључне функције. Ако се удар птица открије касније, пријаву је дужан да поднесе авио-превозник.
 4. Незгоде и удеси повезани са опасним материјама. Пријаву незгоде или удеса повезаних са опасним материјама авио-превозник је дужан да поднесе својим ваздухопловним властима и ваздухопловним властима државе на чијој су се територији незгода или удес десили, на начин прописан у Додатку 1 OPS 1.1225. Први извештај о незгоди или удесу авио-превозник је

дужан да поднесе у року од 72 сата од њиховог настанка, осим ако посебне околности то спречавају. Извештај мора да садржи податке који су авио-превознику познати у то време. Авио-превозник може да поднесе и додатни извештај, што је пре могуће, у коме се наводе информације до којих се накнадно дошло (видети OPS 1.1225).

5. Противправне радње. Ако се у току лета изврши противправна радња вођа ваздухоплова или ако је он отсутан авио-превозник, је дужан да поднесе извештај ваздухопловним властима на чијој територији се авион налази и ваздухопловним властима државе авио-превозника, што је пре могуће (видети OPS 1.1245).
6. Потенцијално опасни услови. Вођа ваздухоплова је дужан да, у што краћем року, обавести надлежну службу за пружање услуга у ваздушном саобраћају о потенцијално опасним условима који су се појавили у току лета, као што су неправилност у раду замељских средстава, навигационих средстава, метеоролошке појаве или облак вулканског пепела.

Додатак 1 OPS 1.255

Политика планирања горива

(видети OPS 1.255)

Авио-превозник је дужан да установи компанијску политику планирања горива која обухвата прорачун количине горива која је неопходна да буде у авиону пре одласка, на основу следећих критеријума:

1. Основни поступак

Искористива количина горива у авиону пре одласка је количина која се састоји од:

- 1.1 горива за таксирање чија количина не сме да буде мање од количине горива за коју се очекује да ће бити потрошена пре полетања. Услови на полазном аеродрому и потрошња горива од стране *APU* се морају узети у обзир.
- 1.2 путног горива, које укључује:
 - (а) гориво које је неопходно за полетање, пењање од надморске висине аеродрома до висине/нивоа лета на коме ће се крстарити, узимајући у обзир одлазну руту;
 - (б) гориво неопходно за лет од тачке у којој се завршава пењање до тачке у којој почиње понирање, укључујући степенасто пењања/понирање;
 - (в) гориво од тачке у којој почиње понирање до тачке где почиње прилаз, укључујући очекивани поступак прилаза;
 - (г) гориво неопходно за прилаз и слетање на одредишни аеродром.
- 1.3 Гориво које је неопходно као рутна резерва, изузев као што је одређено под 2. – Смањена количина горива за рутну резерву, која мора бити већа од вредности дефинисане у (а) или (б):
 - (а) Једно од:
 - (i) 5% планираног путног горива или, ако се поново планира у току лета, 5% путног горива неопходног да се обави остатак лета;

- (ii) не мања од 3% планиране количине горива или, ако се поновно планира у току лета, 3% путног горива неопходног да се обави остатак лета, обезбеђујући расположиви алтернативни аеродром на рути, у складу са Додатком 2 OPS 1.255;
 - (iii) количине горива неопходне за 20 минута лета, која се одређује на основу планиране потрошње путног горива, одређене на основу програма за праћење потрошње горива који је авио-превозник направио за сваки авион;
 - (iv) количине горива одређене на основу статистичког метода који је одобрила ваздухопловна власт која омогућава одговарајуће покриће статистичког одступања планираног од стварно потребног путног горива. Овај метод се користи за праћење потрошње горива за сваку комбинацију аеродрома и авиона. Авио-превозник користи ове податке за статистичку анализу како би прорачунао рутну резерву за одређену комбинацију аеродрома и авиона.
- (б) количине горива неопходна за 5 минута лета при брзини чекања на 1 500 ft (450 m), изнад одредишног аеродрома у стандардним условима лета.
- 1.4 Количина горива потребног за лет до алтернативног аеродрома:
- (а) Обухвата:
 - (i) гориво неопходно за извођење неуспелог прилаза од примењиве висине одлуке/минималне висине одлуке на одредишном аеродрому до висине неуспелог прилаза, узимајући у обзир поступак који се спроводи у случају неуспелог прилаза;
 - (ii) гориво потребно за пењање од висине неуспелог прилаза до висине/нивоа крстарења, узимајући у обзир очекивану руту при одласку;
 - (iii) гориво за крстарење од тачке где се завршава пењање до тачке у којој почиње понирање, узимајући у обзир очекивану путању;
 - (iv) гориво поребно за понирање од тачке у којој почиње понирање до тачке у којој почиње прилаз, узимајући у обзир очекивани поступак прилаза;
 - (v) гориво неопходно за прилаз и слетање на одредишни алтернативни аеродром, одређен сходно OPS 1.295.
 - (б) Ако се се према OPS 1.295(г) захтевају два одредишна алтернативна аеродрома, количина горива мора да буде довољна за лет до алтернативног аеродрома за који је потребна већа количина горива.
- 1.5 Завршна резерва горива треба да буде:
- (а) Довољна за лет у трајању од 45 минута - за авионе са клипним моторима;

- (б) За авионе са млазним моторима - довољна за лет у трајању од 30 минута, при брзини чекања на висини од 1 500 ft (450 m) изнад надморске висине аеродрома, у стандардним условима, израчуната на основу очекиване масе авиона на слетању на одредишни алтернативни аеродром или одредишни аеродром ако за одредишни аеродром није потребно да се одреди алтернативни аеродром.
- 1.6 Минимална количина додатног горива која омогућава:
- (а) да авион настави лет ка одређеном алтернативном аеродрому у случају отказа мотора или губитка притиска у најкритичнијој тачки на рути и почне снижавање висине, као што је потребно. Минимална количина горива се одређује у односу на ситуацију за коју је потребна већа количина горива.
 - (i) чекање изнад алтернативног аеродрома у трајању од 15 минута, на висини од 1 500 ft (450 m), у стандардним условима;
 - (ii) да се изведе прилаз и слетање, изузев у случају када се додатна количина горива која је потребна, ако мнимална количина горива израчуната на основу прописаног под 1.2 до 1.5, није довољна за тај случај,
 - (б) чекање у трајању од 15 минута на висини од 1 500 ft (450 m) изнад одредишног аеродрома, у стандардним условима, када је лет планиран без одредишног алтернативног аеродрома;
- 1.7 Количину екстра горива одређује вођа ваздухоплова, на основу сопствене процене.
2. Поступак смањења количине горива која је предвиђена као рутна резерва. Ако политика планирања горива авио-превозника укључује претполетно планирање до одредишног аеродрома 1 (комерцијално одредиште) коришћењем поступка за смањење количине горива за рутну резерву употребом тачке одлуке на рути и одредишног аеродрома 2 (опциони одредишни аеродром за допуну горива), количина употребљивог горива у авиону, пре полетања, мора да буде већа од:
- 2.1 Збира:
- (а) горива за таксирање;
 - (б) путног горива до одредишног аеродрома 1, преко тачке одлуке;
 - (в) рутне резерве горива која износи 5% или више од очекиване потрошње горива од тачке одлуке до одредишног аеродрома 1;
 - (г) количине горива потребног за лет до алтернативног аеродрома или мање количине горива, ако је тачка одлуке удаљена мање од 6 сати од одредишног аеродрома 1 и ако су испуњени услови прописани у OPS 1.295(в)(1)(ii);
 - (д) завршне резерве горива;
 - (ђ) додатне количине горива;
 - (е) екстра горива ако га захтева вођа ваздухоплова.
- 2.2 Збира:
- (а) горива за такситање;

- (б) путног горива до одредишног аеродрома 2, преко тачке одлуке;
- (в) рутне резерве горива која не сме бити мања од количине горива прорачунате у складу са прописаним у 1.3 од полазног аеродрома до одредишног аеродрома 2;
- (г) количине горива која је неопходна за лет до алтернативног аеродрома, ако је потребно да се за одредишни аеродром 2 одреди алтернативни аеродром;
- (д) завршне резерве горива;
- (ђ) додатне количине горива;
- (е) екстра горива, ако га захтева вођа ваздухоплова.

3. Поступак предходно одређене тачке (*PDP*)

Ако политика планирања горива авио-превозника предвиђа планирање одредишног алтернативног аеродрома, при чему је растојање између одредишног и алтернативног одредишног аеродрома такво да лет мора да се усмери, преко унапред одређене тачке на рути ка једном од ових аеродрома, количина употребљивог горива у авиону, пре полетања, мора да буде већа од количине горива прописане у 3.1 или 3.2 :

3.1 Збир:

- (а) горива за таксирање;
- (б) путног горива које је потребно за лет од полазног до одредишног аеродрома преко унапред одређене тачке;
- (в) горива за рутну резерву израчунатог према 1.3;
- (г) додатне количине горива, ако се захтева, при чему она не сме бити мања од:
 - (i) за авионе са клипним моторима - горива које је потребно за лет у трајању од 45 минута, увећаном за 15% од планираног времена лета које проводи у крстарењу или два сата, у зависности шта је мање;
 - (ii) за авионе са млазним моторима - количине горива за лет у трајању од два сата, при потрошњи горива, у уобичајеним условима, при крстарењу изнад одредишног аеродрома.
Ова количина горива не сме да буде мања од завршне резерве горива;
- (д) Екстра горива, ако га захтева вођа ваздухоплова; или

3.2 Збира:

- (а) горива за таксирање;
- (б) путног горива од полазног до одредишног алтернативног аеродрома преко унапред одређене тачке;
- (в) горива за рутну резерву израчунатог према (а) (3);
- (г) додатне количине горива, ако је потребно, која није мања од:
 - (i) за авионе са клипним морима - количине горива за лет у трајању од 45 минута;
 - (ii) за авионе са млазним моторима - количине горива за лет у трајању од 30 минута, при брзини чекања на виини од 1 500 ft

(450 m) изнад одредишног алтернативног аеродрома у стандардним условима.

Ова количина горива не сме да буде мања од завршне резерве горива;

(д) екстра горива, ако то гориво захтева вођа ваздухоплова

4. Поступак за коришћење изолованог аеродрома

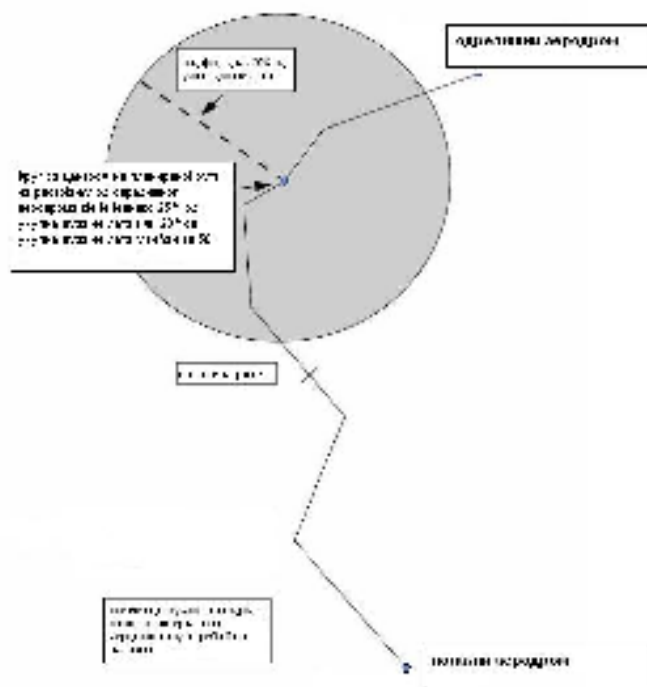
Ако политика планирања горива авио-превозника предвиђа планирање изолованих аеродрома, последња могућа тачка скретања ка било ком расположивом алтернативном аеродрому на рути треба да буде изабрана као унапред одређена тачка (видети одредбе наведене под 3).

Додатак 2 OPS 1.255

Политика планирања горива

Положај рутног алтернативног аеродрома (3% *ERA*) за потребе смањења горива за рутну резерву на 3% (видети Додатак 1 OPS 1.255 (а) 3 (i) (Б) и OPS 1.192). Аеродром (3% *ERA*) треба да буде смештен унутар круга чији је радијус 20% од укупне дужине путање, са центром који се налази на планираној рути, на растојању од одредшног аеродрома од 25% укупне дужине путање лета или најмање 20% од укупне дужине путање лета, увећане за 50 NM, при чему треба узети већу вредност. Прорачун се врши у условима мирне атмосфере (видети слику 1)

Слика 1: Положај алтернативног аеродрома на рути (3% *ERA*) за потребе смањења количине рутне резерве горива на 3%



Додатак 1 OPS 1.270

Смештај пртљага и робе

- (а) Поступци које авио-превозник прописује за прикладно и сигурно смештање ручног пртљага и робе морају да узму у обзир следеће:
1. сваки предмет који се уноси у кабину мора да се смести на место на којем је могуће његово везивање;
 2. означено ограничење масе у простору за смештај пртљага или у непосредној близини не сме да се прекорачи.
 3. није дозвољено смештање пртљага испод седишта, изузев ако је седиште опремљено шипкама за задржавање, а пртљаг је такве величине да може да се задржи том опремом;
 4. предмети не смеју да се одлажу у тоалетима или у преградама које нису у стању да спрече померање унапред, бочно или на горе, изузев када преграда има ознаку са највећом одређеном масом која може да се смести;
 5. величина пртљага и робе који су смештени у одељке који се закључавају мора да омогућава безбедно затварање врата;
 6. пртљаг и роба не смеју да буду смештени на местима на којима могу да ометају прилаз опреми за ванредне догађаје;
 7. провере пре полетања, слетања, и кад год је упаљен знак за везивање сигурносних појасева, или ако је другачије одређено, како би се обезбедило да пртљаг буде смештен тако да не може да омета евакуацију авиона или да проузрокује повреду ако падне (или се покрене). Провере треба да буду примерене фази лета.

Додатак 1 OPS 1.305

Пуњење / истакање горива приликом укрцавања, искрцавања или боравка путника у авиону

Авио-превозник је у дужан да утврди оперативне поступке за пуњење/истакање горива приликом укрцавања или искрцавања путника или њиховог боравка у авиону и да обезбеди да буду предузете следеће мере предострожности:

1. да, у току пуњења авиона горивом док су путници у авиону, једно обучено лице буде на тачно одређеној позицији. То лице мора да буде обучено за поступке у случају опасности који се односе на заштиту од пожара, гашење пожара, одржавање везе, започињање евакуације и руковођење евакуацијом;
2. да је обезбеђена стална двосмерна комуникација применом авионског комуникационог система или на неки други примерен начин, између земаљског особља које надгледа пуњење горива и стручног особља у авиону.
3. посада, особље и путници морају да буду упозорени да ће се вршити пуњење/истакање авиона горивом;
4. знак обавезног везивања мора да буде искључен;
5. знак забране пушења мора да буде укључен, као и осветљење унутрашњости како би се омогућило препознавање излаза у случају опасности;

6. путницима мора да буде саопштено да одвежу сигурносне појасеве и да се уздрже од пушења;
7. у авиону мора да буде довољан број обученог особља које је спремно да започне хитну евакуацију;
8. ако се уочи присутност испарења горива у авиону или друга опасност у току пушења/истакања горива, одмах мора да се прекине са пушењем/истакањем горива;
9. површине на земљи испод излаза које су намењене за евакуацију и тобогане морају да буду слободне;
10. да су обезбеђени предуслови за сигурну и брзу евакуацију.

Додатак 1 OPS 1.311

Минимални број чланова кабинске посаде при коришћењу авиона на земљи, са путницима у кабини авиона

Када се примењује одредба OPS 1.311, авио-превозник мора да пропише оперативне процедуре којима се обезбеђује:

1. електрично напајања у авиону;
2. средства којима се објављује започињање брзог напуштања авиона за старијег члана кабинске посаде или присуство најмање једног члан летачке посаде у летачкој кабини авиона;
3. одређивање позиције чланова кабинске посаде и њихове дужности. Радне позиције и дужности морају бити наведене у оперативном приручнику;
4. стална пажња чланова кабинске посаде у погледу положаја опреме за опслуживање и утовар авиона која је у непосредној близини излаза за брзо напуштање авиона.

ОДЕЉАК Е – ЛЕТЕЊЕ У УСЛОВИМА СМАЊЕНЕ ВИДЉИВОСТИ

OPS 1.430 Оперативни минимуми аеродрома – опште одредбе

(видети Додатак 1 (стари) OPS 1.430 и Додатак 1 (нови) OPS 1.430)

- (a)1. Авио-превозник је дужан да, за сваки аеродром који планира да користи, одреди оперативне минимуме који нису мањи од оних који су прописани у Додатку 1 (стари) или Додатку 1 (нови). Метод за одређивање оперативних минимума мора бити прихватљив за ваздухопловну власт. Оперативни минимуми не могу да буду нижи од оних које је за тај аеродром прописала држава на чијој се територији аеродром налази, изузев ако то није посебно одобрила држава на чијој се територији аеродром налази. Употреба *HUD*, *HUDLS* или *EVS* омогућава летење са видљивошћу мањом него што је нормална минимална видљивост за одређени аеродром. Државе које прописују и објављују оперативне минимуме аеродрома могу да пропишу и објаве услове за смањење минимума видљивости због употребе *HUD* или *EVS*.

- (a)2. Изузетно од прописаног у (a)1. метод који се користи за израчунавање минимума у току лета за аеродром који није планиран као алтернативни аеродром и за прилазе који се користе уз помоћ *EVS* система мора да буде прихваћен од стране ваздухопловних власти.
- (б) Одређивање оперативних минимума аеродрома, који се примењују за сваки лет, авио-превозник врши на основу:
1. типа и перформанси авиона и начина опслуживања авиона;
 2. састава, обучености и искуства летачке посаде;
 3. димензија и особина полетно-слетних стаза;
 4. особина визуелних и невидуелних земаљских средстава и процене да ли та средства у довољној мери одговарају њиховој намени (видети Додатак 1 (нови) OPS 1.430, табела ба);
 5. опреме авиона за вођење и за контролу путање лета која се користи за полетање, прилаз, равнање, слетање, после слетања и неуспелог прилаза;
 6. препрека у прилазу, неуспелом прилазу и пењању због којих је неопходно поступање по процедури са отказом једног мотора и надвишавања препрека;
 7. надморске/релативне висине за надвишавање препрека при инструменталном прилазу;
 8. начина мерења метеоролошких појава и начина објављивања метеоролошких података;
 9. технике летења која се примењује у завршном прилазу.
- (в) Категорије авиона на које се односи овај одељак одређују се према методама из Додатка 2 OPS 1.430(в).
- (г)1. Прилази морају бити стабилизовани (*SAP*), осим ако је за одређени прилаз и одређену полетно-слетну стазу другачије одобрила ваздухопловна власт.
- (г)2. Непрецизни прилази се врше коришћењем технике сталног снижавања при завршном прилазу (*CDF A*), изузев ако је за одређени прилаз и одређену полетно-слетну стазу ваздухопловна власт другачије одобрила. Ако се прорачун минимума врши у складу са Додатком 1 (нови) овог прилога, авио-превозник мора да обезбеди да се одговарајући *RVR* минимум повећа за 200 m за авионе категорије А и Б, односно 400 m за авионе категорије Ц и Д за све прилазе код којих се не користи техника сталног снижавања при завршном прилазу (*CDF A*), а да коначна *RVR/CMV* вредност не прелази 5 000 m.
- (г)3. Изузетно од наведеног у (г)2 ваздухопловна власт може авио-превознику да одобри да не повећава *RVR*, ако не користи технику сталног снижавања при завршном прилазу (*CDF A*),
- (г)4. Изузетак прописан у (г)3 односи се само на аеродроме за које постоји јавни интерес за обављање саобраћаја. Изузеће мора да буде засновано на искуству авио-превозника, програмима обуке, као и обучености чланова летачке посаде. Изузеће се поново разматра у прописаним роковима и мора да се укине чим се створе услови за примену технике сталног снижавања при завршном прилазу (*CDF A*).
- (д)1. Авио-превозник мора да примењује Додатак 1 (стари) или Додатак 1 (нови) OPS 1.430. Додатак 1 (стари) може да се примењује до 16. јула 2011. године.

- (д)2. Изузетно од прописаног у (д)1, ваздухопловна власт може да одобри авио-превознику да не повећа вредности *RVR* преко 1500 m (за авионе категорије А и Б) или преко 2400 m (за авионе категорије Ц и Д), при одобравању летења за полетно-слетну стазу за коју не може да се користи техника сталног снижавања при завршном прилазу (*CDF A*) или када није могуће испунити услове који су наведени у (в) Додатка 1 (нови) OPS 1.430.
- (д)3. Изузетак прописан у (д)2 односи се само на аеродроме за које постоји јавни интерес за обављање саобраћаја и зависи од искуства авио-превозника, програма обуке и обучености чланова летачке посаде. Изузеће се поново разматра у прописаним роковима и мора да се укине чим се створе услови за примену технике сталног снижавања при завршном прилазу (*CDF A*).

OPS 1.435 Појмови

Појмови који се користе у овом одељку имају следећа значења:

1. кружење (*circling*) је визуелни део инструменталног прилаза којим се авион доводи у положај за слетање на полетно-слетну стазу која није позиционирана за директан прилаз;
2. поступци при смањеној видљивости су поступци који се примењују на аеродрому ради сигурног обављања летова, у прилазу, у повољнијим условима од услова предвиђених за стандардну категорију I, условима различитим од стандардне категорије II, условима категорије II и III, као и за полетање у условима смањене видљивости;
3. полетање при смањеној видљивости је полетање када је видљивост дуж полетно-слетне стазе мања од 400 m;
4. систем за управљање авионом је систем који садржи систем за аутоматско слетање и/или хибридни систем за слетање;
5. пасиван систем за управљање авионом – систем за управљање авионом је пасиван ако у случају отказа нема већих промена положаја авиона или одступања од путање или висине лета, али се слетање не може обавити аутоматски. Код пасивног система за управљање авионом пилот преузима управљање авионом после отказа дела система за управљање авионом;
6. оперативни систем за управљање авионом – систем за управљање авионом је оперативан ако у случају отказа испод висине упозорења, прилаз, равнање и слетање могу да се изврше аутоматски. У случају отказа, аутоматски систем за слетање ради као пасивни систем за управљање авионом;
7. оперативни хибридни систем за слетање је систем који се примарно састоји од пасивног система за управљање авионом и секундарног, независног система за вођење авиона који омогућава да, после отказа примарног система, пилот слети ручко;
8. визуелни прилаз је прилаз у којем поступак инструменталног прилаза или део тог поступка није завршен, па се лет наставља по визуелним орјентирима на земљи;
9. стално снижавање при завршном прилазу (*CDF A*) је посебна техника извођења дела завршног непрецизног инструменталног прилаза, у току којег се непрестано

- снижава висина, без хоризонталног дела прилаза, од надморске висине/релативне висине, једнаке или веће од надморске висине/релативне висине прописане за прелетање тачке од које почиње завршно прилажење, па све до тачке која се налази 15 m (50 ft) изнад прага полетно-слетне стазе или тачке на којој треба да започне маневар равнања авиона, а која зависи од типа авиона;
10. стабилни прилаз (*Stabilised Approach - ASAn*) је прилаз који се изводи на контролисан и одговарајући начин у погледу конфигурације авиона, енергије и контроле путање лета од унапред одређене тачке или надморске висине/релативне висине до тачке која се налази 50 ft изнад прага полетно-слетне стазе или тачке на којој започиње маневар равнања, ако је та тачка на висини већој од 50 ft;
 11. екран који омогућава држање уздигнуте главе (*Head-up Display - HUD*) је екран који омогућава да пилот, уздигнуте главе, прати податке о лету који, у значајној мери, не ограничава поглед из летачке кабине ка спољашњости;
 12. систем навођења при слетању који омогућава држање уздигнуте главе (*Head-up Guidance Landing sistem - HUDLS*) је систем који омогућава навођење авиона, при чему је глава пилота у току прилаза, слетања и лета после неуспелог прилаза у уздигнутом положају. Састоји се од сензора, рачунара, напајања, показивача и контролног склопа. *HUDLS* се превасходно користи као примарни систем за навођење у прилазу, до висине одлуке која се налази на висини од 50 ft изнад прага полетно-слетне стазе;
 13. хибридни систем за навођење при слетању који омогућава држање уздигнуте главе (*hibrid HUDLS*) је систем који се састоји од примарног пасиваног система за управљање авионом и секундарног независног *HUD/HUDLS* система који, у случају квара примарног система, омогућава пилоту да у ручно заврши слетање;
Напомена: уобичајено, секундарни независни *HUD/ HUDLS* омогућава навођење дајући обавезујуће податке о лету, али може да даје и податке о тренутној ситуацији или одступањима);
 14. побољшани визуелни систем (*Enhanced Vision Sistem - EVS*) је електронски начин приказивања стварне слике спољашности која се добија употребом сензора за добијање слике;
 15. претворена прерачуната метеоролошка видљивост (*CMV*) је видљивост која је једнака видљивости дуж полетно-слетне стазе - *RVR*, изведена из објављене метеоролошке видљивости, а која је претворена је у *RVR*;
 16. мање од стандардне вредности за категорију I - подразумева инструментални прилаз и слетање коришћењем висине одлуке за категорију I и *RVR* вредност која је мања од уобичајене, у односу на висину одлуке;
 17. другачије од стандардне вредности за категорију II – подразумева инструментални прилаз и слетање, у условима категорије II, на полетно-слетну стазу на којој, неки или сви елементи осветљења за прецизни прилаз у условима категорије II, не испуњавају стандарде прописане у *ICAO* Анексу 14;
 18. *GNSS* систем за слетање (*Global Navigation satellite System - GLS*) је поступак прилаза при коме се користе детаљнији *GNSS* подаци за навођење авиона на основу хоризонталне и вертикалне *GNSS* позиције.

OPS 1.440 Летење у условима смањене видљивости – општа оперативна правила
(видети додатак 1 OPS 1.440)

- (a) Авио-превозник не сме да обавља летове у условима категорије II који су нижи од стандарда категорије II или категорије III, изузев ако:
 - 1. је авион уписан у уверење за обављање јавног авио-транспорта за летова са висином одлуке испод 200 ft или без висине одлуке и ако је опремљен у складу са *CS-AWO* или другим одговарајућим прописом који је прихватила ваздухопловна власт;
 - 2. постоји и ако се одржава одговарајући систем за записивање прилаза, аутоматског слетања и кварова;
 - 3. их је одобрила ваздухопловна власт;
 - 4. посаду авиона чине најмање два пилота;
 - 5. се висина одлуке одређује радио-висиномером.
- (б) Авио-превозник не сме да полеће у условима смањене видљивости ако је *RVR* мања од 150 m (за авионе категорије А, Б и Ц) или 200 m (за авионе категорије Д), изузев ако је то одобрила ваздухопловна власт.
- (в) Авио-превозник не сме да слеће у условима блажим од стандардних вредности за категорију I, изузев ако то одобри ваздухопловна власт.

OPS 1.445 Одређивање аеродрома за летове који се обављају у условима смањене видљивости

- (a) За летење у условима категорије II и III може да се користи аеродром који има одобрење за коришћење у условима категорије II и III које је издала држава на чијој се територији аеродром налази.
- (б) Авио-превозник је дужан да утврди да ли су поступци у случају смањене видљивости прописани и да ли се примењују на аеродрому на којем се обављају летови у условима смањене видљивости.

OPS 1.450 Обука и оспособљеност за летове који се обављају у условима смањене видљивости

(видети Додатак 1 OPS 1.450)

Пре полетања у условима смањене видљивости, слетања у условима блажим од стандардних вредности за категорију I, у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II, у условима категорије II и III или прилазима који се обављају уз помоћ *EVS* система авио-превозник је у дужан да обезбеди да:

- 1. сваки члан летачке посаде:
 - (i) заврши обуку и провере прописане у Додатку 1 овог прилога, укључујући и обуку на уређају за симулирање летења за летове који се обављају на граничним вредности *RVR/CMV* и висини одлуке, а која је потребна за летење у условима наведеним у уверењу о оспособљености авио-превозника за обављање јавног-авио превоза;

- (ii) је оспособљен у складу са Додатком 1 овог прилога;
2. да су обука и провере спроведене у складу са програмом обуке који је одобрила ваздухопловна власт и који је саставни део оперативног приручника. Ова обука је допуна обуке прописане у Одељку Н;
3. буде оспособљен за летење у условима смањене видљивости на одређеном типу авиона.

OPS 1.455 Оперативни поступци за летове који се обављају у условима смањене видљивости

(видети Додатак 1 OPS 1.455)

- (a) Авио-превозник је дужан да пропише поступке и упутства који се користе за полетање у условима смањене видљивости, прилазе који се врше уз помоћ *EVS*, у условима блажим од стандардних вредности за категорију I, у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II и у условима категорије II и III. Поступци морају да буду прописани у оперативном приручнику и морају да садрже дужности чланова летачке посаде за време вожења, полетања, прилаза, равнања, слетања, после слетања и неуспелог прилаза.
- (б) Вођа ваздухоплова мора да се увери:
 1. да је стање визуелних и не визуелних средстава задовољавајуће пре полетања у условима смањене видљивости, прилаза који се врше уз помоћ *EVS*, у условима блажим од стандардних вредности за категорију I, у условима другачијим од стандардних за категорију II и у условима категорије II и III;
 2. да се примењују прописани поступци у условима смањене видљивости према подацима добијеним од контроле летења, пре полетања у условима смањене видљивости, у условима блажим од стандардних вредности за категорију I, у условима другачијим од стандардних за категорију II и у условима за категорије II и III;
 3. да је члан летачке посаде оспособљен за полетање у условима смањене видљивости са RVR мањом од 150 m (за авионе категорије А, Б и Ц) или 200 m (за авионе категорије Д) и прилаз који се изводи уз помоћ *EVS*, у условима блажим од стандардних вредности за категорију I, у условима другачијим од стандардних за категорију II и у условима категорије II и III.

OPS 1.460 Минимална опрема за обављање летова у условима смањене видљивости

- (a) Авио-превозник је дужан да у оперативном приручнику пропише минималну опрему која мора да буде исправна пре полетања у условима смањене видљивости, прилаза који се изводи уз помоћ *EVS*, у условима блажим од стандардних вредности за категорију I, у условима другачијим од стандардних за категорију II и у условима категорије II и III у складу са летачким приручником авиона или другим документом који је одобрила ваздухопловна власт.

- (б) Вођа ваздухоплова мора да се увери да је стање авиона и одговарајућих авионских система потребних за летење у условима смањене видљивости задовољавајуће.

OPS 1.465 VFR оперативни минимуми

(видети додатак 1 OPS 1.465)

Авио-превозник је у дужан да обезбеди да се:

1. *VFR* летови обављају у складу са правилима за визуелно летење и у складу са табелом у Додатку 1 OPS 1.465 овог правилника;
2. специјални *VFR* летови се не могу започети ако је видљивост мања од 3 km, а не смеју се обављати ако је видљивост мања од 1,5 km.

Додатак 1 (стари) OPS 1.430

Аеродромски оперативни минимуми

(а) Минимум за полетање

1. Опште одредбе
 - (i) Минимуми за полетање које одреди авио-превозник морају да буду изражени као видљивост или као видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*), узимајући у обзир податке за сваки аеродром који је у плану да се користи и особине авиона. Ако је потребно да се виде и избегну препреке у одласку и принудном слетању, морају да се одреде додатни услови (нпр. база облака);
 - (ii) Вођа ваздухоплова не сме да започне полетање ако временски услови на аеродрому полетања нису исти или бољи од минимума за слетање за тај аеродром, изузев у случају када му је на располагању одговарајући алтернативни аеродром за аеродром полетања;
 - (iii) Ако је објављена метеоролошка видљивост испод видљивости која је потребна за полетање и ако вредност *RVR* није објављена, полетање може да се започне само ако вођа ваздухоплова може да одреди да је *RVR*/видљивост дуж полетно-слетне стазе у правцу полетања иста или боља од прописаног минимума.
 - (iv) Ако подаци о метеоролошкој видљивости и *RVR* нису доступни, полетање може да се започне само ако вођа ваздухоплова може да одреди да је *RVR*/видљивост дуж полетно-слетне стазе у правцу полетања иста или боља од прописаног минимума.
2. Визуелне ознаке – минимум за полетање мора да се одреди у циљу обезбеђења довољне видљивости за вођење и контролу авиона у случају прекинутог полетања у неповољним условима и у случају настављеног полетања после отказа критичног мотора;
3. Захтевана *RVR*/видљивост
 - (i) За вишемоторне авионе чије су перформансе такве да, у случају отказа критичног мотора у било ком тренутку полетања, авион може да се заустави или да настави полетање до висине од 1500 ft изнад

аеродрома, надвишавајући препреке на прописаној висини, авио-превозник мора да утврди минимум за полетање који се изражава као вредност *RVR*/видљивости, а који не сме да буде мањи од вредности датих у Табели број 1, изузев у случајевима наведеним у тачки 4.

Табела број 1 - *RVR* /видљивост за полетање

<i>RVR</i> /видљивост за полетање	
Средства	<i>RVR</i> /видљивост (напомена 3)
Без средстава (само у току дана)	500m
Светла дуж ивице полетно-слетне стазе и/или ознаке дуж средине полетно-слетне стазе	250m/300m (напомена 1 и 2)
Светла дуж ивице полетно-слетне стазе и светла дуж средине полетно-слетне стазе	200m/250m (напомена 1)
Светла дуж ивице полетно-слетне стазе, светла дуж средине полетно-слетне стазе и подаци за <i>RVR</i>	150m/200m (напомена 1 и 4)

Напомена 1: веће вредности се примењују за авион категорије Д;

Напомена 2: за летове који се обављају ноћу неопходна су светла дуж ивице полетно-слетне стазе и светла која означавају крај полетно-слетне стазе;

Напомена 3: за почетни део залета пилот може да одреди другу вредност *RVR* /видљивости од објављене;

Напомена 4: објављена вредност *RVR* у свим тачкама у којима се мери мора да буде иста или већа од прописане, изузев у случају из напомене 3.

- (ii) Пилот вишемоторног авиона чије перформансе не испуњавају услове из тачке (а)3(i), у случају отказа критичног мотора, може одмах да слети и да уочи и избегне препреке у подручју полетања ако су испуњени минимуми за полетање који омогућавају надвишавање препрека, уз претпоставку да је дошло до отказа мотора на одређеној висини. Минимум за полетање које утврђује авио-превозник одређује се на основу висине према којој се планира нето путања лета у полетању са отказом једног мотора. Минималан *RVR* не сме да буде мањи од вредности наведених у Табели број 1 или Табели број 2.

Табела број 2 - Претпостављена висина отказа критичног мотора изнад полетно-слетне стазе и *RVR*/видљивост

<i>RVR</i> /видљивост на полетању – путања лета	
Претпостављена висина изнад полетно-слетне стазе на којој долази до отказа мотора	<i>RVR</i> /видљивост (напомена 2)
< 50 ft	200 m
51-100 ft	300 m
101-150 ft	400 m
151-200 ft	500 m
201-300 ft	1000 m
>300 ft	1500 m (напомена 1)

Напомена 1: 1500 m је примењиво и ако не може да се испланира позитивна путања лета при полетању.

Напомена 2: објављена вредност *RVR*/видљивости за почетни део полетања може бити промењена одлуком пилота.

(iii) Ако вредности *RVR* или метеоролошке видљивости нису доступне, вођа ваздухоплова не сме да започне полетање, изузев ако утврди да стварни услови испуњавају минимум за полетање;

4. Изузеци од (а)3(i)

(i) Авио-превозник може да одреди минимум за полетање од 125 m *RVR* (за авионе категорије А, Б и Ц) или од 150 m *RVR* (за авионе категорије Д), ако је то одобрила ваздухопловна власт и ако су испуњени услови наведени у тачкама (А) до (Д).

(А) ако је објављено да се примењују поступци летења у условима смањене видљивости;

(Б) ако су у употреби светла средишње линије високог интензитета на растојању од 15 m или мање и ивична светла јаког интензитета на растојању од 60 m или мање;

(В) ако су чланови летачке посаде успешно завршили обуку на уређају за симулирано летење;

(Г) ако је видљивост из пилотске кабине авиона, на прагу стазе за полетање, најмање 90 m;

(Д) ако су испуњене прописане вредности *RVR* на свим тачкама на којима се *RVR* мери;

(ii) Авио-превозник који користи одобрени систем за хоризонтално вођење авиона може да одреди минимум *RVR* за полетање мању од 125 m (за авионе категорије А, Б и Ц) или мању од 150 m (за авионе категорије Д), али не мању од 75 m ако су испуњени услови за летење у категорији III и ако је то одобрила ваздухопловна власт.

(б) Непрецизни прилаз

1. Минимум система

(i) Авио-превозник је дужан да пропише минимум за поступке непрецизног прилаза који су засновани на коришћењу *ILS* без равни понирања (само *LLZ*), *VOR*, *NDB*, *SRA* и *VDF*, који није нижи од минималне релативне висине (*MDH*) дате у Табели број 3.

Табела број 3 – Минимум система када се користе као прилазна средства за непрецизни прилаз

Минимум система	
Средство	Најнижа <i>MDH</i>
<i>ILS</i> (без равни понирања – <i>LLZ</i>)	250 ft
<i>SRA</i> (завршава на ½ nm)	250 ft
<i>SRA</i> (завршава на 1 nm)	300 ft
<i>SRA</i> (завршава на 2 nm)	350 ft
<i>VOR</i>	300 ft
<i>VOR/DME</i>	250 ft
<i>NDB</i>	300 ft
<i>VDF (QDM и QGH)</i>	300 ft

2. Минимална релативна висина снижавања (*MDH*)
 Авио-превозник је дужан да пропише минималну релативну висину снижавања за непрецизни прилаз која није нижа од:
 - (i) *OCH/OCL*, у зависности од категорије авиона;
 - (ii) минимума система
3. Визуелни оријентира
 Пилот не може да настави са прилазом испод минималне надморске висине снижавања/минималне релативне висине снижавања (*MDA/MDH*), изузев ако је најмање један од визуелних оријентира за полетно-слетну стазу на коју намерава да слети јасно видљив и препознатљив пилоту:
 - (i) елементи система прилазних светала;
 - (ii) праг полетно-слетне стазе;
 - (iii) ознаке прага полетно-слетне стазе;
 - (iv) светла прага полетно-слетне стазе;
 - (v) светлосне ознаке прага полетно-слетне стазе;
 - (vi) визуелни индикатор равни понирања;
 - (vii) зона додира или ознаке зоне додира;
 - (viii) светла зоне додира;
 - (ix) ивична светла полетно-слетне стазе;
 - (x) остале визуелне ознаке прихваћене од стране надлежног органа;
4. Прописани *RVR*
 Авио-превозник не може да пропише ниже минимуме у случају непрецизних прилаза од минимума датих у Табелама број 4а, 4б, 4в или 4г:

Табела број 4а - *RVR* за непрецизне прилазе
потпуно опремљена полетно-слетна стаза

Минимуми за непрецизне прилазе - потпуно опремљена полетно-слетна стаза (напомена (1), (5), (6) и (7))				
<i>MDH</i>	<i>RVR</i> / категорија авиона			
	А	Б	Ц	Д
250-299 ft	800 m	800 m	800 m	1200 m
300-449 ft	900 m	1000 m	1000 m	1400 m
450-649 ft	1000 m	1200 m	1200 m	1600 m
650 и више ft	1200 m	1400 m	1400 m	1800 m

Табела број 4б - *RVR* за непрецизне прилазе
средње опремљена полетно-слетна стаза

Минимуми за непрецизне прилазе - средње опремљена полетно-слетна стаза (напомена (2), (5), (6) и (7))				
<i>MDH</i>	<i>RVR</i> / категорија авиона			
	А	Б	Ц	Д
250-299 ft	1000 m	1100 m	1200 m	1400 m
300-449 ft	1200 m	1300 m	1400 m	1600 m
450-649 ft	1400 m	1500 m	1600 m	1800 m
650 и више ft	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m

Табела број 4в - *RVR* за непрецизне прилазе – основна опрема

Минимуми за непрецизне прилазе - основна опрема (напомена (3), (5), (6) и (7))				
<i>MDH</i>	<i>RVR</i> / категорија авиона			
	А	Б	Ц	Д
250-299 ft	1200 m	1300 m	1400 m	1600 m
300-449 ft	1300 m	1400 m	1600 m	1800 m
450-649 ft	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m
650 и више ft	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m

Табела број 4г - *RVR* за непрецизне прилазе – без светлосних уређаја за
прилажење

Минимуми за непрецизне прилазе - без светлосних уређаја за прилажење (напомена (4), (5), (6) и (7))				
<i>MDH</i>	<i>RVR</i> / категорија авиона			
	А	Б	Ц	Д
250-299 ft	1500 m	1500 m	1600 m	1800 m
300-449 ft	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m
450-649 ft	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m
650 и више ft	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m

Напомена 1: потпуно опремљена полетно-слетна стаза има ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла високог/средњег интензитета (*VI/MI*) која су постављена на дужини од најмање 720 m, светла ивица полетно-слетне стазе, светла почетка и светла краја полетно-слетне стазе. Светла морају да буду укључена.

Напомена 2: средње опремљена полетно-слетна стаза има ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла високог/средњег интензитета (*XI/MI*) која су постављена на дужини од 420-719 m, светла ивице полетно-слетне стазе, светла

- почетка и светла краја полетно-слетне стазе. Светла морају да буду укључена.
- Напомена 3: основно опремљена полетно-слетна стаза има ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла високог/средњег интензитета (*XI/MI*) која су постављена на дужини од 420 m, прилазна светла ниског интензитета (*LI*), светла ивице полетно-слетне стазе, светла почетка и светла краја полетно-слетне стазе. Светла морају да буду укључена.
- Напомена 4: полетно-слетна стаза без светлосних уређаја за прилажење има ознаке полетно-слетне стазе, светла ивице полетно-слетне стазе, светла почетка и светла краја полетно-слетне стазе или уопште нема светла.
- Напомена 5: минимума дати у табелама се односе само на стандардне прилазе са нагибом снижавања који није већи од 4 степена. Ако је нагиб снижавања већи, уобичајено је да се на минималној релативној висини снижавања (*MDH*) види и систем за визуелно навођење по висини (нпр. *PAPI*).
- Напомена 6: наведене вредности су или објављене вредности *RVR* или метеоролошке видљивости претворене у *RVR* у складу са прописаним у (х).
- Напомена 7: минимална релативна висина снижавања (*MDH*) наведена у табелама број 4а, 4б, 4в и 4г односи се на основне прорачуне минималне релативне висине снижавања (*MDH*). При избору одговарајућег *RVR*, вредност минималне релативне висине снижавања (*MDH*) не мора да се заокружи на најближих већих 10 ft.
5. Ноћна слетања – за ноћна слетања морају да буду укључена ивична светла, светла почетка стазе и светла краја стазе.
- (в) Прецизни прилаз – прилажење и слетање у условима категорије I
1. Опште одредбе. Слетање у условима категорије I је прецизно инструментално прилажење и слетање, при чему се користи *ILS*, категорије I *MLS* или *PAR* са минималном релативном висином одлуке која није мања од 200 ft и са *RVR* који није мањи од 550 m;
 2. Релативна висина одлуке (*DH*). Авио-превозник је дужан да пропише минималну релативну висину одлуке за прецизни прилаз категорије I која није нижа од:
 - (i) минималне релативне висине одлуке наведене у летачком приручнику авиона;
 - (ii) минималне релативне висине до које може да се користи средство за прецизни прилаз, без визуелних ознака.
 - (iii) *OCH/OCL* за категорију авиона;
 - (iv) 200 ft;
 3. визуелни оријентир – пилот може да настави прилаз испод минималне надморске висине снижавања/минималне релативне висине снижавања (*MDA/MDH*) за категорију I, која је одређена у складу са тачком (в)2, ако је најмање један од следећих визуелних оријентира јасно видљив и препознатљив пилоту за полетно-слетну стазу на коју намерава да слети:
 - (i) елементи система прилазних светала;
 - (ii) праг полетно-слетне стазе;
 - (iii) ознаке прага полетно-слетне стазе;
 - (iv) светла прага полетно-слетне стазе;
 - (v) светлосне ознаке прага полетно-слетне стазе;

- (vi) визуелни индикатор равни понирања;
 - (vii) зона додира или ознаке зоне додира;
 - (viii) светла зоне додира;
 - (ix) ивична светла полетно-слетне стазе;
4. захтевана видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) – минимум који авио-превозник може да пропише за прилажење и слетање у условима категорије I су:

Табела број 5 – *RVR* за прилаз и слетање у условима категорије I у зависности од опремљености и релативна висина (*DH*)

Минимуми за категорију I				
Релативна висина (<i>DH</i>) (напомена 7)	Опремљеност / <i>RVR</i> (напомена 5)			
	Потпуна (напомена 1 и 6)	Делимична (напомена 2 и 6)	Основна (напомена 3 и 6)	Без опреме (напомена 4 и 6)
200 ft	550 m	700 m	800 m	1000 m
201-250 ft	600 m	700 m	800 m	1000 m
251-300 ft	650 m	800 m	900 m	1200 m
301 и више ft	800 m	900 m	1000m	1200 m

- Напомена 1: потпуно опремљена полетно-слетна стаза има ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла високог/средњег интензитета (*XI/MI*) која су постављена на дужини од 720 m или више, светла ивица полетно-слетне стазе, светла почетка и светла краја полетно-слетне стазе. Светла морају да буду укључена
- Напомена 2: средње опремљена полетно-слетна стаза има ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла високог/средњег интензитета (*XI/MI*) која су постављена на дужини од 420 m до 719 m, светла ивице полетно-слетне стазе, светла почетка и светла краја полетно-слетне стазе. Светла морају да буду укључена.
- Напомена 3: основно опремљена полетно-слетна стаза има ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла високог/средњег интензитета (*XI/MI*) која су постављена на дужини од 420 m, прилазна светла ниског интензитета (*LI*), светла ивице полетно-слетне стазе, светла почетка и светла краја полетно-слетне стазе. Светла морају да буду укључена.
- Напомена 4: полетно-слетна стаза, без светлосних уређаја за прилажење, има ознаке полетно-слетне стазе, светла ивице полетно-слетне стазе, светла почетка и светла краја полетно-слетне стазе или уопште нема светла.
- Напомена 5: вредности из Табеле број 5 су вредности објављене видљивости дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) или метеоролошке видљивости претворене у *RVR*, сходно прописаном у х.
- Напомена 6: Вредности наведене у Табели број 5 важе за стандардне прилазе са степеном снижавања до 4 степена, укључујући и 4. степен.
- Напомена 7: релативна висина снижавања (*DH*) наведена у Табели број 5 односи се на основне прорачуне релативне висине снижавања (*DH*). При избору одговарајућег *RVR*, вредност релативне висине снижавања (*DH*) не мора да се заокружи на најближих већих 10 ft.

5. Летови који се обављају са једним пилотом – за летове који се обављају са једним пилотом, авио-превозник мора да пропише минимални *RVR* за све прилазе који су у складу са OPS 1.430 и овим додатком. Вредност *RVR* мања од 800 m није дозвољен, изузев ако се користи одговарајући аутопилот који

је повезан на *ILS* или *MLS* и у том случају примењују се прописани минимуми. Релативна висина (*DH*) не сме да буде мања од вредности која се добије када се минимална висина до које аутопилот може да се користи помножи са 1.25;

6. Ноћна слетања - за ноћна слетања морају да буду укључена ивична светла, светла почетка стазе и светла краја стазе.
- (г) Прецизни прилаз – прилаз и слетање у условима категорије II
1. Опште одредбе - Слетање у условима категорије II је прецизно инструментално прилажење и слетање, при чему се користи *ILS* или *MLS* са:
 - (i) минималном висином одлуке мањом од 200 ft, али не мањом од 100 ft;
 - (ii) *RVR* не мањим од 300 m;
 2. Релативна висина одлуке (*DH*) – авио-превозник је дужан да пропише релативну висину одлуке за прилазе категорије II која није нижа од:
 - (i) минималне релативне висине одлуке наведене у летачком приручнику авиона;
 - (ii) минималне релативне висине до које може да се користи средство за прецизни прилаз без визуелних ознака.
 - (iii) *OCH/OCL* за категорију авиона;
 - (iv) релативне висине одлуке до које су чланови летачке посаде овлашћени;
 - (v) 100 ft.
 3. Визуелни оријентери – пилот може да настави прилаз испод релативне висине снижавања (*DH*) за категорију II која је одређена у складу са тачком (д)2, ако визуелни оријентери садрже најмање три узастопна светла у низу која чине централну линију прилазних светала или светла зоне додира или светла средишне линије полетно-слетне стазе или ивична светла полетно-слетне стазе или комбинација ових светала која може да се одржава. Визуелни оријентери укључују попречне елементе светала, нпр. попречну пречку прилазних светала или светла прага полетно-слетне стазе или попречна светла зоне додира;
 4. Захтевани *RVR* – захтевана видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) – минимум који авио-превозник може да пропише за прилажење и слетање у условима категорије II су:

Табела број 6 - *RVR* за прилаз и слетање у условима категорије II и релативна висина одлуке (*DH*)

Минимуми за категорију II		
Релативна висина одлуке (<i>DH</i>)	Коришћење аутоматског пилота за летење испод релативне висине (напомена 1)	
	<i>RVR</i> / авиони категорије А, Б, Ц	<i>RVR</i> / авиони категорије Д
100-120 ft	300 m	300 m (напомена 2 / 350 m)
121-140 ft	400 m	400 m
141 и више ft	450 m	450 m

Напомена 1: коришћење аутоматског пилота за летење испод релативне висине (*DH*) дате у овој табели омогућава продужено коришћење аутоматског система за управљање авионом до висине од 80% од прописане релативне висине (*DH*). Услови за пловидбеност могу, преко минималне висине укључивања аутоматског система управљања авионом, да утичу на релативну висину одлуке *DH* која ће бити примењена.

Напомена 2: *RVR* од 300 m се може користити за авионе категорије Д када врше аутоматско слетање.

(д) Прецизни прилаз – прилаз и слетање у условима категорије III

1. Опште одредбе – Летење у условима категорије III обухвата:

(i) Летење у условима категорије III А. Прилаз и слетање у условима категорије III А је прецизно инструментално прилажење и слетање, при чему се користи *ILS* или *MLS* са:

(А) релативном висином одлуке мањом од 100 ft;

(Б) *RVR* не мањим од 200 m;

(ii) Летење у условима категорије III В – Прилаз и слетање у условима категорије III В је прецизно инструментално прилажење и слетање, при чему се користи *ILS* или *MLS* са:

(А) релативном висином одлуке мањом од 50 ft или без релативне висине одлуке;

(Б) Вредности *RVR* мањим од 200 m, али не мањим од 75 m

Напомена: Ако релативна висина одлуке и *RVR* не спадају у исту категорију, категорија прилаза одређује се у односу на *RVR*.

2. Релативна висина одлуке (*DH*) - за прилазе и слетања код којих се користи релативна висина одлуке, авио-превозник мора да пропише релативну висину одлуке која није нижа од:

(i) минималне релативне висине одлуке одређене у летачком приручнику авиона;

(ii) минималне релативне висине до које може да се користи средство за прецизни прилаз без визуелних оријентира;

(iii) релативне висине одлуке до које су чланови летачке посаде овлашћени;

3. Прилази без релативне висине одлуке – прилази и слетања без релативне висине одлуке могу да се врше ако:

(i) су прилаз и слетања без релативне висине одлуке одобрени у летачком приручнику авиона;

(ii) прилазно средство и опрема аеродрома омогућавају прилаз без релативне висине одлуке;

(iii) авио-превозник има одобрење за прилазе и слетања категорије III без релативне висине одлуке;

Напомена: полетно-слетна стаза која је опремљена за прилаз и слетање за категорију III омогућава прилазе и слетања категорије III без релативне висине одлуке, изузев ако је другачије прописано и објављено у *AIP* или *NOTAM*.

4. Визуелни оријентира

- (i) Када се употребљава пасивни систем за управљање авионом при летењу у условима категорије III А и III В, пилот не сме да настави прилаз испод релативне висине одлуке која је одређена у складу са (г)2, изузев ако јасно види визуелни оријентир који садржи најмање три узастопна светла у низу која чине централну линију прилазних светала, светла зоне додира, светла средишне линије полетно-слетне стазе, ивична светла полетно-слетне стазе или комбинацију ових светала која може да се одржава;
- (ii) Када се употребљава оперативни систем за управљање авионом при летењу у условима категорије III В са релативном висином одлуке, пилот не сме да настави прилаз испод релативне висине одлуке, одређене у складу са (г)2, осим ако јасно види визуелни оријентир који садржи најмање једно светло средишне линије полетно-слетне стазе која може да се одржава;
- (iii) За летење у условима категорије III, без релативне висине одлуке, пилот, пре додира, не мора јасно да види полетно-слетну стазу за слетање.
5. Захтевани *RVR* - захтевана видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) – минимум који авио-превозник може да пропише за прилажење и слетање у условима категорије III су :

Табела број 7 - *RVR* – за прилазе и слетања у условима категорије III и релативна висине одлуке (*DH*) и систем за вођење и контролу авиона по слетању

Минимуми за категорију III			
Категорија прилаза	Релативна висина одлуке (y ft) (напомена 2)	Систем за вођење и контролу авиона по слетању	<i>RVR</i> (m)
III А	Мања од 100	Не захтева се	200 (напомена 1)
III В	Мања од 100	Пасивни систем за управљање авионом	150 (напомена 1)
III В	Мања од 50	Пасивни систем за управљање авионом	125
III В	Мања од 50 или без релативне висине одлуке	Оперативан систем за управљање авионом	75

Напомена 1: за авионе који испуњавају услове из *CS-AWO* 321(б)(3).

Напомена 2: поузданост система за управљање авионом се одређује према сертификованој минималној релативној висини одлуке за летове у условима смањене видљивости који су прописани у *CS-AWO*.

(h) Кружење

1. Минимум који авио-превозник може да пропише за кружење:

Табела број 8 - Метеоролошка видљивост и минимална релативна висина (MDH) за кружење у зависности од категорије авиона

Минимална релативна висина (MDH)	Категорија авиона			
	А	Б	Ц	Д
Минимална метеоролошка видљивост	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Минимална метеоролошка видљивост	1500 m	1600 m	2400 m	3600 m

2. На кружење са прописаном путањом лета примењује се прописано у 1.
- (е) Визуелни прилаз – авио-превозник не сме да пропише вредност *RVR* мању од 800 m за визуелни прилаз;
- (ж) Прерачунавање објављене метеоролошке видљивости у *RVR*
- Авио-превозник не сме да користи вредности добијене прерачунавањем метеоролошке видљивости у *RVR* за израчунавање минимума за полетање, минимума за категорију II и III или кад је доступан објављени *RVR*;
Напомена: ако је објављена вредност *RVR* већа од максималне вредности коју је одредио оператер аеродрома (нпр. вредност *RVR* већа од 1500 m), та вредност се не сматра објављеном вредности *RVR*. У том случају, може се користити табела за прерачунавање).
 - При прерачунавању метеоролошке видљивости у *RVR* у случајевима који нису предвиђени у (ж)1, авио-превозник је дужан да пропише да се користи следећа табела:

Табела број 9 - Прерачунавање метеоролошке видљивости у *RVR*

Светла у употреби	<i>RVR</i> је објављена метеоролошка видљивост помножена са	
	Дању	Ноћу
Прилазна светла и светла полетно-слетне стазе високог интензитета	1,5	2,0
Остала светала	1,0	1,5
Без светала	1,0	Није примењиво

Додатак 1 (нови) OPS 1.430

Аеродромски оперативни минимум

- (а) Минимум за полетање
- Опште одредбе
 - Минимуми за полетање које одреди авио-превозник морају да буду изражени као видљивост или као видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*), узимајући у обзир одговарајуће чињенице за сваки аеродром који је у плану да се користи и особине авиона. Ако је

- потребно да се виде и избегну препреке у одласку и принудном слетању, морају да се одреде додатни услови (нпр. база облака);
- (ii) вођа ваздухоплова не сме да започне полетање ако временски услови на аеродрому полетања нису исти или бољи од минимума за слетање за тај аеродром, изузев у случају када му је на располагању алтернативни аеродром за аеродром полетања;
 - (iii) ако је објављена метеоролошка видљивост испод видљивости која је потребна за полетање и ако вредност *RVR* није објављена, полетање може да се започне само ако вођа ваздухоплова може да одреди да је *RVR*/видљивост дуж полетно-слетне стазе, у правцу полетања, иста или боља од прописаног минимума.
 - (iv) ако подаци о метеоролошкој видљивости и *RVR* нису доступни, полетање може да се започне само ако вођа ваздухоплова може да одреди да је *RVR*/видљивост дуж полетно-слетне стазе у правцу полетања иста или боља од прописаног минимума.
2. Визуелне ознаке
Минимум за полетање се одређује у циљу обезбеђења довољне видљивости за вођење и контролисање авиона у случају прекинутог полетања у неповољним условима и у случају настављеног полетања после отказа критичног мотора;
3. Вредност *RVR*/видљивост
- (i) За вишемоторне авионе чије су перформансе такве да, у случају отказа критичног мотора у било ком тренутку полетања, авион може да се заустави или да настави полетање до висине од 1500 ft изнад аеродрома, надвишавајући препреке на прописаној висини, авио-превозник мора да утврди минимум за полетање који се изражава као вредност *RVR*/видљивости, не мањи од вредности датих у Табели 1, осим у изузетцима наведеним у тачки 4.

Табела број 1 - *RVR* /видљивост за полетање

Средства	<i>RVR</i> /видљивост (напомена 3)
Без средстава (само у току дана)	500 m
Светла дуж ивице полетно-слетне стазе и ознаке дуж средине полетно-слетне стазе	250 m/300 m (напомена 1 и 2)
Светла дуж ивице полетно-слетне стазе и светла дуж средине полетно-слетне стазе	200 m/250 m (напомена 1)
Светла дуж ивице полетно-слетне стазе, светла дуж средине полетно-слетне стазе и вишеструки подаци за <i>RVR</i>	150 m/200 m (напомена 1 и 4)

Напомена 1: веће вредности се примењују за авион категорије Д;

Напомена 2: за летове који се обављају ноћу неопходна су најмање светла дуж ивице полетно-слетне стазе и светла која означавају крај полетно-слетне стазе;

Напомена 3: за почетни део залета пилот може да одреди другу вредност *RVR*/видљивости од оне која је објављена;

Напомена 4: објављена вредност *RVR* у свим тачкама у којима се мери мора да буде иста или већа од прописане, изузев у случају из напомене 3.

- (ii) Вишемоторни авиони чије перформансе не испуњавају услове из тачке (а)3.(i), у случају отказа критичног мотора, могу имати потребу да одмах слете и да уоче и избегну препреке у подручју полетања. У том случају морају бити испуњени минимуми за полетање који омогућавају да се испуне захтеви за надвишавање препрека, уз претпоставку да је дошло до отказа мотора на одређеној висини. Минимум за полетање који утврђује авио-превозник одређује се на основу висине према којој се планира нето путања лета у полетању са отказом једног мотора. Минималан *RVR* не сме да буде мањи од вредности наведених у Табели број 1 и Табели број 2.

Табела број 2 - Претпостављена висина отказа критичног мотора изнад полетно-слетне стазе и одговарајућа *RVR*/видљивост

<i>RVR</i> /видљивост на полетању – путања лета	
Претпостављена висина изнад полетно-слетне стазе на којој долази до отказа мотора	<i>RVR</i> /видљивост (напомена 2)
< 50 ft	200 m
51-100 ft	300 m
101-150 ft	400 m
151-200 ft	500 m
201-300 ft	1000 m
>300 ft	1500 m (напомена 1)

Напомена 1: 500 m је примењиво и ако не може да се испланира позитивна путања лета при полетању.

Напомена 2: објављена вредност *RVR*/видљивости за почетни део полетања може да буде промењена одлуком пилота.

- (iii) Ако вредности *RVR* или метеоролошке видљивости нису доступне, вођа ваздухоплова не сме да започне полетање, изузев ако утврди да стварни услови испуњавају минимум за полетање;

4. Изузеци од (а)3.(i)

- (i) Авио-превозник може да одреди минимум за полетање од 125 m *RVR* (за авионе категорије А, Б и Ц) или од 150 m *RVR* (за авионе категорије Д) ако је то одобрила ваздухопловна власт и ако:

- (А) је објављено да се примењују поступци летења у условима смањене видљивости;
- (Б) су у употреби светла централне линије високог интензитета на растојању од 15 m или мање и ивична светла јаког интензитета, на растојању од 60 m или мање;
- (В) су чланови летачке посаде успешно завршили обуку на уређају за симулирано летење;
- (Г) је видљивост из пилотске кабине авиона, на прагу стазе за полетање, најмање 90 m;

- (Д) су испуњене прописане вредности *RVR* на свим тачкама на којима се *RVR* мери;
- (ii) На основу претходног одобрења ваздухопловних власти, авио-превозник може да користи:
- (А) одобрени систем за хоризонтално вођење авиона;
- (Б) одобрени *HUD/HUDLS* за потребе полетања;
- Ако се користе системи наведени под А и Б, авио-превозник може да смањи минимуме за полетање. Минимум *RVR* за полетање може да буде мањи од 125 m (за авионе категорија А, Б и Ц) или 150 m (за авионе категорије Д), али не мањи од 75 m ако је обезбеђена иста заштита полетно-слетне стазе и средстава намењених за слетање у условима категорије III.
- (б) Категорија I, прилажење под углом *Approach Path Vector (APV)* и непрецизни прилаз
1. Слетање у условима категорије I је прецизно инструментално прилажење и слетање, при чему се користи *ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS)* или *PAR* са минималном релативном висином одлуке која није мања од 200 ft и са вредношћу *RVR* која није мања од 550 m, изузев ако ваздухопловна власт одреди већи минимум;
 2. Непрецизни прилаз (*NPA*) је инструментални прилаз који се врши уз помоћ опреме која је наведена у Табели број 3 (минимуми система), са минималном релативном висином или релативном висином одлуке (*MDH* или *DH*) од најмање 250 ft и *RVR/CMV* (прерачуната метеоролошка видљивост) која није мања од 750 m, изузев ако ваздухопловна власт одреди већи минимум.
 3. Прилажење под углом (*APV*) је инструментални прилаз који се врши хоризонталним и вертикалним навођењем који не испуњава услове за прецизан прилаз и слетање, са релативном висином одлуке *DH* која није мања од 250 ft и вредношћу *RVR* која није мања од 600 m, изузев ако је ваздухопловна власт одобрила већи минимум.
 4. Релативна висина одлуке (*DH*)
Авио-превозник мора да пропише висину одлуке која није нижа од:
 - (i) минималне релативне висине до које може да се користи средство за прилаз, без визуелних оријентира;
 - (ii) *OCH* за категорију авиона;
 - (iii) релативне висине одлуке објављене у поступку прилаза;
 - (iv) 200 ft за прилазе у условима категорије I;
 - (v) минимума система наведених у Табели број 3;
 - (vi) најниже висине одлуке наведене у летачком приручнику авиона или другом документу.
 5. Минимална висина снижавања (*MDH*)
Авио-превозник мора да пропише минималну висину снижавања у прилазу која није мања од:
 - (i) *OCH* за категорију авиона;

- (ii) минимума система наведених у Табели број 3;
најниже релативне висине одлуке наведене у летачком приручнику авиона или другом документу.
6. Визуелни оријентери. Пилот не сме да настави прилаз испод *MDA/MDH*, осим ако му је најмање један од следећих визуелних оријентира за полетно-слетну стазу на коју намерава да слети јасно видљив и препознатљив:
- (i) елементи система прилазних светала;
 - (ii) праг полетно-слетне стазе;
 - (iii) ознаке прага полетно-слетне стазе;
 - (iv) светла прага полетно-слетне стазе;
 - (v) светлосне ознаке прага полетно-слетне стазе;
 - (vi) визуелни индикатор линије понирања;
 - (vii) зона додира или ознаке зоне додира;
 - (viii) светла зоне додира;
 - (ix) ивична светла полетно-слетне стазе;
 - (x) други визуелни оријентери прихваћени од стране ваздухопловних власти.

Табела број 3 - Минимум система у зависности од средства

Минимуми система	
Средство	Најнижа <i>DH/MDH</i>
<i>LLZ</i> са или без <i>DME</i>	250 ft
<i>SRA</i> (завршава на ½ NM)	250 ft
<i>SRA</i> (завршава на 1 NM)	300 ft
<i>SRA</i> (завршава на 2 NM или даље)	350 ft
<i>RNAV/LNAV</i>	300 ft
<i>VOR</i>	300 ft
<i>VOR/DME</i>	250 ft
<i>NDB</i>	350 ft
<i>NDB/DME</i>	300 ft
<i>VDF</i>	350 ft

- (в) Критеријуми за одређивање *RVR/CMV* (Табела број 6)
1. За коришћење најмање могуће вредности *RVR/CMV* наведене у Табели број 6, инструментални прилаз мора да испуни следеће захтеве:
- (i) инструментални прилази са пројектованим прилазним углом до и укључујући $4,5^{\circ}$ за авионе категорије А и Б или $3,77^{\circ}$ за авионе категорије Ц и Д, изузев ако је ваздухопловна власт одобрила друге прилазне углове. Средства која се користе при прилазу су:
 - (А) *ILS/MLS/GLS/PAR*;
 - (Б) *APV*;
 Ако се завршни прилазни правац не разликује од правца средишне линије полетно-слетне стазе више од 15° за авионе категорије А и Б или више од 5° за авионе категорије Ц и Д.

- (ii) инструментални прилази при којима се летење изводи техником сталног снижавања при завршном прилажењу (*CDF A*), са одређеним прилазним углом до и укључујући $4,5^{\circ}$ за авионе категорије А и Б или $3,77^{\circ}$ за авионе категорије Ц и Д, изузев ако је ваздухопловна власт одобрила други прилазни угао. Средства која се користе при прилазу су *NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA* или *RNAV/LNAV*, при чему завршни сегмент прилаза износи најмање 3 NM и испуњава следеће услове:
- (А) да се завршни прилазни правац не разликује од правца средишне линије полетно-слетне стазе више од 15° за авионе категорије А и Б или више од 5° за авионе категорије Ц и Д;
 - (Б) да постоји тачка почетка завршног прилаза (*FAF*) или друга одговарајућа тачка од које је могуће започети снижавање или растојање до прага полетно-слетне стазе (*THR*) које је могуће одредити помоћу *FMS/RNAV* или *DME*;
 - (В) ако је тачка започињања неуспелог прилаза (*MAPt*) одређена временом, растојање од тачке почетка завршног прилаза (*FAF*) износи 8 NM;
- (iii) инструментални прилази код којих се користе средства као што су *NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA* или *RNAV/LNAV* који не испуњавају критеријуме наведене у тачки (в)1.(ii), или са минималном релативном висином (*MDH*) која је једнака 1 200 ft.
2. После инструменталног прилаза при којем се летење изводи техником сталног снижавања при завршном прилажењу (*CDF A*), неуспели прилаз се изводи када се достигне надморска висина одлуке/релативна висина одлуке или тачка започињања неуспелог прилаза (*MAPt*). Летење по правцу при извођењу неуспелог прилаза изводи се преко *MAPt*, изузев ако је другачије наведено у прилазним картама.
- (г) Одређивање минималне вредности *RVR/CMV*/видљивости за прилазе и слетања у условима категорије I, прилажења под углом (*APV*) и непрецизног прилаза.
1. Минимална вредност *RVR/CMV*/видљивости је највећа вредност добијена на основу података из Табеле број 5 или Табеле број 6, при чему та вредност не сме да буде већа од максималних вредности датих у Табели број 6.
 2. Вредности у Табели број 5 су добијене употребом следеће формуле:
Захтевана *RVR*/видљивост (у m) = $((DH/MDH \text{ (ft)}) * 0,3048 / \tan \alpha)$ – дужина прилазних светала (у m).
Напомена: α је угао који се користи за израчунавање и који има почетну вредност 3° , а повећава се постепено.
 3. Ако ваздухопловна власт одобри, формула из тачке 2. се може користити употребом стварног угла прилазне равни са стварном дужином прилазних светала за одређену полетно-слетну стазу.
 4. Ако се у прилазу лети са хоризонталним сегментом на или изнад минималне надморске/релативне висине снижавања *MDA/H*, додаје се 200 m

за авионе категорије А и Б, односно 400 m за авионе категорије Ц и Д на минималну вредност *RVR/CMV* која се добија као резултат примене Табела број 5 и 6.

Напомена: додате вредности су у складу са временом/растојањем који су потребни да би се авион довео у завршно снижавање.

5. *RVR* вредност мања од 750 m, а наведена је у Табели број 5, користити се и за:
 - (i) прецизни прилаз у условима категорије I, за полетно-слетне стазе које су опремљене *FALS*, светлима зоне додира (*RTZL*), светлима средишне линије полетно-слетне стазе (*RCLL*), ако релативна висина одлуке (*DH*) није већа од 200 ft;
 - (ii) прецизни прилаз у условима категорије I, за полетно-слетне стазе које нису опремљене светлима зоне додира (*RTZL*) и светлима средишне линије полетно-слетне стазе (*RCLL*), коришћењем одобреног *HUDLS*, или сличног одобреног система, прилаз са укљученим аутопилотом, прилаз са употребом „*flight director*“ до релативне висине одлуке (*DH*) која је једнака или већа од 200 ft под условом да *ILS* систем није објављен као рестриктиван уређај;
 - (iii) прилажења под углом (*APV*) за полетно-слетне стазе опремљене *FALS*, *RTZL* и *RCLL* уз коришћење одобреног *HUD* систем.
6. Ваздухопловна власт може да одобри *RVR* вредности које су мање од вредности наведених у Табели број 5, ако се користи *HUDLS* или систем за аутоматско слетање, у складу са одредбом (д) овог додатка.
7. Визуелна средства која чине стандардне дневне ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла и светла полетно-слетне стазе (ивична светла, светла прага полетно-слетне стазе, светла краја полетно-слетне стазе и, у неким случајевима, светла зоне додира и светла средишне линије полетно-слетне стазе). Прихватљива конфигурација прилазних светала дата је у Табели број 4.
8. Изузетно од услова наведених у (г)7, ваздухопловна власт може да одобри да се вредност *RVR*, која одговара основном систему прилазних светала (*BALS*), користи за полетно-слетне стазе чија су прилазна светла, због терена или воде, испод 210 m и имају најмање једну попречну светлосну пречку.
9. За летове код којих је неопходно користити прилазна светла и светла-полетно слетне стазе, светла морају бити укључена, исправна и употребљива. Утицај неисправности и ниво смањене употребљивости на *RVR/CMV*/видљивост дати су у Табели број 6а.

Табела број 4 - Системи прилазних светала

Врста опреме	Дужина, конфигурација и интензитет прилазних светала
<i>FALS</i> (комплетан систем прилазних светала)	ИКАО: систем осветљења за прецизне прилазе у условима категорије I (<i>HIALS</i> једнак или већи од 720 m), са могућношћу одређивања дужине централне линије коју чине <i>Barrette</i>
<i>IALS</i> (средњи систем прилазних светала)	ИКАО: једноставан систем прилазних светала (<i>HIALS</i> од 420 m до 719 m) са једним извором напајања, који чине <i>Barrette</i>
<i>BALS</i> (основни систем прилазних светала)	Други систем прилазних светала (<i>HIALS</i> , <i>MIALS</i> или <i>ALS</i> 210 m – 419 m)
<i>NALS</i> (без система прилазних светала)	Други систем прилазних светала (<i>HIALS</i> , <i>MIALS</i> или <i>ALS</i> краћи од 210 m) или без прилазних светала.

Табела број 5 - *RVR/CMV* (види Табелу број 11) у зависности од *DH/MDH*

<i>DH</i> или <i>MDH</i>			Врста светлосне опреме			
			<i>FALS</i>	<i>IALS</i>	<i>BALS</i>	<i>NALS</i>
			Види (г)5, (г)6 и (г)10 за вредност <i>RVR</i> мању од 750 m			
У фитима			у метрима			
200		210	550	750	1000	1200
211		220	550	800	1000	1200
221		230	550	800	1000	1200
231		240	550	800	1000	1200
241		250	550	800	1000	1300
251		260	600	800	1100	1300
261		280	600	900	1100	1300
281		300	650	900	1200	1400
301		320	700	1000	1200	1400
321		340	800	1100	1300	1500
341		360	900	1200	1400	1600
361		380	1000	1300	1500	1700
381		400	1100	1400	1600	1800
401		420	1200	1500	1700	1900
421		440	1300	1600	1800	2000
441		460	1400	1700	1900	2100
461		480	1500	1800	2000	2200
481		500	1500	1800	2100	2300
501		520	1600	1900	2100	2400
521		540	1700	2000	2200	2400

<i>DH</i> или <i>MDH</i>			Врста светлосне опреме			
			<i>FALS</i>	<i>IALS</i>	<i>BALS</i>	<i>NALS</i>
			Види (г)5, (г)6 и (г)10 за вредност <i>RVR</i> мању од 750 m			
у фитима			у метрима			
541		560	1800	2100	2300	2500
561		580	1900	2200	2400	2600
581		600	2000	2300	2500	2700
601		620	2100	2400	2600	2800
621		640	2200	2500	2700	2900
641		660	2300	2600	2800	3000
661		680	2400	2700	2900	3100
681		700	2500	2800	3000	3200
701		720	2600	2900	3100	3300
721		740	2700	3000	3200	3400
741		760	2700	3000	3300	3500
761		800	2900	3200	3400	3600
801		850	3100	3400	3600	3800
851		900	3300	3600	3800	4000
901		950	3600	3900	4100	4300
951		1000	3800	4100	4300	4500
1001		1100	4100	4400	4600	4900
1101		1200	4600	4900	5000	5000
1201 и више			5000	5000	5000	5000

Табела број 6 - Минимална и максимална примењива вредност *RVR/CMV* (види Табелу број 11) за све инструменталне прилазе до прилаза у условима категорије I

Средство/услови	<i>RVR/CMV</i> (у метрима)	Категорија авиона			
		А	Б	Ц	Д
<i>ILS, MLS, GLS, PAR</i> и <i>APV</i>	Минимална вредност	На основу табеле 5			
	Максимална вредност	1500	1500	2400	2400
<i>NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV</i> , ако се примењује поступак прописан у (в)1.(ii)	Минимална вредност	750	750	750	750
	Максимална вредност	1500	1500	2400	2400
<i>NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV</i> : ако се не примењује поступак прописан у (в)1.(ii) или ако је <i>DH</i> или <i>MDH</i> > 1200 ft	Минимална вредност	1000	1000	1200	1200
	Максимална вредност	Дата у Табели број 5 ако се лети техником сталног снижавања при завршном прилазењу (<i>CDFA</i>), а ако се примењује друга техника снижавања додати 200 m/400 m на вредности дате у Табели број 5 при чему највећа вредност <i>RVR</i> износи 5000 m.			

Табела број 6а - Неисправна опрема или опрема смањеног нивоа употребљивости – утицај на вредности минимума за слетање

Неисправна опрема или опрема смањеног нивоа употребљивости (напомена 1)	Утицај на вредности минимума за слетање				
	CAT III B (напомена 2)	CAT III A	CAT II	CAT I	Непрецизни прилази
ILS одашиљач у приправности	Није дозвољено		Нема утицаја		
Спољашњи маркер	Нема утицаја ако је замењен са објављеном одговарајућом тачком				Није примењливо
Средњи маркер	Нема утицаја				Нема утицаја, изузев ако је употребљен као MAPt
Систем за мерење RVR зоне додира	Може бити привремено замењен вредностима RVR измереним за средњи део полетно-слетне стазе ако је то одобрено од стране ваздухопловне власти на чијој се територији аеродром налази. Вредност RVR може бити измерена посматрањем.		Нема утицаја		
Систем за мерење RVR за средњи или зауставни део полетно-слетне стазе	Нема утицаја				
Мерач правца и брзине ветра за смер полетно-слетне стазе који је у употреби	Нема утицаја ако су доступни други земаљски извори података				
Мерач висине базе облака	Нема утицаја				
Прилазна светла	Није дозвољено за летење са $DH > 50$ ft		Није дозвољено	Вредност минимума као када нема средстава	
Прилазна светла, изузев последњих 210 m	Нема утицаја		Није дозвољено	Вредност минимума као када нема средстава	
Прилазна светла, изузев последњих 420 m	Нема утицаја			Вредност минимум као за средњи систем прилазних светала	
Извор напајања прилазних светала у приправности	Нема утицаја				
Сва светла полетно-слетне стазе	Није дозвољено			Дању-вредност минимума као кад нема средстава Ноћу-није дозвољено	
Светла ивице полетно-слетне стазе	Дању – дозвољено Ноћу-није дозвољено				
Светла средишне линије полетно-слетне стазе	Дању – RVR 300 m Ноћу – није дозвољено		Дању – RVR 300 m Ноћу – 550 m	Нема утицаја	
Размак између светала средишње линије полетно-слетне стазе је 30 m	RVR -150 m	Нема утицаја			
Светла зоне додира	Дању – RVR 200 m Ноћу – 300 m	Дању – RVR 300 m Ноћу – 550 m		Нема утицаја	
Извор напајања за светла полетно-слетне стазе у приправности	Није дозвољено			Нема утицаја	
Систем осветљења стазе за вожење	Нема утицаја – изузев кашњења због смањења брзине вожења				

- Напомена 1: услови који се односе на Табелу 6а:
- а) кварови светала полетно-слетне стазе који нису дати у Табели број 6а, нису прихватљиви;
 - б) недостаци прилазних светала и светала полетно-слетне стазе су разматрани одвојено;
 - в) летење у условима категорије II и III. Комбиновање недостатака светала полетно-слетне стазе и опреме система за мерење вредности *RVR* није дозвољена.
 - г) кварови, изузев квара *ILS*, утичу на вредност *RVR*, а не утичу на релативну висину одлуке (*DH*).
- Напомена 2: ако се лети у условима категорије III Б, без релативне висине одлуке (*DH*), поред услова наведених у Табели број 6а, морају бити испуњени и следећи услови:
- а) најмање једна вредност *RVR* мора бити на располагању;
 - б) светла полетно-слетне стазе:
 - i) ако не постоје ивична светла полетно-слетне стазе или не постоје светла средишне линије полетно-слетне стазе, најмања вредност *RVR* дању износи 200 m, а ноћу слетање није дозвољено;
 - ii) ако не постоје светла зоне додира (*TDZ*)-нема ограничења;
 - iii) ако не постоји извор напајања који је у приправности за светла полетно-слетне стазе, најмања вредност *RVR* дању износи 200 m, а ноћу слетање није дозвољено.
10. За лет који се обавља са једним чланом летачке посаде, авио-превозник је дужан да одреди минималну вредност *RVR*/видљивост за све прилазе у складу са *OPS 1.430* и овим додатком.
- (i) Ако је вредност *RVR* мања од 800 m, прилази у условима категорије I могу да се изводе до релативне висине одлуке, ако се користи одговарајући аутопилот који је уопчан на *ILS* или *MLS*, а није објављени као рестриктиван или одобрени *HUDLS* (укључујући *EVS*), или други одобрени систем;
 - (ii) ако нису на располагању *RTZL* и/или *RCLL* светла, минимална вредност *RVR/CMV* не сме да буде мања од 600 m;
 - (iii) ако је вредност *RVR* мања од 800 m, као што је наведено у табели број 5, *APV* прилаз може да се изводи само на полетно-слетну стазу која има *FALS*, *RTZL* и *RCLL*, уз употребу одобреног *HUDLS* система или другог одобреног система или, ако се изводи повезани прилаз до *DH* која је једнака или већа од 250 ft.
- (д) Летење у условима који су блажи од стандардних за категорију I
1. Релативна висина одлуке (*DH*)
Ако се лети у условима блажим од стандардних за категорију I релативна висина одлуке (*DH*) не сме да буде нижа од:
 - (i) минималне релативне висине одлуке наведене у летачком приручнику авиона;
 - (ii) минималне релативне висине до које средство за прецизни прилаз може да се користи без видљивих орјентира;
 - (iii) *OCH* вредности за одређену категорију авиона;
 - (iv) релативне висине одлуке за коју је летачка посада овлашћена;
 - (v) 200 ft.
 2. Врста средстава

ILS/MLS који подржава летење у условима који су блажи од стандардних за категорију I не сме да буде рестриктиван и мора бити са директним правцем, при чему је највеће одступање од правца средишне линије полетно-слетне стазе $\leq 3^0$), а *ILS* мора бити сертификован за:

- (i) класу I/T/1 за летење до *RVR* од 450 m ;
- (ii) класу II/D/2 за летење при вредностима *RVR* које су мање од 450 m.

Једно *ILS* средство може да се користи ако су му перформансе нивоа 2.

3. Вредност *RVR/CMV*

Најниже вредности за летење у условима блажим од стандардних за категорију I, дате су у Табели број 66.

Табела број 66 - Најниже вредности *RVR/CMV* за летење у условима блажим од стандардних за *CAT I*, у зависности од система прилазних светала

Летење у условима блажим од стандардних за <i>CAT I</i>						
Релативна висина одлуке (DH(ft))			Врста светлосних средстава			
			<i>FALS</i>	<i>IALS</i>	<i>BALS</i>	<i>NALS</i>
			<i>RVR/CMV</i> (m)			
200	до	210	400	500	600	750
211	-	220	450	550	650	800
221	-	230	500	600	700	900
231	-	240	500	650	750	1000
241	-	249	550	700	800	1100

Напомена 1: визуелни орјентери садрже ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла, ивична светла полетно-слетне стазе, светла прага полетно-слетне стазе, светла краја полетно-слетне стазе, а за летење испод 450 m и светла зоне додира и/или светла средишне линије полетно-слетне стазе.

4. Визуелни орјентери. Пилот не сме да настави прилаз испод релативне висине одлуке, изузев ако визуелни оријентери садрже:

- а) најмање три прилазна светла у низу која чине централну линију прилазних светала или
- б) светла зоне додира или
- в) светла средишне линије полетно-слетне стазе или
- г) ивична светла полетно-слетне стазе или
- д) одговарајућу комбинацију ових светала.

Визуелни орјентир обухвата попречне елементе светала, нпр. попречну пречку прилазних светала или светла прага полетно – слетне стазе, или *Barrette* светла зоне додира, изузев ако се лети употребом одобреног *HUDLS* који може да се користити до релативне висине од најмање 150 ft.

5. Одобрење. За летење у условима блажим од услова категорије I, неопходно је да:

- (i) се прилаз изводи са укљученим системом за аутоматско слетање или употребом одобреног *HUDLS* до релативне висине од најмање 150 ft у односу на праг полетно-слетне стазе;
- (ii) авион буде сертификован према *CS-AWO* за летење у условима категорије II;

- (iii) систем за аутоматско слетање буде одобрен за употребу у условима категорије III A;
 - (iv) се током лета омогући извршавање захтева у складу са одредбама Додатка 1 OPS 1.440(ж);
 - (v) се спроведе обука прописана у Додатку 1 OPS 1.450(ж). Обука и провера се врше на уређају за симулирање лета, уз употребу земаљских и визуелних средстава при најнижој вредности *RVR*;
 - (vi) авио-превозник пропише поступке за летење у условима смањене видљивости за све аеродроме на које намерава да слеће;
 - (vii) авио-превозник има одобрење ваздухопловне власти.
- (f) Прецизни прилаз у условима категорије II и прецизни прилаз у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II
1. Опште одредбе
 - (i) прилаз у условима категорије II је прецизни инструментални прилаз и слетање при коме се користи *ILS* или *MLS* са:
 - (A) релативном висином одлуке нижом од 200 ft, али не нижом од 100 ft;
 - (B) *RVR* не мањи од 300 m.
 - (ii) прилаз у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II је прецизни инструментални прилаз и слетање за које се користи *ILS* или *MLS* који испуњавају услове у погледу средства наведене под (iii) и да:
 - (A) је релативна висина одлуке нижа од 200 ft, али није нижа од 100 ft; (види Табелу број 76),
 - (B) вредност *RVR* није мања од 350/400 m. (види Табелу број 76).
 - (iii) *ILS/MLS* средство које се користи за прилазе и слетања у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II не сме да буде рестриктивно и мора бити са директним правцем (при чему је највеће одступање од правца средишне линије полетно-слетне стазе $\leq 3^0$), а *ILS* мора бити сертификован за:
 - (A) класу I/T/1 за прилаз и слетање до *RVR* од 450 m и релативне висине одлуке од 200 ft или више или
 - (B) класу II/D/2 за прилаз и слетање за *RVR* мањи од 450 m или за релативну висину одлуке нижу од 200 ft.
 - Једно *ILS* средство може да се користи ако су му перформансе нивоа 2.
 2. Релативна висина одлуке (*DH*). Релативна висина одлуке за:
 - (i) прилаз у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II и прилаз у условима категорије II не може да буде нижа од:
 - (A) минималне релативне висине одлуке наведене у летачком приручнику авиона;
 - (B) минималне висине до које средство за прецизни прилаз може да се користи без визуелних оријентира;
 - (B) *OCH* за категорију авиона;

- (Г) релативне висине одлуке за коју је летачка посада овлашћена;
 (Д) 100 ft.
3. Визуелни оријентри. Пилот не сме да настави прилаз у условима категорије II и прилаз у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II испод релативне висине одлуке одређене у складу са (г)2, изузев ако визуелни оријентри садрже:
- најмање три светла у низу која чине средишњу линију прилазних светала или
 - светла зоне додира или
 - светла средишне линије полетно-слетне стазе или
 - ивична светла полетно-слетне стазе или
 - одговарајућу комбинацију ових светала.

Визуелни оријентир обухвата попречне елементе светала, нпр. попречну пречку прилазних светала или светла прага полетно – слетне стазе, или Barrette светла зоне додира, изузев ако се лети употребом одобреног HUDLS до тренутка додира полетно-слетне стазе.

4. Вредност RVR

- (i) Најниже вредности RVR за летење у условима категорије II:

Табела број 7а - Вредност RVR за летење у условима категорије II у зависности од релативне висине одлуке

Минимуми за категорију II		
Релативна висина одлуке (DH) (ft)	Аутоматски укопчан/ одобрен HUDLS до испод релативне висине одлуке (DH) (напомена 1а)	
	Вредност RVR за авионе категорије А, Б и Ц	Вредност RVR за авионе категорије Д
100-120	300 m	300/350 m (напомена 2а)
121-140	400 m	400 m
141 и више	450 m	450 m

Напомена 1а: израз "Аутоматски укопчан/одобрен HUDLS до испод релативне висине одлуке (DH)" значи продужено коришћење аутоматског система за управљање авионом или HUDLS до висине која не прелази 80% од примењиве релативне висине одлуке (DH). Услови у погледу пловидбености авиона могу, преко минималне висине укључивања аутоматског система управљања авионом, да утичу на применљиву релативну висину одлуке (DH).

Напомена 2а: 300 m се односи на авионе категорије Д који изводе аутоматско слетање.

- (ii) Вредност RVR. Најниже вредности за летење у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II:

Табела број 76 - Вредност *RVR* за летење у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II, у зависности од система прилазних светала

Минимуми за слетање у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II					
	Аутоматско слетање или одобрени <i>HUDLS</i>				
	Врста светлосних средстава				
	<i>FALS</i>	<i>IALS</i>	<i>BALS</i>	<i>NALS</i>	
	Види тачку (г)(5), (г)(6) и (г)(10) за <i>RVR</i> < 750 m				
	<i>CAT A-C</i>	<i>CAT D</i>	<i>CAT A-D</i>	<i>CAT A-D</i>	<i>CAT A-D</i>
<i>DH</i> (ft)	Вредност <i>RVR</i> у метрима				
100-120	350	400	450	600	700
121-140	400	450	500	600	700
141-160	450	500	500	600	750
161-199	450	500	550	650	750

Напомена 1: визуелни орјентири садрже ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла, ивична светла полетно-слетне стазе, светла прага полетно-слетне стазе, светла краја полетно-слетне стазе, а за летење када је вредност *RVR* испод 400 m и/или светла средишне линије полетно-слетне стазе. Светла средишне линије полетно-слетне стазе морају да буду употребљива. Системи прилазних светала дати су у Табели број 4.

- (iii) за летење у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II, авио-превозник мора да пропише поступке за летење у условима смањене видљивости за аеродроме на које намерава да слеће.

(e) Прецизни прилаз – летење у условима категорије III

1. Опште одредбе

Летење у условима категорије III

- (i) Летење у условима категорије III А. Прецизни инструментални прилаз и слетање ако се користи *ILS* или *MLS* са:
- (А) релативном висином одлуке (*DH*) нижом од 100 ft;
- (Б) вредношћу *RVR* која није мања од 200 m;
- (ii) Летење у условима категорије III В. Прецизни инструментални прилаз и слетање када се користи *ILS* или *MLS* са:
- (А) релативном висином одлуке (*DH*) нижом од 100 ft или без релативне висине одлуке;
- (Б) вредношћу *RVR* мањом од 200 m, али не мањом од 75 m;

Напомена: ако релативна висина одлуке и вредност *RVR* не спадају у исту категорију прилаза, вредност *RVR* одређује категорију прилаза.

2. Релативна висина одлуке (*DH*). За прилазе и слетања код којих се користи релативна висина одлуке, прописана релативну висину одлуке не може да буде нижа од:

- (i) минималне релативне висине одлуке одређене у летачком приручнику авиона;

- (ii) минималне релативне висине до које може да се користи средство за прецизни прилаз, без визуелних оријентира или
 - (iii) релативне висине одлуке за које су чланови летачке посаде овлашћени.
3. Прилази без релативне висине одлуке. Прилази и слетања, без релативне висине одлуке могу да се врше:
- (i) ако су одобрени у летачком приручнику авиона;
 - (ii) ако опремљеност аеродрома омогућава прилаз и слетање без релативне висине одлуке;
 - (iii) ако авио-превозник има одобрење за прилазе и слетања у условима категорије III.
4. Визуелни оријентира
- (i) Ако се користи пасивни систем за управљање авионом или одобрени *HUDLS*, при извођењу прилаза у условима категорије III А и III В, пилот не сме да настави прилаз испод релативне висине одлуке која је одређена у складу са (е)2, изузев ако јасно види визуелни оријентир који садржи најмање три узастопна светла у низу која чине средишњу линију прилазних светала, светла зоне додира, светла средишне линије полетно-слетне стазе, ивична светла полетно-слетне стазе или комбинацију ових светала која може да се одржава;
 - (ii) Ако се користи оперативни систем за управљање авионом или хибридни оперативни систем који садржи нпр. *HUDLS* при извођењу прилаза у условима категорије III В са релативном висином одлуке, пилот не сме да настави прилаз испод релативне висине одлуке одређене у складу са (е)2, изузев ако јасно види визуелни оријентир који садржи најмање једно светло средишне линије полетно-слетне стазе.
5. Вредности *RVR*. Најниже вредности за извођење прилаза у условима категорије III:

Табела број 8 - Вредност *RVR* за прилазе и слетања у условима категорије III, у зависности од релативне висине одлуке (*DH*) и система за вођење и контролу авиона по слетању

Минимуми за категорију III			
Категорија прилаза	Релативна висина одлуке (напомена 2)	Систем за вођење и контролу авиона по слетању	Вредност <i>RVR</i>
III А	Мања од 100 ft	Не захтева се	200 m
III В	Мања од 100 ft	Пасивни систем за управљање авионом	150 m (напомена 1)
III В	Мања од 50 ft	Пасивни систем за управљање авионом	125 m
III В	Мања од 50 ft или без релативне висине одлуке	Оперативан систем за управљање авионом (напомена 3)	75 m

- Напомена 1: за авионе сертифициване у складу са *CS-AWO* 321(б)(3) или другим одговарајућим документом.
- Напомена 2: поузданост система за управљање авионом се одређује према сертифициваној минималној релативној висини одлуке за летове у условима смањене видљивости који су прописани у *CS-AWO*.
- Напомена 3: оперативан систем за управљање авионом може бити и хибридни оперативан систем за управљање авионом

(ж) Побољшани визуелни системи (*EVS*)

1. Пилот који користи сертифицивани *EVS*, у складу са поступцима и ограничењима из летачког приручника авиона, може да:
 - (i) настави прилаз испод *DH* или *MDH* до висине од 100 ft у односу на висину прага полетно- слетне стазе, тако да, најмање један визуелни оријентир, буде приказан и препознатљив на побољшаном визуелном систему:
 - (A) делови прилазних светала или
 - (B) праг полетно-слетне стазе који је уочен на основу једног од следећих елемената: почетак површине полетно-слетне стазе намењене за слетање, светла прага полетно-слетне стазе, светла која означавају праг полетно-слетне стазе и зона додира која је уочена помоћу једног од следећих елемената: површине зоне додира на полетно-слетној стази, светла зоне додира, ознаке зоне додира или светла полетно-слетне стазе;
 - (ii) смањи вредност *RVR/CMV* за извођење прилаза наведену у колони 1 Табеле број 9 на вредност која је дата у колони 2:

Табела број 9 - Смањење вредности *RVR/CMV* при употреби *EVS* система у зависности од одређене вредности *RVR/CMV*

Одређена вредност <i>RVR/CMV</i>	<i>RVR/CMV</i> за прилазе који се обављају уз помоћ <i>EVS</i> система
550	350
600	400
650	450
700	450
750	500
800	550
900	600
1000	650
1100	750
1200	800
1300	900
1400	900
1500	1000
1600	1100
1700	1100
1800	1200
1900	1300
2000	1300
2100	1400
2200	1500
2300	1500
2400	1600
2500	1700
2600	1700
2700	1800
2800	1900
2900	1900
3000	2000
3100	2000
3200	2100
3300	2200
3400	2200
3500	2300
3600	2400
3700	2400
3800	2500
3900	2600
4000	2600
4100	2700
4200	2800
4300	2800
4400	2900
4500	3000
4600	3000
4700	3100
4800	3200
4900	3200
5000	3300

2. Поступак прописан у (ж)1. се примењује у случају прилаза који се обављају уз помоћ *ILS, MLS, PAR, GLS* и *APV* са релативном висином одлуке која није нижа од 200 ft или за прилазе који се изводе коришћењем одобреног система за вођење по вертикалној путањи (*vertical glight path guidance*) до минималне релативне висине снижавања или релативне висине одлуке која није нижа од 250 ft.
 3. Пилот не сме да настави прилаз без коришћења *EVS* на висини мањој од 100 ft у односу на висину прага полетно-слетне стазе на коју намерава да слети, изузев ако јасно види и препознаје светла или ознаке прага полетно-слетне стазе или зоне додира.
- (з) Намерно остављено празно
- (и) Кружење
1. Минимална релативна висина снижавања (*MDH*). *MDH* за кружење мора да буде већа од:
 - (i) објављене *OCH* вредности за кружење за одређену категорију авиона;
 - (ii) минималне релативне висине за кружење дате у Табели број 10;
 - (iii) вредности *DH/MDH* за поступак инструменталног прилаза који претходи кружењу.
 2. Минимална надморска висина снижавања (*MDA*). *MDA* за кружење се израчунава тако што се на вредност минималне релативне висине снижавања (*MDH*) дода објављена надморска висина аеродрома.
 3. Видљивост. Минимална вредност видљивости за кружење мора бити већа од:
 - (i) вредности за кружење за одређену категорију авиона;
 - (ii) минималне вредности видљивости дате у Табели број 10;
 - (iii) вредности *RVR/CMV* која је дата у Табели број 5 и Табели број 6 за поступак инструменталног прилаза који претходи кружењу.
 4. Изузетно од услова из тачке 3. ваздухопловна власт може изузети авио-превозника од захтева који се односи на повећање вредности за видљивост узетих из табеле 10.
 5. Изузетак прописан у тачки 4. односи се само на аеродроме за које постоји јавни интерес за одржавање саобраћаја и зависи од искуства авио-превозника, програма обуке и обучености чланова летачке посаде.

Табела број 10 - Минимална вредност видљивости и *MDH* за кружење, у зависности од категорије авиона

	Категорија авиона			
	А	Б	Ц	Д
<i>MDH</i> (ft)	400	500	600	700
Минимална метеоролошка видљивост	1500 m	1600 m	2400 m	3600 m

6. Кружење са прописаном путањом лета обавља се под истим условима који су прописани за кружење.

- (j) Визуелни прилаз. Вредност RVR за визуелни прилаз не може бити мања од 800 m;
- (к) Прерачунавање објављене метеоролошке видљивости у RVR/CMV
- Вредности добијене прерачунавањем метеоролошке видљивости у RVR/CMV не могу да се користе за израчунавање минимума за полетање, кружење, RVR минимум мањи од 800 m или ако је доступан објављени RVR .
Напомена: вредност RVR која је већа од максималне вредности коју је одредио оператор аеродрома (нпр. RVR већа од 1500 m), не сматра објављеном вредношћу у смислу овог члана.
 - Прерачунавање метеоролошке видљивости у RVR у случајевима који нису предвиђени у (к)(1), врши се према Табели број 11:

Табела број 11 - Прерачунавање метеоролошке видљивости у RVR/CMV

Светла у употреби	RVR/CMV је објављена метеоролошка видљивост помножена са	
	Дан	Ноћ
Прилазна светла и светла полетно-слетне стазе високог интензитета	1,5	2,0
Друга светла	1,0	1,5
Без светала	1,0	-

Додатак 2 OPS 1.430(в)

Категорије авиона и летење у условима смањене видљивости

- (а) Категорије авиона
- Критеријуми за одређивање категорије авиона су индицирана брзина авиона изнад прага полетно-слетне стазе (V_{AT}) која је једнака брзини губитка узгона (столинг) (V_{SO}) помножена са 1.3 или V_{S1g} помножена са 1.23 у конфигурацији авиона са потпуно извученим закрилцима за слетање при максималној сертифициваној маси на слетању (MLW). Ако су вредности V_{SO} и V_{S1g} познате, узима се већа вредност за V_{AT} . Категорије авиона одређенена основу вредности V_{AT} дате су у табели:

Категорија авиона	V_{AT}
А	Мања од 91 kt
Б	Од 91 kt до 120 kt
Ц	Од 121 kt до 140 kt
Д	Од 141 kt до 165 kt
Е	Од 166 kt до 210 kt

- Конфигурацију за слетање одређује авио-превозник или произвођач авиона.
- (б) Промена категорије авиона због измене максималне маса на слетању
- Авио-превозник може да затражи сталну, мању масу авиона на слетању и да је користи за одређивање V_{AT} ако то одобри ваздухопловна власт.
 - Категорија авиона не може да се мења у току свакодневних летова.

Додатак 1 OPS 1.440

Летење у условима смањене видљивости – опште одредбе

- (а) Опште. Поступци који се примењују на увођење и одобравање летова који се обављају у условима смањене видљивости.
- (б) Показни лет. Циљ показног лета је да се провери исправност система за вођење авиона (укључујући и *HUDLS* систем), изузев поступака које примењују чланови летачке посаде, програма одржавања и приручника који се односе на летење у условима категорије II и III, ради добијања одобрења за летење у условима смањене видљивости.
 - (1) Ако је висина одлуке 50 ft или више, најмање 30 прилаза и слетања мора да буде изведено са употребом система за летење у условима категорије II и III, а ако је висина одлуке мања од 50 ft, најмање 100. Ваздухопловна власт може да одобри мањи број потребних прилаза и слетања.
 - (2) Ако авио-превозник који има више варијанти истог типа авиона који користе исти основни систем за контролу лета и показиваче или различити основни систем за контролу лета и показиваче на истом типу авиона, мора показати да је, без обзира на разлике, сличност система за контролу лета и показивача таква да не мора да обави показни лет за сваку варијанту авиона. Ваздухопловна власт може да прихвати смањење броја захтеваних прилаза и слетања на основу кредита од неког другог авио-превозника са издатим уверењем о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта у складу са OPS 1, а који користи исти тип или варијанту авиона и процедуре.
 - (3) Ако је број неуспелих прилаза већи за најмање 5% од укупног броја неуспелих прилаза (нпр. неуспела слетања, прекиди у раду система) број прилаза и слетања се повећава за најмање 10 све док се горњи однос не уклопи у 5%.
- (в) Прикупљање података неопходних за показни лет. Авио-превозник мора да одреди начин прикупљања података (нпр. формулар који би користили чланови летачке посаде) како би биле забележене перформансе авиона при извођењу прилаза и слетања. Коначни подаци и анализа података морају да буде доступани ваздухопловној власти ради процене испуњености услова за добијања одобрења за летење у условима смањене видљивости.
- (г) Анализа података. Неуспели прилази и аутоматска слетања морају бити регистровани и анализирани.
- (д) Стално праћење
 - (1) Авио-превозник је дужан да прати летове и правовремено уочава негативне трендове, пре него што они постану ризични.
 - (2) Подаци који се чувају 12 месеци:
 - (i) број прилаза (стварни или обука), по типу авиона опремљених за прилаз у условима категорије II или III, на које се примењују минимуми за летење у условима категорије II или III;
 - (ii) извештаји о неуспелим прилазима и аутоматским слетањима, по аеродрому, ознаци регистрације авиона и:

- (А) по отказу опреме у авиону;
 - (Б) по проблемима са опремом на земљи;
 - (В) по неуспелим прилазима на основу инструкција добијених од контроле летења;
 - (Г) из других разлога.
- (3) Авио-превозник је дужан да пропише поступке за праћење перформанси аутоматског система за слетање или *HUDLS* за сваки авион.
- (ђ) Прелазни периоди
- (1) Авио-превозник који предходно није имао одобрење за летење у условима категорије II и категорије III:
- (i) авио-превознику који има шестомесечно искуство у летењу одређеним типом авиона, у условима категорије I, може да се одобри летење у условима категорије II или III A;
 - (ii) авио-превознику који има шестомесечно искуство у летењу одређеним типом авиона, у условима категорије II или категорије III A, може да се одобри летење у условима категорије III B. За стицање одобрења, ваздухопловна власт може да одреди веће минимуме за *RVR* и ограничења за летење без висине одлуке, под условом да не доводи до промене оперативних поступака.
- (2) Авио-превозник који је имао одобрење за летење у условима категорије II или категорије III.
- (i) Авио-превознику који је имао одобрење за летење у условима категорије II или категорије III, који поднесе захтев за скраћење прелазног периода, може да се одобри краћи прелазни период;
 - (ii) Авио-превозник који је овлашћен да обавља летове у условима категорије II или категорије III коришћењем аутоматских прилаза, са или без аутоматског слетања, сматра се као нови авио-превозник у погледу извођења прилаза у условима категорије II или категорије III, а у циљу примене одредби које се односе на показни период.
- (е) Одржавање опреме за категорију II и за категорију III и летење у условима смањене видљивости. Упутство за одржавање опреме за вођење авиона, које је саставни део програма одржавања авиона, доноси авио-превозник, у сарадњи са произвођачем.
- (ж) Аеродроми и полетно-слетне стазе
- 1. пре започињања летења у условима категорије III, мора да буде обављен један успешан комплетан прилаз и слетање у условима категорије II или у строжијим условима, за комбинацију тип авиона/опрема у авиону/полетно-слетна стаза;
 - 2. пре него што се почне са летењем у условима категорије II или категорије III, за полетно-слетне стазе са неуобичајеном конфигурацијом терена пре прага полетно-слетне стазе или са неком другом предвиђеном или познатом потешкоћом, комбинација тип авиона/опрема у авиону/полетно-слетна стаза, мора бити потврђена извођењем летова у условима категорије I или у блажим условима;

3. ако авио-превозник поседује различите варијанте истог типа авиона који користи исте основне системе контроле лета и показиваче или различите основне системе контроле лета и показиваче на истом типу авиона, мора да покаже да различите варијанте имају задовољавајуће карактеристике. У том случају се не мора извести показни лет за сваку комбинацију варијанта авиона/полетно-слетна стаза.
4. тип или варијанта авиона се сматрају истим ако имају:
 - (i) сличне нивое технологије, који обухватају:
 - (А) *FGS* и остале показиваче и команде;
 - (Б) *FMS* и ниво повезаности са *FGS*;
 - (В) употребу *HUDLS*.
 - (ii) сличне оперативне поступке, који обухватају:
 - (А) висину упозорења;
 - (Б) ручно/аутоматско слетање;
 - (В) летење без висине одлуке;
 - (Г) употребу *HUD/HUDLS*.
 - (iii) сличан:
 - (А) поступак прелаза са аутоматског слетање на ручно слетање или извођење прилаза уз употребу *HUDLS*;
 - (Б) ручни поступак при неуспелом прилазу који је обављен аутоматски;
 - (В) поступак аутоматског/ручног исправљања.
5. Авио-превозник који користи исти тип/класу авиона или варијанту типа авиона у складу са тачком 4, може да користити искуство и податке другог авио-превозника и којима се упрошћава прописано у 4.
6. Авио-превозник који лети у условима блажим од стандардних за категорију II, а који не испуњава услове за летење у категорији II, мора да испуњава услове из Додатка 1 OPS 1.440.

Додатак 1 OPS 1.450

Летови у условима смањене видљивости – обука и оспособљеност

(а) Опште

Програми обуке чланова летачке посаде за летење у условима смањене видљивости садрже обуку на земљи, обуку на уређају за симулирано летење и обуку у лету. Авио-превозник може да скрати садржај курса, као што је прописано у (2) и (3), ако такав садржај прихвате ваздухопловне власти.

1. чланови летачке посаде који немају искуства за летење у условима категорије II или категорије III морају да заврше обуку прописану у (б), (в) и (г).
2. чланови летачке посаде који имају искуство у летењу у условима категорије II или категорије III и коришћењу сличних типова оперативног система (упарени ауто-пилоти/аутоматско слетање, *HUDLS*, напредни *HUDLS* или

EVS) или искуство у летењу у условима категорије II, са ручним слетањем, стечено код другог авио-превозника могу да имају:

- (i) скраћену обуку на земљи, ако лете на различитом типу/класи авиона од оног на коме су стекли предходно искуство за категорију II или категорију III;
- (ii) скраћену обуку на земљи, уређају за симулирање летења и обуку у лету ако лети на истом типу/класи или варијанти истог типа или класе авиона на којем је стекао предходно искуство у летењу у условима категорије II или категорије III. Скраћена обука укључује најмање захтеве наведене у (г)1, (г)2(i) или (г)2(ii) и (г)3(i). Уз одобрење ваздухопловне власти, авио-превозник може да смањи број прилаза/слетања прописаних у (г)2(i) ако су тип/класа или варијанта истог типа авиона исти или слични у погледу:
 - (А) нивоа технологије – система аутоматског лета/вођења лета (*FGS*);
 - (Б) оперативних процедура;
 - (В) карактеристика опслуживања.Ако тип/класа или варијанта истог типа авиона нису исти или слични у погледу оперативних карактеристика одредба наведена под (г)2(i) се мора испунити у потпуности;
 - (Г) употребе *HUD*/ на предног *HUDLS*;
 - (Д) употребе *EVS*.

3. Чланови летачке посаде који имају искуство у летењу у условима категорије II или категорије III стечено код истог авио-превозника могу да заврше скраћени курс обуке на земљи, на уређају за симулирано летење и/или обуке у лету.

Скраћена обука :

- (i) за промену типа/класе авиона мора да испуни услове прописане у (г)1, (г)2(i) или (г)2(ii) и (г)3(i).
- (ii) за промену варијанте авиона истог типа или класе који имају сличности са предходним типом или класом авиона на коме је летео у погледу:
 - (А) нивоа технологије – систем аутоматског пилота/вођења (*FGS*);
 - (Б) примењивих оперативних процедура;
 - (В) поступака извођења прилаза и слетања (видети одредбу у 4);
 - (Г) употребе *HUD*/напредног *HUDLS*;
 - (Д) употребе *EVS*;Само у овом случају обука о различитостима или обука упознавања може да буде спроведена у складу са одредбама које се односе на скраћену обуку.
- (iii) За промену варијанте авиона у оквиру истог типа или класе авиона који се знатно разликују у погледу:
 - (А) нивоа технологије – систем аутоматског пилота/вођења (*FGS*);
 - (Б) примењивих оперативних процедура;

- (В) карактеристике опслуживања (види одредбу под 4);
 - (Г) употребе *HUD*/напредног *HUDLS*;
 - (Д) употребе *EVS*.
- У овом случају захтеви наведени у (г)1, (г)2(i) или (г)2(ii) и (г)3(i) морају да буду испуњени. Уз предходно одобрење ваздухопловних власти, авио-превозник може да смањи број прилаза/слетања прописаних у (г)2(i).
4. Разлике/сличности варијанти авиона истог типа или класе којима се обављају летови у условим категорије II или категорије III, односе се на:
- (i) ниво технологије:
 - (А) *FGS* система и на њега везане показиваче и команде;
 - (Б) система управљања летом и евентуалне повезаности са *FGS* системом;
 - (В) употребе *HUD*/напредног *HUDLS* и/или *EVS*.
 - (ii) оперативне процедуре, које подразумевају:
 - (А) висину упозорења при употреби пасивног или активног система за управљање авионом у случају квара (отказно-пасивна/ отказно-оперативна, висина упозорења);
 - (Б) ручно и аутоматско слетање;
 - (В) летење без висине одлуке;
 - (Г) употребу *HUD*/ напредног *HUDLS*.
 - (iii) начин извођења:
 - (А) ручног слетања коме је предходило навођење у прилазу уз употребу *HUDLS* и/или *EVS*;
 - (Б) поступака после неуспелог прилаза који се обавља ручно, уз предходно обављени аутоматски прилаз;
 - (В) аутоматског/ ручног изласка са стазе (*roll out*).
- (б) Обука на земљи. Почетна обука на земљи за летење у условима смањене видљивости обухвата:
1. карактеристике и ограничења *ILS* и/или *MLS* система;
 2. карактеристике визуелних средстава;
 3. карактеристике магле;
 4. оперативне могућности и ограничења појединих система авиона да укључују у то *HUD* и *EVS* карактеристике;
 5. утицај падавина, стварање леда, смицања ветра на малим висинама и турбуленције;
 6. утицај отказа појединих система авиона;
 7. употребу и ограничења система процене вредности *RVR*;
 8. захтеве за надвишавање препрека;
 9. препознавање отказа система на земљи и радње које треба предузети;
 10. поступке и мере опреза у вези са померањем командних површина у току летова ако је вредност *RVR* 400 m или мања, и додатне поступке који су потребни у условима када је вредност *RVR* мања од 150 m (200 m за авионе категорије Д);

11. значај висине одлуке одређене радио-висиномером и утицај профила терена у прилазу на читавање радио-висиномера и система за аутоматски прилаз/слетање;
 12. значај и значење висине упозорења и радње које треба предузети у случају отказа изнад и испод висине упозорења;
 13. услове за стицање и продужење овлашћења за летење у условима смањене видљивости категорије II или III;
 14. значај исправног положаја при седењу и положаја очију.
- (в) Обука на уређају за симулирање летења и/или обука у лету
1. Авио-превозник је дужан да обезбеди да обука на уређају за симулирање летења и/или обука у лету у условима смањене видљивости обухвата:
 - (i) проверу рада опреме на земљи и у лету;
 - (ii) ефекте на минимуме који су проузроковани променом статуса опреме инсталиране на земљи;
 - (iii) праћење:
 - (A) аутоматског система за управљање авионом и показивача стања система за аутоматско слетање, укључујући радње које треба предузети у случају отказа тог система;
 - (B) статуса *HUD/HUDLS/EVS* као и показивача, укључујући и показиваче за чије посматрање је потребно држати погнуту главу;
 - (iv) радње које се предузимају у случају отказа, као што је отказ мотора, електричног система, хидрауличног система и система за управљање авионом;
 - (v) последице настале услед познатих неисправности делова, уређаја и опреме авиона и употребе листе минималне исправности опреме авиона;
 - (vi) ограничења у коришћењу авиона која проистичу из уверења о пловидбености;
 - (vii) визуелне оријентире које је потребно уочити на висини одлуке и информације о највећем дозвољеном одступању у понирању и по смеру;
 - (viii) значај висине упозорења и радње које се предузимају у случају отказа изнад и испод висине упозорења;
 2. Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан летачке посаде буде обучен за обављање својих дужности и упознат са значајем координације са другим члановима посаде.
 3. Обука се обавља по фазама које садрже уобичајене летове на исправном авиону, са потребном опремом, укључујући све временске услове на које може да се наиђе и детаљне приказе отказа система и опреме авиона који могу да утичу на летење у условима категорије II или III. Ако системи авиона укључују коришћење напредних или других специјалних система (*HUD/HUDLS* или опрема за побољшање видљивости), чланови летачке

- посаде морају да вежбају коришћење тих система у уобичајеним и ванредним ситуацијама и у случају нужде;
4. Морају да се увежбају поступци за полетање у условима смањене видљивости, као и у условима прилаза и слетања у условима категорије II и III за случај онеспособљености пилота;
 5. за авионе за које не постоји одређени типски уређај за симулирање летења, авио-превозник је дужан да обезбеди да се део обуке у којем се проверава способност закључивања на основу визуелног опажања у лету, за летове у условима категорије II, изводи на уређају за симулирање летења који је за ту намену одобрила ваздухопловна власт. Обука садржи најмање четири прилаза. Обука и поступци специфични за тип авиона вежбају се на авиону;
 6. Основна обука за категорије II и III обухвата:
 - (i) прилаз коришћењем одговарајућег система за навођење, аутопилоте и системе контрола уграђених у авион, до одговарајуће висине одлуке, и прелаз на визуелни лет и слетање;
 - (ii) прилаз до висине одлуке, без спољних визуелних оријентира, са свим исправним моторима, коришћењем одговарајућих система за навођење авиона, аутопилоте, *HUDLS* и/или *EVS* и систем за управљање уграђен у авион, после које следи поступак неуспелог прилаза;
 - (iii) прилаз за који се користи аутоматски систем за управљање авионом са могућношћу равнања авиона, слетања и одржавања правца;
 - (iv) нормалан рад потребних система са коришћењем и без коришћења визуелних оријентира на висини одлуке;
 7. Прилази са отказом:
 - (i) мотора у разним фазама прилаза;
 - (ii) критичне опреме (нпр. електричног система, система за аутоматско управљање авионом, система *ILS/MLS* на земљи и/или у ваздуху и показивача стања);
 - (iii) система за аутоматско управљање авионом и/или *HUD/HUDLS/EVS* на малој висини захтева:
 - (A) прелаз на ручно управљањем командама за равнање авиона пре слетања, слетање и одржавање смера авиона или неусели прилаз; или
 - (B) прелаз на ручно управљање командама авиона или аутоматски прелаз на нижи степен како би се одлетело при неуспелом прилазу од висине која је иста или мања од висине одлуке, укључујући и оне висине при којима се може додирнути полетно-слетна стаза;
 - (iv) система који могу да проузрокују велике отклоне показивача правца или показивача висине, изнад и испод висине одлуке, у условима минималне видљивости. Ако се прилаз завршава слетањем, слетање мора да се обави ручно, ако показивач у нивоу главе покаже нижи

- степен аутоматског управљања авионом или поравнање авиона пре слетања;
- (v) поступке одређене за тип или варијанту авиона;
8. Програм обуке мора да садржи вежбе за управљање отказом и грешакама које захтевају прелаз на виши минимум;
 9. Програм обуке обухвата управљање авионом при отказу пасивног систем категорије III, који доводи до искључивање аутопилота на висини одлуке или на нижој висини, ако је последњи објављени *RVR* 300 m или мање;
 10. Ако се полеће са вредношћу *RVR* 400 m или мање, обука обухвата отказе система и мотора који доводе до наставка или прекида полетања;
 11. Програм обуке обухвата прилазе при којима отказ *HUDLS* или *EVS* на нижим висинама захтева:
 - (i) коришћење показивача за које је потребно погнути главу;
 - (ii) летење у неуспелом прилазу, по достизању висине одлуке и ниже од ње, укључујући и оне висине при којима се може додирнути полетно-слетна стаза;
 12. Авио-превозник је дужан да обезбеди да приликом извођења обуке у вези са: полетањима у условима смањене видљивости, прилазима и слетањима у условима строжијим од услова за категорију I, прилазима и слетањима у условима категорије II који се изводе када нису испуњени услови који би иначе важили за категорију II, прилазима и слетањима у условима категорије II и категорије III при којима се користи *HUD/HUDLS* или напредни *HUD/ HUDLS* или *EVS* опрема, програм обуке и програм провере садрже одредбе које се односе на употребу *HUD/HUDLS* у уобичајеним околностима и у току свих фаза лета.
- (г) Захтеви прелазне обуке за: полетање у условима смањене видљивости, прилаз и слетање у условима строжијим од услова за категорију I, прилаз и слетање у условима категорије II који се изводе када нису испуњени услови за категорију II, прилазима при којима се користи *EVS*, прилазима и слетањима у условима категорије II и категорије III. Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан летачке посаде заврши обуку за поступке за летење у условима смањене видљивости ако прелази на нови тип или варијанту авиона на којем ће да изводи полетање у условима смањене видљивости, прилазе и слетања у условима строжијим од услова за категорију I, прилазе и слетања у условима категорије II који се изводе када нису испуњени сви услови за категорију II, прилазе при којима се користи *EVS*, ако су вредности *RVR* до 800 m, као и прилазе и слетања у условима за категорије II и III. Неопходно искуство члана летачке посаде као услов за похађање скраћеног курса прописано је у (а)2, (а)3 и (а)4. Прелазна обука обухвата:
1. Обуку на земљи - одговарајући захтеви описани у (б) узимају у обзир обуку и искуство члана летачке посаде за летење у условима категорије II и III;
 2. Обуку на уређају за симулирање лета и/или обука у лету:
 - (i) најмање шест (осам у случају употребе *HUDLS* са или без *EVS*) прилаза и слетања на уређају за симулирање лета. Број прилаза и

- слетања ако је у питању употреба *HUDLS* се може смањити на шест ако се користи напредни *HUDLS*. Видети одредбу 4(i),;
- (ii) ако не постоји уређај за симулирање летења за одређени тип авиона, најмање три прилаза(пет у случају употребе *HUDLS* са или без *EVS*), укључујући најмање једно продужење на други круг услед неуспелог прилаза. У случају коришћења напредног *HUDLS* неопходно је извршити најмање три прилаза, укључујући најмање једно продужење на други круг услед неуспелог прилаза и слетања;
 - (iii) одговарајућу додатну обуку ако то захтева посебна опрема, нпр. *HUDLS* или *EVS*. За прилазе при којима се користи *EVS*, за које је вредност *RVR* мања од 800 m, неопходно је обавити најмање пет прилаза, укључујући најмање једно продужење на други круг услед неуспелог прилаза;
3. Обученост летачке посаде – захтеви у погледу обучености летачке посаде су специфични за сваког авио-превозника и зависе од типа авиона који користи.
- (i) авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан летачке посаде, пре извођења летова, успешно обави проверу за летење у условима категорије II или категорије III;
 - (ii) провера описана у (i) може да се замени успешно завршеном обуком на уређају за симулирање летења и/или у лету ако је прописано у (г)2.
4. Летење на линијама под надзором – авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан летачке посаде обави летове на линијама под надзором:
- (i) за категорију II када се захтева ручно слетање или прилаз уз употребу *HUDLS* до тренутка додира полетно-слетне стазе:
 - (A) најмање три слетања по искључењу аутопилота;
 - (B) четири слетања уз употребу *HUDLS* до додира полетно-слетне стазе.с тим да се захтева једно ручно слетање (два ако се користи *HUDLS* до додира полетно-слетне стазе) ако се обука, која је наведена у (г)2, изводи на уређају за симулирање летења који је оспособљен за обуку без предходног налета.
 - (ii) за категорију III, најмање два аутоматска слетања, изузев у случају када:
 - (A) се обука која је наведена у (г)2, врши на уређају за симулирање летења који је оспособљен за извођење обуке без предходног налета. У том случају довољно је једно аутоматско слетање;
 - (B) се обука, наведену у (г)2, врши на уређају за симулирање летења који је оспособљен за обуку без предходног налета, а члан летачке посаде је успешно завршио обуку за тип авиона без предходног налета. У том случају се не захтева аутоматско слетања;

- (B) за примену услова наведених под (B), члан летачке посаде мора да буде оспособљен да приликом летења на линији под надзором обавља летове који се изводе при висини одлуке и вредношћу *RVR* наведене у оперативном приручнику.
 - (iii) За прилазе који се изводе у условима категорије III, уз употребу *HUDLS* све до тренутка додира полетно-слетне стазе, неопходно је извести најмање четири прилаза.
- (д) Искуство вође ваздухоплова и искуство на типу
1. Захтеви за летења у условима категорије II који се односе на вођу ваздухоплова или на пилота коме је додељен лет, а који немају искуство на одређеном типу авиона су:
 - (i) 50 сати лета или 20 сектора на типу авиона, укључујући летење на линији под надзором;
 - (ii) 100 m се мора додати минимуму *RVR* за категорију II, ако се летење у условима за категорију II завршава ручним слетањем или уз употребу *HUDLS* до тренутка додира полетно-слетне стазе, све док се:
 - (A) не изврши укупно 100 сати лета или 40 сектора на типу авиона, укључујући летење на линијама под надзором; или
 - (B) не изврши 50 сати лета или 20 сектора, укључујући и летење на линији под надзором, на типу авиона за који је члан летачке посаде био оспособљен за летење у условима категорије II, уз ручно слетање, код другог авио-превозника регистрованог у земљи чланици Европске уније или Републици Србији.
 - (B) за летење које се обавља употребом *HUDLS* захтев који је наведен у (д)1 и (д)2(i), а тиче се броја сектора, се увек мора испунити без обзира на прописани захтев када је у питању време налета на типу/класи авиона.
 2. Захтеви за летења у условима категорије III који се односе на вођу ваздухоплова или на пилота коме је додељен лет, а који немају искуство на одређеном типу авиона су:
 - (i) 50 сати или 20 сектора на типу, укључујући летење на линији под надзором;
 - (ii) 100 метара се мора додати минимуму *RVR* за категорију II или III, ако предходно није оспособљен за летење у условима категорије II или III код другог авио-превозника регистрованог у земљи чланици Европске уније или Републици Србији, све док не налети укупно 100 сати или 40 сектора на типу авиона, укључујући при томе летење на линији под надзором.
 3. У зависности од искуства чланова летачке посаде који су као вођа ваздухоплова летели у условима категорије II или III, ваздухопловна власт може да одобри блаже услове.
- (ђ) Полетање у условима смањене видљивости са вредношћу *RVR* која је мања од 150/200 m:

1. Авио-превозник је дужан да, пре добијања одобрења за полетања при видљивости мањој од 150 m (испод 200 m за авионе категорије Д), обезбеди да чланови летачке посаде обаве следећу обуку:
 - (i) нормално полетање у минимално одобреним условима видљивости (*RVR*);
 - (ii) полетање у минимално одобреним условима видљивости (*RVR*) са кваром једног мотора између V_1 и V_2 или чим то разлози сигурности допусте;
 - (iii) полетање у минимално допуштеним условима видљивости (*RVR*) са кваром једног мотора пре V_1 који се завршава прекинутим полетањем.
 2. Авио-превозник је дужан да обезбеди да се обука наведена у тачки (1) обави на уређају за симулирање летења. Обука обухвата спровођење посебних поступка и коришћење опреме. Ако за одређени тип авиона не постоји уређај за симулирање летења, ваздухопловна власт може да одобри обуку на авиону. У том случају се не тражи испуњење захтева у погледу минималне видљивости (*RVR*) (видети додаток 1 OPS 1.965);
 3. Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде обави проверу пре полетања у условима смањене видљивости са *RVR* мањим од 150 m (мањим од 200 m за авионе категорије Д). Провера се може заменити само успешно обављеном обуком на уређају за симулирање летења или у обуком у лету прописаном у (h)1. у току преобуке на одређени тип авиона.
- (e) Периодична обука и провера – летење у условима смањене видљивости
1. Авио-превозник је дужан да обезбеди проверу знања и способности пилота за обављање задатке везаних за летење у категорији за коју је овлашћен. Број прилаза које је потребно извести на уређају за симулирање летења у току важења провере стручности коју обавља авио-превозник (како је прописано у OPS 1.965(б)) је најмање 2, односно 4 ако се користе *HUDLS* или *EVS* до тренутка додиром полетно-слетне стазе, с тим да једно слетање мора да се изврши на најнижем одобреном *RVR* минимуму, уз додаток још једног (два када се користе *HUDLS* или *EVS*) које се може заменити прилазом и слетањем у условима смањене видљивости које одговара категорији II или категорији III. У току провере стручности коју обавља авио-превозник мора да се уради један неуспели прилаз. Ако је авио-превозник овлашћен за полетања при *RVR* мањој од 150/200 m, најмање једно полетање у условима смањене видљивости до најнижег примењивог минимума мора да се уради током спровођења провере стручности.
 2. За летове у условима категорије III, авио-превозник је дужан да користи уређај за симулирање летења;
 3. Авио-превозник је дужан да обезбеди да је за летење у условима категорије III, на авиону, са отказом пасивног система управљања авионом, укључујући и *HUDLS* обављен најмање један неуспели прилаз у току три узастопне провере стручности коју врши авио-превозник, као резултат отказа

аутопилота на или испод висине одлуке, ако је објављена вредност *RVR* до 300 m;

4. Ваздухопловна власт може да одобри обуку и проверу ради обнављања знања за летење у условима категорије II и полетања у условима смањене видљивости на одређеном типу авиона, ако није на располагању уређај за симулирање летења који одговара типу авиона или алтернативни уређај за симулирање летења.

Напомена: Скорашње искуство које се односи на полетање у условима смањене видљивости и летење у условима смањене видљивости које се односи на категорије II и III које се темељи на аутоматским прилазима и/или аутоматским слетањем одржава се обуком за обнављање знања и проверама прописаним овом одредбом.

- (ж) Додатни захтеви за обуку за авио-превознике који обављају летење у условима категорије I, са нижом вредношћу *RVR*, прилазе уз употребу *EVS* или обављају летење у условима категорије II који не испуњавају прописане стандарде

1. Авио-превозник који обавља летење у условима блажим од стандардних услова за категорију I мора да испуни услове наведене у Додатку 1 OPS 1.450 – Летење у условима смањене видљивости – обука и оспособљеност који су прописани за категорију II, при чему су укључују и захтеве који се односе на употребу *HUDLS*. Авио-превозник може да комбинује додатне захтеве ако се оперативне процедуре поклапају. У току обуке за прелаз са једног типа авиона на други, укупан број прилаза се не сме додавати броју који се захтева одељком H, ако се обука спроводи са минималном примењивом вредношћу *RVR*. У току обуке за обнављање знања и у току провере, авио-превозник може да комбинује посебне захтеве, под условом да су оперативни захтеви испуњени. Авио-превозник мора да обезбеди да се најмање један прилаз у условима категорије I, са нижом вредношћу *RVR* обави у периоду који није дужи од 18 месеци.
2. Авио-превозник који обавља прилазе и слетања у условима категорије II који не испуњавају прописане стандарде мора да испуни услове наведене у Додатку 1 OPS 1.450 – Летење у условима смањене видљивости – обука и оспособљеност који су прописани за категорију II, при чему се морају укључити и захтеви који се односе на употребу *HUDLS*. Авио-превозник може да комбинује додатне захтеве ако се оперативне процедуре поклапају. У току обуке за прелаз са једног типа авиона на други, укупан захтевани број прилаза не сме бити мањи од прописаног за обуку за летење у условима категорије II, уз употребу *HUD/ HUDLS*. У току обуке за обнављање знања и провере, авио-превозник може да комбинује посебне захтеве, под условом да су предходно наведени оперативни захтеви испуњени. Авио-превозник мора да обезбеди да се најмање један прилаз у условима категорије II обави у периоду који није дужи од 18 месеци.
3. Авио-превозник који обавља прилазе и слетања уз употребу *EVS* са *RVR* до 800 m мора да испуни услове наведене у Додатку 1 OPS 1.450 – Летење у условима смањене видљивости – обука и оспособљеност који су прописани за категорију II, при чему се морају укључити и захтев који се односе на

употребу *HUD*. Авио-превозник може да комбинује додатне захтеве ако су оперативни поступци исти. У току обуке за прелаз са једног типа авиона на други, укупан број прилаза не сме да буде мањи од прописаног за комплетну обуку за летење у условима категорије II, уз употребу *HUD*. У току обуке за обнављање знања и у току провере, авио-превозник може да комбинује посебне захтеве, под условом да су наведени оперативни захтеви испуњени. Авио-превозник мора да обезбеди да се најмање један прилаз уз употребу *EVS* обави у периоду који није дужи од 12 месеци.

Додатак 1 OPS 1.455

Летови у условима смањене видљивости – оперативни поступци

- (а) Опште одредбе – летење у условима смањене видљивости обухвата:
1. ручно полетање (са или без електронског система за навођење или уз употребу *HUDLS*/ напредног *HUD/HUDLS*);
 2. прилаз са укљученим аутопилотом испод релативне висине одлуке, са ручним равнањем, слетањем и одржавањем правца на земљи;
 3. прилаз који се изводи уз употребу *HUDLS*/напредног *HUD/HUDLS* или *EVS*;
 4. прилаз са укљученим аутоматским пилотом после којег следи аутоматско равнање авиона, аутоматско слетање и ручно одржавање правца на земљи;
 5. прилаз са укљученим аутоматским пилотом после којег следи аутоматско равнање, аутоматско слетање и аутоматско одржавање правца авиона на земљи, ако је примењива вредност *RVR* до 400 m.
- Напомена 1: напредни систем може да се користи при свим наведеним начинима летења.
Напомена 2: други облици система за навођење или приказивање могу да буду потврђени и одобрени.
- (б) Поступци и оперативна упутства
1. Врсте и обим поступака и упутстава зависе од опреме која се користи у авиону и поступака у пилотској кабини авиона. У оперативном приручнику авио-превозник је дужан да одреди дужности чланова летачке посаде током полетања, прилаза, равнања за слетање, одржавање правца на стази и неуспелог прилаза. Неопходно је нагласити одговорност летачке посаде при преласку са летења по правилима за инструментално летење на летење по правилима за визуелно летење и поступке који се користе приликом смањене видљивости или при отказу. Посебна пажња мора да се посвети подели задатака у пилотској кабини тако да се смањи оптерећење пилота који доноси одлуке или обавља неуспели прилаз;
 2. Авио-превозник је дужан да разради оперативне поступке и упутства у оперативном приручнику. Упутства морају да буду у складу са ограничењима и обавезним поступцима датим у летачком приручнику авиона и садрже:
 - (i) провере којима се утврђује задовољавајуће функционирање опреме авиона пре лета и за време лета;

- (ii) утицаје на минимуме који проузрокују промене стања опреме на земљи и опреме у авиону;
- (iii) поступке за полетање, прилаз, равнање, слетање, одржавање правца на земљи и неуспелог прилаза;
- (iv) поступке за случај отказа или упозорења, укључујући и оне који се односе на *HUD/HUDLS/EVS*, као и на друге ванредне ситуације;
- (v) минималне визуелне оријентире;
- (vi) значај правилног положаја при седењу и значај положаја очију;
- (vii) радње које могу да буду неопходне приликом смањења броја визуелних оријентира;
- (viii) расподелу задатака посади приликом спровођења поступака према тачкама (i), (ii), (iii), (iv) и (vi), како би се омогућило да се вођа ваздухоплова посвети искључиво надзору и доношењу одлука;
- (ix) захтев да информације о висини испод 200 ft треба да буду засноване на радио-висиномеру и да један пилот настави да надгледа инструменте авиона све до слетања;
- (x) захтеве за заштиту подручја осетљивости уређаја за одређивање смера прилаза;
- (xi) употребу података које се односе на брзину ветра, смицање ветра, турбуленцију, контаминацију полетно-слетне стазе и коришћење вишеструких процена *RVR*;
- (xii) поступке који морају да се користе за вежбање прилаза и слетања на полетно-слетне стазе у условима:
 - (A) нижим од стандарних вредности за категорију I;
 - (B) другачијим од стандарних вредности за категорију II;
 - (B) прилаза уз употребу *EVS*;
 - (Г) када услови који су у вези са категоријом II или III нису на снази.
- (xiii) оперативна ограничења која проистичу из уверења о пловидбености;
- (xiv) податке о највећем допуштеном одступању од путање лета у понирању за уређај за одређивање смера прилаза и/или *ILS*;

Додатак 1 OPS 1.465

Минимална видљивост за *VFR* летове

Класа ваздушног простора	А, Б, Ц, Д (напомена 1)	Ф, Г
		Преко 900 m (3000 ft) <i>AMSL</i> или преко 300 m (1000 ft) изнад терена, у зависности шта је веће
Растојање до облака	1500 m хоризонтално 300 m (1000 ft) вертикално	На и испод 900 m (3000 ft) <i>AMSL</i> или 300 m (1000 ft) изнад терена, у зависност шта је веће Без облака и у смеру површине
Видљивост	На 8 km и изнад 3050 m (10000 ft) <i>AMSL</i> (напомена 2), 5 km испод 3050 m (10000 ft) <i>AMSL</i>	5 km (напомена 3)

Напомена 1: минимум за *VMC* је укључен за класу А ваздушног простора али не подразумева прихватање *VFR* летова у класи А ваздушног простора.

Напомена 2: ако је прелазна висине нижа од 3 050 m (10 000 ft) *AMSL*, FL100 се може користити као 10 000 ft.

Напомена 3: авиони категорије А и Б могу да лете у условима видљивости до 3 000 m ако служба за пружање услуга у ваздушном саобраћају допусти летење у условима видљивости мањој од 5 km ако је вероватноћа сусрета са другим авионима мала и ако је *IAS* 140 kt или мања

ОДЕЉАК Ф – ОПШТЕ ПЕРФОРМАНСЕ АВИОНА

OPS 1.470 Област примене

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се у складу са Одељком Г- Перформансе класе А користе сви вишемоторни авиони на турбоелисни погон који имају максимални одобрени број путничких седишта већи од 9 или максималну одобрену масу на полетању већу од 5 700 kg, као и сви вишемоторни турбомлазни авиони.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се у складу са Одељком Х - Перформансе класе Б користе авиони на елисни погон који имају максимални одобрени број путничких седишта 9 или мање и са максималном одобреном масом на полетању до 5 700 kg.
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се у складу са Одељком И - Перформансе класе Ц користе авиони са клипним моторима, са одобреним бројем путничких седишта већим од 9 или максималном одобреном масом на полетању већом од 5 700 kg.
- (г) Ако авион не испуњава прописане услове због специфичних конструктивних решења (нпр. надзвучни авиони или авиони за слетање на воду), авио-превозник мора да примени одобрене стандарде који обезбеђују прописани ниво сигурности.

OPS 1.475 Опште одредбе

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да:
 - 1. на почетку полетања или у случају поновног планирања током лета;
 - 2. у тачки од које се примењује кориговани оперативни план лета,маса авиона не буде већа од масе која је прописана за лет који треба да се обави, узимајући у обзир очекивано смањење масе у току лета, као и испуштање горива.
- (б) Авио-превозник је дужан да користи одобрене податке о перформансама авиона који су неопходни за лет, а који су наведени у летачком приручнику авиона. Авио-превозник може да користи и додатне податке који су прихватљиви за ваздухопловну власт.
- (в) За испуњење захтева наведених у одређеном одељку, мора да се узме у обзир конфигурација авиона, утицај околине, као и деловање система који имају неповољан утицај на перформансе авиона.
- (г) За прорачун перформанси авиона, влажна полетно-слетна стаза, осим травнате полетно-слетне стазе, може да се сматра сувом.
- (д) За испуњење захтева који се односе на полетање авио-превозник је дужан да узме у обзир прецизност дијаграма за израчунавање перформанси авиона.

OPS 1.480 Појмови

- (а) Изрази који се употребљавају у одељцима Ф, Г, Х, И и Ј имају следеће значење:
1. Расположива дужина за заустављање при полетању (*ASDA*) је расположива дужина залета при полетању, увећана за дужину продужетка за заустављање чију су употребу објавиле ваздухопловне власти. Продужетак полетно-слетне стазе за заустављање мора да одговара маси авиона у конкретним оперативним условима.
 2. Контаминирана полетно-слетна стаза је полетно-слетна стаза чија је површина више од 25% прекривена (укључујући и изолована подручја):
 - (i) водом чија је дубина већа од 3 mm (0,125 in), лапавицом или растреситим снегом који одговара дубини воде већој од 3 mm (0,125 in);
 - (ii) чврсто утабаним снегом;
 - (iii) ледом, укључујући и влажан лед;
 3. Влажна полетно-слетна стаза је полетно-слетна стаза која није сува и којој влажност не даје сјајан изглед;
 4. Сува полетно-слетна стаза је чврста полетно-слетна стаза која није влажна и контаминирана, која има жљебове и порозну подлогу, а одржава се тако да омогућава ефективно кочење које одговара сувој полетно-слетној стази и ако је влажна;
 5. Расположива дужина полетно-слетне стазе за слетање (*LDA*) је дужина полетно-слетне стазе коју је ваздухопловна власт објавила као расположиву, а која је погодна за кретање авиона при слетању;
 6. Максималан одобрени број седишта у путничкој кабини је максималан број путничких седишта у авиону које користи авио-превозник, не рачунајући седишта у пилотској кабини и седишта за кабинску посаду, а који је одобрила ваздухопловна власт и који је прописан у оперативном приручнику;
 7. Расположива дужина полетно-слетне стазе за полетање (*TODA*) је расположива дужина полетно-слетне стазе за полетање којој је додата расположива дужина претпоља;
 8. Маса авиона на полетању је маса авиона на почетку полетања која обухвата лица и терет који се превозе;
 9. Расположива дужина залета у полетању (*TORA*) је дужина полетно-слетне стазе коју је ваздухопловна власт објавила као расположиву и која је погодна за залет при полетању авиона;
 10. Мокра полетно-слетна стаза је полетно-слетна стаза која је покривена водом, снегом и ледом, у количини која је мања од количине одређене у (а)(2) или на којој има довољно влаге да може да изазове рефлексiju, а на којој нема већих делова покривених водом.
- (б) Појмови “дужина за заустављање при полетању”, “дужина за полетање”, “залет у полетању”, “нето путања лета у полетању”, “нето путања лета на рути са једним неисправним мотором”, “нето путања лета на рути са два неисправна мотора” су, у

зависности од типа авиона, одређени у складу са прописаним условима за пловидбеност на основу којих је издато уверење о типу авиона.

ОДЕЉАК Г – ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ А

OPS 1.485 Опште одредбе

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да одобрени подаци који се односе на авионе перформанси класе А, који су наведени у летачком приручнику авиона, могу да се допуне другим подацима који су прихватљиви за ваздухопловну власт, ако подаци из летачког приручника авиона нису довољни за процену:
 - 1. очекиваних неповољних оперативних услова, као што је полетање и слетање на контаминирану полетно-слетну стазу;
 - 2. поступака по отказу мотора у свим фазама лета.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да су, у случају влажне и контаминирани полетно-слетне стазе, подаци о перформансама авиона одређени у складу са прописаним условима за сертификацију великих авиона или другим условима који су прихватљиви за ваздухопловну власт.

OPS 1.490 Полетање

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона при полетању не прелази максимално дозвољену масу авиона на полетању која је наведена у летачком приручнику авиона, за надморску висину аеродрома са ког се полеће, кориговану за тренутни притисак и температуру околине.
- (б) За одређивање максимално одобрене масе авиона на полетању авио-превозник мора да примени следеће критеријуме:
 - 1. Дужина заустављања при полетању не сме да буде већа од расположиве дужине за заустављање при полетању;
 - 2. Дужина при полетању не сме да буде већа од расположиве дужине за полетање којој је додата дужина претпоља која не сме да буде већа од половине расположиве дужине полетно-слетне стазе за полетање;
 - 3. Дужина залета при полетању не сме да буде већа од расположиве дужине полетно-слетне стазе за залет при полетању.
 - 4. Исту вредности брзине V_1 за прекинуто полетање и наставак полетања;
 - 5. На влажној и контаминираној полетно-слетној стази, маса авиона при полетању не сме да буде већа од дозвољене масе авиона за полетање на сувој полетно-слетној стази, под истим условима за полетање.
- (в) За испуњење услова прописаних у (б) авио-превозник мора да узме у обзир:
 - 1. Надморску висину аеродрома коригивану за тренутни притисак;
 - 2. Температуру на аеродрому;
 - 3. Стање површине и врсту површине полетно-слетне стазе;
 - 4. Нагиб полетно-слетне стазе у смеру полетања;

5. Највише 50% објављене чеоне компоненте ветра и најмање 150 % објављене леђне компоненте ветра;
6. Губитак у дужини полетно-слетне стазе због поравнање авиона пре полетања.

OPS 1.495 Надвишавање препрека у полетању

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да нето путања лета авиона при полетању надвишава све препреке са вертикалном удаљеношћу од најмање 35 ft или хоризонталном удаљеношћу од најмање 90 m којој је додата вредност од $0.125 \times D$, при чему је D хоризонтално растојање које је авион прелетео од краја расположиве дужине за полетање или од краја дужине полетања ако је заокрет планиран пре краја расположиве дужине полетања. За авионе са распоном крила мањим од 60 m може да се користи хоризонтално избегавање препрека од половине размаха крила авиона коме је додато 60 m и вредност добијена множењем 0,125 са D.
- (б) За испуњење услова прописаних у (а), авио-превозник мора да узме у обзир:
 1. Масу авиона на почетку залета при полетању;
 2. Надморску висину аеродрома кориговану за тренутни притисак;
 3. Температуру на аеродрому;
 4. Највише 50 % од објављене чеоне компоненте ветра или најмање 150 % од објављене леђне компоненте ветра.
- (в) За испуњавање услова прописаних под (а):
 1. Промена путање није дозвољена до тачке на којој је чиста путања лета на висини једнакој половини размаха крила, али не мањој од 50 ft изнад висине краја расположивог залета при полетању. Претпоставља се да до висине од 400 ft бочни нагиб авиона није већи од 15° . Изнад висине од 400 ft планирани угао бочног нагиба може бити до 25° ;
 2. На делу чисте путање лета при полетању, на ком се авион бочно нагиње више од 15° , морају да се избегну све препреке на хоризонталној дужини наведеној у (а), (г) и (д) и вертикалном растојању од најмање 50 ft;
 3. Авио-превозник је дужан да примењује посебне поступке које е одобрила ваздухопловна власт за коришћење угла бочног нагиба до 20° , при вертикалном растојању које износи између 200 ft и 400 ft или до 30° при вертикалном растојању које износи преко 400 ft (видети Додатак 1 OPS 1.495 (в) 3.);
 4. Авио-превозник мора да узме у обзир утицај угла бочног нагиба авиона на оперативне брзине и путању лета, укључујући повећање даљине.
- (г) За испуњавање услова наведених у (а), у случају кад планирана путања лета не захтева промену путање за више од 15° , авио-превозник не мора да узме у обзир препреке чија је попречна удаљеност већа од:
 1. 300 m, ако пилот може да одржава прописану навигацијску прецизност у подручју у којем могу да се појаве препреке;
 2. 600 m за летове у другим условима.

- (д) За испуњавање захтева прописаних у (а), ако планирана путања лета захтева промену путање за више од 15°, авио-превозник не мора да узме у обзир препреке чија је попречна удаљеност већа од:
1. 600 m ако пилот може да одржава навигацијску прецизност у подручју у којем могу да се појаве препреке;
 2. 900 m за летове у другим условима.
- (ђ) Авио-превозник мора да пропише резервне поступке и коришћење рута које омогућавају сигурно обављање лета.

OPS 1.500 Отказ једног мотора на рути

- (а) При отказу једног мотора, авио-превозник је дужан да обезбеди да подаци о нето путањи лета који су наведени у летачком приручнику авиона, одговарају очекиваним метеоролошким условима на лету и да буду у складу са прописаним у (б) или (в) на свим тачкама руте. Нето путања лета мора да има позитиван градијент на висини од 1 500 ft изнад аеродрома на који авион може да слети по отказу мотора. При коришћењу система за заштиту од залеђивања, мора да се узме у обзир утицај његове употребе на нето путању лета.
- (б) Градијент нето путање лета мора да буде позитиван на висини од 1 000 ft изнад терена и препрека на рути, у распону од 9.3 km (5 NM) са обе стране планиране путање.
- (в) Нето путања лета мора да омогући авиону да настави лет са висине крстарења до аеродрома на који може да слети, у складу са условима прописаним у OPS 1.515 или 1.520, а нето путања лета за надвишавање вертикалних препрека мора да износи најмање 2 000 ft. Терен и препреке дуж руте у ширини од 9,3 km (5 NM) са обе стране планиране путање морају да буду у складу с тачкама од 1 до 4:
1. Претпоставља се квар мотора на најкритичнијој тачки дуж руте;
 2. Узет је у обзир утицај ветрова на путању лета;
 3. Испуштање горива у ваздуху је дозвољено до количине која је довољна да авион стигне до аеродрома са прописаном резервом горива, ако се примењује сигурносни поступак;
 4. аеродром који је предвиђен за слетање авиона по отказу мотора мора да испуни захтеве:
 - (i) у погледу перформанси авиона за очекивану масу авиона при слетању;
 - (ii) да временски извештаји или временске прогнозе и извештаји о стању на аеродрому показују да авион може сигурно да слети у предвиђено време.
- (г) Ако навигацијска прецизност није задовољена у 95% случајева, авио-превозник мора да повећа ширину граница на 18.5 km (10 NM).

OPS 1.505 Отказ два мотора на рути на авиону са три или више мотора

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да авион са три или више мотора, ни у једној тачки планиране путање, не буде удаљен више од 90 минута лета, са свим моторима у раду, при брзини крстарења великог долета, на стандардној температури, у условима мирне атмосфере од аеродрома који испуњава услове у погледу перформанси авиона, као и за његову очекивану масу на слетању, изузев ако испуњава услове наведене од (б) до (ђ).
- (б) Нето путања лета авиона мора да буде одређена тако да, при отказу два мотора, авион може да настави лет у очекиваним метеоролошким условима, од тачке на којој је дошло до истовременог отказа два мотора, до аеродрома на који авион може да слети и да се потпуно заустави по прописаном поступку за слетање са отказом два мотора. Нето путања лета мора бити одређена тако да препреке дуж путање које се налазе на растојању од 9.3 km (5 NM) са обе стране планиране путање буду надвишене за најмање 2 000 ft. При одређивању нето путање лета мора се узети у обзир коришћење система против залеђивања. Ако навигацијска прецизност није задовољена у 95% случајева, авио-превозник мора да повећа ширину граница на 18.5 km (10 NM).
- (в) Најкритичнија тачка на рути на којој може да дође до отказа два мотора је она тачка у којој је авион више од 90 минута лета удаљен од аеродрома који испуњава услове за слетање у погледу масе коју би авион имао на слетању, при брзини крстарења за велики долет, са свим моторима у раду, на стандардној температури, у условима мирне атмосфере.
- (г) Нето путања лета мора да има позитиван градијент на 1 500 ft изнад аеродрома на који се претпоставља да ће авион, услед отказа два мотора, да слети.
- (д) Испуштање горива у ваздуху је дозвољено до количине горива која је неопходна да авион сигурно слети на аеродром са прописаном количином резервног горива.
- (ђ) Очекивана маса авиона у тачки на рути на којој може да дође до отказа два мотора не сме да буде мања од масе која обухвата неопходну количину горива за наставак лета до аеродрома на који се претпоставља да ће авион да слети, при чему најмања висина на којој се авион налази изнад подручја где започиње слетање износи 1 500 ft, као и да на тој висини лети још 15 минута.

OPS 1.510 Слетање на одредишни и алтернативни аеродром

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању која је прописана у OPS 1.475(a) не прелази максималну масу авиона прописану за слетање, одређену у односу на надморску висину аеродрома и очекивану температуру на одредишном и алтернативном аеродрому у очекивано време слетања.
- (б) За инструменталне прилазе са градијентом неуспелог прилаза који је већи од 2.5%, авио-превозник је дужан да провери да ли очекивана маса авиона на слетању омогућава неуспели прилаз са градијентом пењања који је исти или већи од вредности градијента у случају неуспелог прилаза са отказом једног мотора, у

конфигурацији и брзини неуспелог прилаза. Коришћење другог поступка мора да буде одобрено од стране ваздухопловних власти.

- (в) За инструменталне прилазе са висином одлуке испод 200 ft, авио-превозник је дужан да провери да ли очекивана маса авиона на слетању омогућава градијент пењања најмање 2.5% или други објављени градијент, ако је већи, за неуспели прилаз при отказу критичног мотора, при брзини и у конфигурацији авиона која омогућава продужетак на други круг (видети *CS-AWO* 243). Коришћење другог поступка мора да буде одобрено од стране ваздухопловних власти.

OPS 1.515 Слетање на суву полетно-слетну стазу

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању, на висини од 50 ft изнад прага полетно-слетне стазе, која је одређена у складу са OPS 1.475 (а), при слетању на одредишни или на алтернативни аеродром омогућава слетање са потпуним заустављањем:
1. За авионе са турбомлазним моторима на дужини полетно-слетне стазе која је у оквиру 60% од расположиве дужине за слетање;
 2. За авионе са турбоелисним моторима на дужини полетно-слетне стазе која износи 70% расположиве дужине за слетање;
 3. За поступке стрмог прилаза ваздухопловна власт може да одобри коришћење других вредности дужине полетно-слетне стазе од оних које су прописане у (а)1 и (а)2, при чему висина заслона (*screen height*) може да буде између 50 ft и 35 ft (видети Додатак 1 OPS 1.515 (а)3.);
 4. Изузетно, ваздухопловна власт може да одобри коришћење поступка кратког слетања ако су испуњени услови прописани у Додатку1 и Додатку 2 OPS 1.515 (а) 4.
- (б) За испуњавање услова прописаних у (а), авио-превозник је дужан да узме у обзир:
1. Надморску висину аеродрома;
 2. Највише 50 % од чеоне компоненте ветра или најмање 150 % од леђне компоненте ветра;
 3. Нагиб полетно-слетне стазе у смеру слетања, ако је већи од +/- 2 %.
- (в) За испуњење услова прописаних у (а), претпоставља се да авион слеће:
1. На најповољнију полетно-слетну стазу у условима мирне атмосфере;
 2. На полетно-слетну стазу која је одређена у зависности од правца и брзине ветра и карактеристика полетно-слетне стазе, као што су средства за слетање.
- (г) Ако нису испуњени услови прописани у (в)1, за одредишни аеродром који има једну полетно-слетну стазу на којој слетање зависи од компоненте ветра, авион може да започне полетање ако су планом лета одређена два алтернативна аеродрома који испуњавају услове прописане у (а), (б) и (в). Пре започињања прилаза за слетање на одредишни аеродром, вођа ваздухоплова мора да се увери да је слетање могуће у складу са OPS 1.510 у (а) и (б).

- (д) Ако за одредишни аеродром нису испуњени услови прописани у (в)², авион може да започне полетање ако је планом лета предвиђен алтернативни аеродром који испуњава услове прописане у (а), (б) и (в).

OPS 1.520 Слетање на влажну и контаминирану полетно-слетну стазу

- (а) Ако метеоролошки извештај и прогноза указују да ће полетно-слетна стаза на одредишном аеродрому, у предвиђено време слетања, да буде влажна, авио-превозник је дужан да обезбеди да расположива дужина за слетање буде најмање 115 % од дужине за слетање прописане у OPS 1.515.
- (б) Ако метеоролошки извештај и прогноза указују да ће полетно-слетна стаза на одредишном аеродрому, у предвиђено време слетања бити контаминирана, авио-превозник је дужан да обезбеди да расположива дужина за слетање буде једнака дужини за слетање која је одређена у складу са прописаним у (а) или најмање 115 % од дужине за слетање одређене у складу са одобреним подацима дужине за слетање на контаминирану полетно-слетну стазу, у зависности шта је веће, уколико је то прихватила ваздухопловна власт.
- (в) Подаци о дужини слетања на влажну полетно-слетну стазу која је краћа од дужине прописане у (а), али није краћа од дужине прописане у OPS 1.515 (а), могу да се користе ако летачки приручник авиона садржи допунске податке о дужини слетања на влажну полетно-слетну стазу.
- (г) Подаци о дужини слетања на контаминирану полетно-слетну стазу која је краћа од дужине прописане у (б), али није краћа од дужине прописане у OPS 1.515 (а), могу да се користе ако летачки приручник авиона садржи допунске податке о дужини слетања на контаминирану полетно слетну-стазу.
- (д) За испуњење услова прописаних у (б), (в) и (г), захтеви прописани у OPS 1.515 морају да буду примењени на одговарајући начин, изузев ако одредбе OPS 1.515 (а)¹ и 2 не морају да буду примењене у случају прописаном у (б).

Додатак 1 OPS 1.495 (в)³

Одобрење повећаних углова бочног нагиба

- (а) Коришћење повећаних углова бочног нагиба одобрава ваздухопловна власт, под условом да:
1. Летачки приручник авиона садржи одобрене податке који се односе на повећање оперативне брзине и податке неопходне за израду путање лета, узимајући у обзир повећане углове нагиба и брзине;
 2. Је за навигацијску тачност на располагању визуелно вођење;
 3. Су за сваку полетно-слетну стазу одређени метеоролошки минимуми и ограничења брзине ветра које је одобрила ваздухопловна власт;
 4. Је летачко особље обучено у складу са OPS 1.975.

Додатак 1 OPS 1.515 (а)(3)
Поступци за стрме прилазе

- (а) Ваздухопловна власт може да одобри захтев за извођење поступка стрмих прилаза за које се користе углови равни понирања од 4.5° или више и висине заслона између 50 ft и 35 ft ако:
1. Су у летачком приручнику авиона наведени највећи одобрени угао равни понирања и друга ограничења редовних и ванредних поступака и поступака у случају нужде који се примењују при извођењу стрмог прилаза, као и измене података о дужини полетно-слетне стазе;
 2. На аеродрому на којем се примењују поступци стрмог прилаза постоји референтни систем који има визуелни систем показивања линије понирања;
 3. Је за сваку полетно-слетну стазу која се користи за стрми прилаз одређен и одобрен метеоролошки минимум. Одређивање метеоролошких минимума врши се на основу:
 - (i) положаја препрека;
 - (ii) врсте референце за линију понирања и вођења на полетно-слетну стазу, као што су визуелна средства, *MLS*, *3D-NAV*, *ILS*, *LLZ*, *VOR*, *NDB*;
 - (iii) прописаних визуелних оријентира у тренутку достизања *DH* и *MDA*;
 - (iv) опреме која се користи у авиону;
 - (v) оспособљености пилота, а нарочито познавања аеродрома;
 - (vi) ограничења и поступака наведених у летачком приручнику авиона;
 - (vii) захтева у случају неуспелог прилаза.

Додатак 1 OPS 1.515 (а)(4)
Слетање на кратке полетно-слетне стазе

- (а) Дужина полетно-слетне стазе која се користи за прорачун дозвољене масе авиона на слетању може да обухвати употребљиву површину објављеног сигурносног подручја и објављену расположиву дужину за слетање. Ваздухопловна власт може да одобри слетање на кратке полетно-слетне стазе:
1. Ако постоји јавни интерес или потреба обављања летова са слетањем на кратку полетно-слетну стазу аеродрома који су издвојени или имају ограничења у односу на продужење полетно-слетне стазе.
 2. Авион и оперативни услови:
 - (i) летови са кратким слетањем одобравају се само за авионе код којих вертикална удаљеност између линије пилотовог ока и линије најнижег дела тачкова не прелази 3 m, при чему је авион на нормалној равни понирања;
 - (ii) видљивост/*RVR* не сме да буде мања од 1.5 km. а у оперативном приручнику морају да буду назначена ограничења брзина ветра;
 - (iii) у оперативном приручнику морају да буду наведени услови у погледу искуства и обуке пилота и познавање одређеног аеродрома;

3. Претпоставка је да је висина преласка изнад почетне тачке употребљиве дужине објављеног сигурносног подручја 50 ft.
4. Допунски услови: ваздухопловна власт може да пропише допунске услове у погледу сигурности летова са слетањем на кратке полетно-слетне стазе, узимајући у обзир карактеристике типа авиона, орографске особине подручја прилаза, средства која се користе за прилаз и неуспели прилаз.

Додатак 2 OPS 1.515 (a)4.

Критеријуми за аеродроме са кратком полетно-слетном стазом

- (a) Коришћење сигурносног подручја мора да буде одобрено од стране оператера аеродрома.
- (б) Употребљива дужина објављеног сигурносног подручја не сме да буде већа од 90 m.
- (в) Ширина објављеног сигурносног подручја не може да буде мања од двоструке ширине полетно-слетне стазе или двоструког размаха крила, у зависности шта је веће, у односу на продужену средишњу линију полетно-слетне стазе.
- (г) Објављено сигурносно подручје не сме да има препреке или улегнућа који би могли да угрозе авион. Покретни објекти не смеју да се налазе у објављеном сигурносном подручју док се полетно-слетна стаза користи за летове са кратким слетањима.
- (д) Нагиб објављеног сигурносног подручја не сме да буде већи од 5% у смеру навише, и 2% у смеру наниже.
- (ђ) Прописано у OPS 1.480 (a)5 не утиче на објављена сигурносна подручја.

ОДЕЉАК X – ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ Б

OPS 1.525 Опште одредбе

- (a) Авио-превозник не сме да користи једномоторни авион:
 1. Ноћу;
 2. У инструменталним метеоролошким условима, осим по посебним визуелним правилима летења;Напомена: ограничења за летење једномоторним авионима утврђена су у OPS 1.240(a)6.
- (б) Двомоторни авиони који не испуњавају услове за пењање наведене у Додатку 1 OPS 1.525(б), сматрају се као једномоторни авиони.

OPS 1.530 Полетање

- (a) Маса авиона на полетању не сме да прелази максималну масу авиона на полетању која је наведена у летачком приручнику авиона, за надморску висину аеродрома са

кога авион треба да полетети, кориговану за тренутни притисак и температуру околине.

(б) Основна дужина за полетање која је одређена у летачком приручнику авиона не може да буде већа од:

1. Расположиве дужине полетно-слетне стазе за залет при полетању помножене са коефицијентом 1,25; или
2. (i) расположиве дужине полетно-слетне стазе за залет при полетању;
(ii) расположиве дужине полетно-слетне стазе за полетање, помножене са коефицијентом 1,15;
(iii) расположиве дужине полетно-слетне стазе за заустављање при полетању, помножене са коефицијентом 1,3

ако је могуће коришћење продужетка за заустављање и предпоља:

(в) За испуњење захтева прописаних у (б), авио-превозник је дужан да узме у обзир:

1. Масу авиона на почетку залета при полетању;
2. Надморску висину аеродрома кориговану за тренутни притисак;
3. Температуру на аеродрому;
4. Стање површине и врсту површине полетно-слетне стазе;
5. Нагиб полетно-слетне стазе у правцу полетања;
6. Највише 50% објављене компоненте чеоног ветра или најмање 150% објављене компоненте леђног ветра.

OPS 1.535 Сигурно надвишавање препрека при полетању вишемоторним авионом

(а) Авио-превозник је дужан да пропише да путања лета авиона у полетању са два или више мотора, надвишава све препреке са вертикалним растојањем од најмање 50 ft или са хоризонталним растојањем од најмање 90 m увећаним за вредност $0.125 \times D$. D је хоризонтално растојање које пређе авион од краја расположиве дужине полетно-слетне стазе за полетање или од краја дужине полетања, ако је заокрет планиран пре краја расположиве дужине за полетање, изузев у случајевима који су прописани у (б) и (в). За авионе са распоном крила мањим од 60 m може да се користи хоризонтално растојање у односу на препреке при полетању које се добија када се половина распона крила увећа за 60 m и додатој вредности од $0,125 \times D$. При томе се мора се узети у обзир да:

1. Путања лета у полетању почиње на 50 ft изнад површине на крају дужине полетања, у складу са OPS 1.530(б), а завршава се на висини од 1500 ft изнад површине;
2. Авион није бочно нагнут све док не постигне висину од 50 ft изнад површине, а угао нагиба не прелази 15^0 ;
3. Се отказ критичног мотора дешава у тачки путање лета у полетању са свим моторима где се очекује да ће се изгубити орјентире за избегавање препрека;
4. Је градијент путање лета у полетању од висине 50 ft до претпостављене висине отказа мотора једнак просечном градијенту са свим моторима током пењања и прелаза на конфигурацију за лет на рути, који је помножен са коефицијентом 0.77;

5. Је градијент путање лета у полетању од висине достигнуте сходно прописаном у (4) до краја путање лета у полетању једнак градијенту пењања на рути са отказом једног мотора, датом у летачком приручнику авиона.
- (б) За испуњење услова прописаних у (а), ако планирана путања лета не захтева промену путање за више од 15^0 , авио-превозник не мора да узме у обзир препреке које су попречно удаљене више од:
1. 300 m, ако се лет обавља у условима у којима је могуће визуелно навођење или ако су навигацијска средства која омогућују пилоту да одржава намеравану путању лета исте прецизности (видети Додатак 1 OPS 1.535 (б)1 и (в)1);
 2. 600 m за летове у другачијим условима.
- (в) За испуњење услова прописаних у (а), ако намеравана путања лета захтева промену путање за више од 15^0 , авио-превозник не мора да узме у обзир препреке које су попречно удаљене више од:
1. 600 m за летове у условима који дозвољавају визуелно навођење (видети Додатак 1 OPS 1.535 (б) 1 и (в)1);
 2. 900 m за летове у другачијим условима.
- (г) За испуњење услова прописаних у (а), (б) и (в), авио-превозник мора да узме у обзир:
1. Масу авиона на почетку залета при полетању;
 2. Надморску висину аеродрома кориговану за тренутни притисак;
 3. Температуру на аеродрому;
 4. Највише 50 % објављене компоненте чеоног ветра или најмање 150 % објављене компоненте леђног ветра.

OPS 1.540 Летење на рути вишемоторним авионом

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да авион може, у очекиваним метеоролошким условима за лет, у случају отказа једног мотора, са преосталим моторима у раду, у оквиру утврђене највеће сталне снаге, да настави лет на одговарајућим минималним висинама за сигуран лет или већим, одређеним у оперативном приручнику, до тачке на 1 000 ft изнад аеродрома који испуњава услове у погледу перформанси авиона.
- (б) За испуњење услова прописаних у (а):
1. Не сме да се претпостави да авион лети на висини већој од оне на којој је брзина пењања 300 ft у минути, са свим моторима у раду, у границама утврђене највеће сталне снаге;
 2. Предвиђени градијент на рути, са отказом једног мотора, мора да буде укупан градијент понирања или пењања, односно мора да буде повећан или смањен за 0.5 %.

OPS 1.542 Летење на рути једномоторним авионом

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да авион, у метеоролошким условима очекиваним за лет, у случају отказа мотора, може да долети до места са којег може да обави сигурно принудно слетање. За авионе који лете изнад копна, то место је на земљи, изузев ако је другачије одобрила ваздухопловна власт.
- (б) За испуњење услова прописаних у (a):
 1. Не претпоставља се да авион лети на висини која прелази висину на којој је брзина пењања 300 ft у минути, са мотором у раду у границама утврђене највеће сталне снаге;
 2. Предвиђени градијент на рути мора да буде једнак укупном градијенту понирања повећаном за 0.5 %.

OPS 1.545 Слетање авиона на одредишни и алтернативни аеродром

Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању, прописана у складу са OPS 1.475(a), не прелази максималну масу за слетање одређену за висину и очекивану температуру околине, у предвиђено време слетања на одредишни и алтернативни аеродром.

OPS 1.550 Слетање авиона на суву полетно-слетну стазу

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању која је прописана у складу са OPS 1.475(a), у предвиђено време слетања, омогућава слетање са потпуним заустављањем са 50 ft изнад прага полетно-слетне стазе, у оквиру 70% расположиве дужине за слетање на одредишни аеродром и на алтернативни аеродром.
 1. Ваздухопловна власт може да одобри коришћење података о дужини за слетање, одређених у складу са овом одредбом, заснованим на висини мањој од 50 ft, али не мањој од 35 ft (видети Додатак 1 OPS 1.550(a));
 2. Ваздухопловна власт може да одобри летове са слетањем на кратке полетно-слетне стазе према условима из Додатка 2 OPS 1.550 (a).
- (б) За испуњавање услова прописаних у (a), авио-превозник је дужан да узме у обзир:
 1. Висину аеродрома;
 2. Највише 50% чеоне компоненте ветра или најмање 150% леђне компоненте ветра;
 3. Стање површине и врсту површине полетно-слетне стазе;
 4. Нагиб полетно-слетне стазе у смеру слетања.
- (в) За отпремање авиона на лет, у складу са прописаним у (a), мора да се предвиди:
 1. Да ће авион да слети на најповољнију полетно-слетну стазу, у условима мирне атмосфере;
 2. Да ће авион да слети на полетно-слетну стазу која је највероватније одређена у односу на могући правац и брзину ветра, карактеристике

опслуживања авиона на земљи и друге услове (нпр. средства која се користе за слетање и терен)

- (г) Ако авио-превозник не испуњава услове прописане у (в)² за одредишни аеродром, авион може да се отпреми на лет, ако је одређен алтернативни аеродром који испуњава услове прописане у (а), (б) и (в).

OPS 1.555 Слетање авиона на влажну и контаминирану полетно-слетну стазу

- (а) Ако метеоролошки извештаји и прогнозе показују да би полетно-слетна стаза у предвиђено време доласка могла да буде мокра, авио-превозник мора да обезбеди да расположива дужина за слетање буде једнака или већа од захтеване дужине за слетање, која је одређена у складу са OPS 1.550 и помножена са коефицијентом 1.15 .
- (б) Ако метеоролошки извештаји и прогнозе показују да би полетно-слетна стаза у предвиђено време доласка могла да буде контаминирана, авио-превозник је дужан да обезбеди да дужина за слетање, одређена коришћењем података прихватљивих за ваздухопловну власт за ове услове, не прелази расположиву дужину за слетање.
- (в) Мања дужина полетно-слетне стазе за слетање од оне која је предвиђена у (а), али не мање од оне која је прописана у OPS 1.550 (а), може да се користи ако летачки приручник авиона садржи додатне информације о дужини слетања на мокру полетно-слетну стазу.

Додатак 1 OPS1.525 (б)

Општи захтеви за пењање у полетању и слетању

- (а) Пењање у полетању
1. Са свим моторима у раду
 - (i) стабилни градијент пењања после полетања мора да буде најмање 4 % са:
 - (А) снагом за полетање на сваком мотору;
 - (Б) извученим стајним трапом, изузев ако се стајни трап може увући за мање од 7 секунди (тада може да се претпостави да је увучен);
 - (В) закрилцима у положају за полетање;
 - (Г) брзина пењања која није мања од веће вредности 1.1 V_{mc} или 1.2 V_{S1} .
 2. Отказ једног мотора
 - (i) стабилни градијент пењања на висини од 400 ft изнад површине за полетање мора да буде мерљиво позитиван са:
 - (А) отказом критичног мотора ако је елиса у положају минималног отпора;
 - (Б) преосталим мотором који је на снази за полетање;
 - (В) увученим стајним трапом;
 - (Г) закрилцима у положају за полетање;

- (Д) брзином пењања која је једнака брзини која је постигнута на 50 ft.
- (ii) стабилни градијент пењања не сме да буде мањи од 0.75 % на висини 1 500 ft изнад површине полетања са:
 - (А) отказом критичног мотора, ако је елиса у положају минималног отпора;
 - (Б) радом преосталог мотора на снази која није већа од највеће сталне снаге;
 - (В) увученим стајним трапом;
 - (Г) увученим закрилцима;
 - (Д) при брзини пењања која није мања од $1.2 V_{S1}$
- (б) Пењање у слетању
 1. Сви мотори у раду
 - (i) стабилни градијент пењања мора да буде најмање 2.5% са:
 - (А) снагом или потиском, који нису већи од оне која је на располагању 8 секунди после почетног померања ручице за контролу снаге мотора из положаја најмање снаге у лету;
 - (Б) извученим стајним трапом;
 - (В) закрилцима у положају за слетање;
 - (Г) брзином пењања која је једнака V_{ref}
 2. Отказ једног мотора
 - (i) стабилан градијент пењања не сме да буде мањи од 0.75% на висини од 1 500 ft изнад површине за слетање са:
 - (А) отказом критичног мотора ако је елиса у положају најмањег отпора;
 - (Б) радом преосталог мотора на снази која није већа од највеће сталне снаге;
 - (В) увученим стајним трапом;
 - (Г) увученим закрилцима;
 - (Д) брзином пењања која није мања од $1,2 V_{S1}$.

Додатак 1 OPS 1.535 (б)1 и (в)1

Путања лета у полетању – визуелно навођење

Да би се омогућило визуелно навођење, авио-превозник је дужан да обезбеди да су метеоролошки услови који преовлађују у време лета, укључујући базу облака и видљивост, такви да препреке и/или референтне тачке на земљи могу да се виде и препознају. У оперативном приручнику морају бити наведени, за аеродром на који се односи, минимални метеоролошки услови који омогућавају летачкој посади да непрекидно одређује и одржава исправну путању лета у односу на референтне тачке на земљи, чиме обезбеђује сигурно надвишавање у односу на препреке и терен, на следећи начин:

- (a) процедура мора да буде јасно дефинисана у односу на референтне тачке на земљи, тако да путања по којој се лети може да се анализира у односу на захтеве за надвишавање препрека.
- (б) процедура мора да одговара могућностима авиона у погледу прогресивне брзине, угла нагиба и утицаја ветра.
- (в) посади мора да буде на располагању писан или сликовит приказ процедура.
- (г) ограничавајући услови окружења морају да буду одређени (нпр. ветар, облаци, видљивост, дан/ноћ, осветљење околине, осветљење препрека).

Додатак 1 OPS 1.550 (a)

Поступци за извођење стрмих прилаза

- (a) Ваздухопловна власт може да одобри захтев за поступке стрмог прилаза употребом угла понирања од 4.5⁰ или више и са заштитном висином мањом од 50 ft, али не мањом од 35 ft, ако су испуњени следећи услови:
 1. Летачки приручник авиона мора да садржи највећи дозвољени угао понирања, друга ограничења, нормалне, ванредне и процедуре у случају нужде за стрми прилаз, као и додатке за дужину стазе за слетање ако се користе критеријуми стрмог прилаза;
 2. Одговарајући систем референци равни понирања који садржи најмање визуелни систем показивања равни понирања, мора да буде на располагању на сваком аеродрому на којем се изводи поступак стрмог прилаза;
 3. Метеоролошки минимум мора да буде одређен и одобрен за сваку полетно-слетну стазу која се користи за стрми прилаз. Посебна пажња мора да се посвети:
 - (i) положају препрека;
 - (ii) врсти уређаја којима се дефинише раван понирања и навођења на полетно-слетну стазу, као што су визуелна средства, *MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB*;
 - (iii) минималним условима видљивости које се захтевају за *DH* и *MDA*;
 - (iv) расположивој опреми авиона у лету;
 - (v) оспособљености пилота, нарочито познавању аеродрома;
 - (vi) летачком приручнику авиона, ограничењима и поступцима;
 - (vii) условима неуспелог прилаза.

Додатак 2 OPS 1.550(a)

Слетање на кратке полетно-слетне стазе

- (a) За потребе OPS 1.550 (a)2. дужина која се користи за израчунавање дозвољене масе авиона на слетању може да обухвати употребљиву дужину објављеног сигурног подручја увећану за објављену расположиву дужину за слетање. Ваздухопловна власт може да одобри овакве летове ако:
 1. Су аеродромске власти одобриле коришћење објављеног сигурног подручја;

2. На објављеном сигурном подручју нема препрека или улегнућа који могу да угрозе авион који слеће на кратку полетно-слетну стазу, а покретним објектима је забрањено да буду на објављеном сигурном подручју док се полетно-слетна стаза користи за летове са кратким слетањем;
3. Нагиб објављеног сигурносног подручја није већи од 5% уз и 2 % низ смер слетања;
4. Употребљива дужина објављеног сигурносног подручја не прелази 90 m;
5. Ширина објављеног сигурносног подручја није мања од двоструке ширине полетно-слетне стазе у односу на продужену средишњу линију полетно-слетне стазе;
6. Се претпоставља да висина прелета изнад почетка употребљиве дужине објављеног сигурносног подручја није мања од 50 ft;
7. Се, у сврху ових летова, захтеви у погледу носивости, наведени у OPS 1.480 (а)5, не примењују на објављено сигурносно подручје;
8. Метеоролошки минимуми одређени и одобрени за полетно-слетну стазу која се користити нису мањи од веће вредности минимума за летове који се обављају по правилима за визуелно летење или вредности минимума за непрецизни прилаз;
9. Су захтеви који се односе пилоте дефинисани у складу са OPS 1.975 (а);
10. Ваздухопловна власт може да одреди допунске услове које сматрају неопходним за сигурно летење, узимајући у обзир карактеристике типа авиона, прилазна средства и анализу неуспелог прилаза/прекинутог слетања.

ОДЕЉАК И – ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ Ц

OPS 1.560 Опште одредбе

Ако одобрени подаци о перформансама авиона, наведени у летачком приручнику, нису довољни авио-превозник је дужан да обезбеди допунске податке који су прихватљиви за ваздухопловне власти.

OPS 1.565 Полетање

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на полетању не прелази максималну масу на полетању која је наведена у летачком приручнику авиона, а која је одређена према надморској висини аеродрома коригованој за притисак и температуру околине аеродрома са кога авион полеће.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да за авионе за које у летачком приручнику постоје подаци о дужини полетно-слетне стазе неопходне за полетање, а који се не односе на отказ мотора, растојање од почетка залета које је неопходно да би авион достигао висину од 50 ft изнад површине, са свим моторима у раду, при максималној снази у полетању, када се помножи с једним од фактора:
 1. 1.33 за авионе са два мотора;

2. 1.25 за авионе са три мотора;
 3. 1.18 за авионе са четири мотора;
- не прелази расположиву дужину полетно-слетне стазе у полетању на аеродрому са којег авион полеће.
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да, за авионе за које су у летачком приручнику наведени подаци о дужини полетно-слетне стазе неопходне за полетање при отказу мотора, буду испуњени следећи услови у складу са летачким приручником авиона:
1. Дужина за заустављање у полетању не сме да прелази расположиву дужину заустављања у полетању;
 2. Дужина за полетање не сме да прелази расположиву дужину за полетање, са дужином предпоља која не прелази половину расположиве дужине за полетање;
 3. Дужина залета у полетању не сме да прелази расположиву дужину залета у полетању;
 4. Јединствена вредност брзине одлуке (V_1) користи се за прекинуто и за настављено полетање;
 5. На мокрој и контаминираној полетно-слетној стази маса на полетању не сме да буде већа од дозвољене масе на полетању које се врши на сувој полетно-слетној стази под истим условима.
- (г) За испуњење услова наведених у (б) и (в), авио-превозник мора да узме у обзир:
1. Надморску висину аеродрома кориговану за тренутни притисак;
 2. Температуру на аеродрому;
 3. Стање и врсту површине полетно-слетне стазе;
 4. Нагиб полетно-слетне стазе у смеру полетања;
 5. Највише 50% објављене компоненте чеоног ветра или најмање 150% објављене компоненте леђног ветра;
 6. губитак дужине полетно-слетне стазе који настане услед поравнавања авиона пре полетања.

OPS 1.570 Надвишавање препрека у полетању

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да путања авиона у полетању, са отказом једног мотора, надвишава све препреке са вертикалним растојањем од најмање 50 ft увећаним за вредност $0.01 \times D$ или у хоризонталном растојању од најмање 90 m увећаном за вредност $0.125 \times D$. D је хоризонтално растојање које је авион прешао од краја расположиве дужине за полетање. За авионе са размахом крила мањим од 60 m, хоризонтално растојање од препреке може да износи пола размаха крила на које се додаје 60 m и вредност $0.125 \times D$.
- (б) Путања лета у полетању мора да почне на висини од 50 ft изнад површине на крају дужине за полетање у складу са OPS 1.565 (б) или (в) и мора да се заврши на висини од 1 500 ft изнад површине.
- (в) За испуњење услова прописаних у (а), авио-превозник је дужан да узме у обзир:
1. Масу авиона на почетку залета при полетању;

2. Надморску висину аеродрома кориговану за тренутни притисак;
 3. Температуру на аеродрому;
 4. Највише 50% објављене компоненте чеоног ветра или најмање 150% објављене компоненте леђног ветра.
- (г) За испуњење услова прописаних у (а), измена путање није дозвољена до тачке на путањи у полетању на којој је достигнута висина од 50 ft изнад прага полетно-слетне стазе. До висине од 400 ft авион не сме да буде бочно нагнут више од 15°. Изнад 400 ft могу да се планирају и бочни углови нагиба већи од 15°, али не већи од 25°. Узима се у обзир утицај угла бочног нагиба на оперативне брзине и путању лета, укључујући повећање дужине које произилази из повећања оперативних брзина.
- (д) За испуњење услова прописаних у (а), у случајевима у којима не долази до промене путање за више од 15°, не узмају се у обзир препреке чија је хоризонтална удаљеност већа од:
1. 300 m, ако пилот може да одржава одговарајућу навигацијску прецизност у подручју са препрекама;
 2. 600 m за летове у другим условима.
- (ђ) За испуњење услова прописаних у (а), у случају који захтева промену путање већу од 15°, авио-превозник не мора да узме у обзир препреке које имају хоризонталну удаљеност већу од:
1. 600 m, ако пилот може да одржава одговарајућу навигацијску прецизност у подручју са препрекама;
 2. 900 m за летове у другим условима.
- (е) Авио-превозник је дужан да утврди поступак за непредвиђене случајеве скретања са руте, како би испунио услове прописане у OPS 1.570, обезбедио сигурну путању, избегавајући препреке, и омогућио авиону да испуни захтеве на рути, сходно OPS 1.580 или да слети на аеродром полетања или алтернативни аеродром за полетање.

OPS 1.575 Летење авина на рути када су сви мотори у раду

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да авион, у очекиваним метеоролошким условима за лет, на било којој тачки на рути или на било којој тачки планираног одступања са руте, буде способан за пењање од најмање 300 ft у минути, са свим моторима у раду, при максималној сталној снази одређеној за:
1. минималне висине за сигуран лет које су наведене у оперативном приручнику или израчунате на основу података из оперативног приручника;
 2. минималне висине прописане у OPS 1.580 или 1.585.

OPS 1.580 Летење авиона на рути при отказу једног мотора

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да авион, у очекиваним метеоролошким условима за лет, у случају отказа једног мотора, у било којој тачки на рути или у било којој тачки по планираном скретању са руте, са мотором(има) који раде са максималном сталном снагом, може да настави лет на висини крстарења до

аеродрома на који може да слети у складу са OPS 1.595 или OPS 1.600, избегавајући препреке дуж руте са хоризонталним растојањем од најмање 9.3 км (5 NM) са било које стране намераване путање, при чему вертикално растојање износи најмање:

1. 1 000 ft ако је вертикална брзина пењања нула или већа;
 2. 2 000 ft ако је вертикална брзина пењања мања од нуле.
- (б) Путања лета мора да има позитиван нагиб на висини од 450 m (1 500 ft) изнад аеродрома не који се предвиђа слетање по отказу једног мотора.
- (в) За потребе ове одредбе, расположива вертикална брзина пењања авиона је мања за 150 ft у минути него одређена укупна вертикална брзина пењања.
- (г) Ако навигацијска прецизност није задовољена у 95% случајева, авио-превозник мора да повећа ширину граница на 18.5 km (10 NM).
- (д) Избацивање горива из авиона допуштено је до количине која омогућава сигуран долет до аеродрома са прописаном резервом горива.

OPS 1.585 Летење авиона са три или више мотора на рути у случају када су два мотора неисправна

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да авион који има три или више мотора ни на једној тачки дуж намераване путање, при брзини крстарења великог долета, са свим моторима у раду, на стандардној температури и у мирној атмосфери, не буде више од 90 минута удаљен од аеродрома на који може да слети с обзиром на своје перформансе, при дозвољеној очекиваној маси, ако то није у складу са прописаним од (б) до (д).
- (б) Приказана путања лета авиона са два неисправна мотора мора да омогући авиону да настави лет у очекиваним метеоролошким условима, избегавајући све препреке дуж руте, са хоризонталним растојањем од најмање 9.3 км (5 NM) са обе стране планиране путање, са вертикалним растојањем од најмање 2 000 ft, до аеродрома на који може да слети са очекиваном масом, с обзиром на своје перформансе.
- (в) Квар два мотора се претпоставља у најкритичнијој тачки дела руте где је авион удаљен више од 90 минута, при брзини крстарења великог долета, са свим моторима у раду, на стандардној температури и у мирној атмосфери, од аеродрома на који може да слети са очекиваном масом, с обзиром на своје перформансе.
- (г) Очекивана маса авиона у тачки у којој се претпоставља отказ два мотора не сме да буде мања од масе која обухвата довољно горива да авион настави лет до аеродрома на који је планирано слетање, на висини од најмање 450 m (1 500 ft) изнад подручја слетања, а потом да лети на тој висини 15 минута.
- (д) Расположена вертикална брзина пењања авиона је 150 ft у минути мања него одређена укупна вертикална брзина пењања.
- (ђ) Ако навигацијска прецизност није задовољена у 95% случајева, авио-превозник мора да повећа ширину граница на 18.5 km (10 NM).
- (е) Избацивање горива из авиона је допуштено до количине која омогућава сигуран долет до аеродрома са прописаном резервом горива.

OPS 1.590 Слетање авиона на одредишни и алтернативни аеродром

Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању, одређена у складу са OPS 1.475(a) не прелази највећу масу на слетању одређену у летачком приручнику авиона за висину и, ако је то предвиђено у летачком приручнику авиона, за температуру околине која се очекује у предвиђеном времену за слетање на одредишни и алтернативни аеродром.

OPS 1.595 Слетање авиона на суву полетно-слетну стазу

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању, одређена у складу са OPS 1.475(a) за предвиђено време слетања, омогућава слетање са пуним заустављањем од 50 ft изнад прага полетно-слетне стазе до 70% расположиве дужине за слетање на аеродром одређења и алтернативни аеродром.
- (б) При испуњењу услова прописаних у (a), авио-превозник мора да узме у обзир:
 - 1. Висину аеродрома;
 - 2. Највише 50% компоненте чеоног ветра или најмање 150% компоненте леђног ветра;
 - 3. Врсту површине полетно-слетне стазе;
 - 4. Нагиб полетно-слетне стазе у правцу слетања.
- (в) За отпрему авиона у складу са прописаним у (a) предпоставља се:
 - 1. да ће авион да слети на најповољнију стазу, у условима мирне атмосфере;
 - 2. да ће авион да слети на одређену стазу, узимајући у обзир предвиђену брзину, правац ветра, карактеристике опслуживања авиона на земљи и друге услове (нпр. средства која се користе за слетање, терен итд.).
- (г) Ако авио-превозник не испуњава услове прописане у (в)2. за одредишни аеродром, авион може да се отпреми ако алтернативни аеродром испуњава услове прописане у (a), (б) и (в).

OPS 1.600 Слетање авиона на влажне и контаминирани полетно-слетне стазе

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да ако метеоролошки извештаји и прогнозе указују да полетно-слетна стаза у предвиђено време доласка авиона може да буде мокра, расположива дужина за слетање буде иста или већа од прописане дужине за слетање која је одређена у складу са OPS 1.595, помножена са фактором 1.15.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да ако метеоролошки извештаји и прогнозе указују да полетно-слетна стаза у предвиђено време доласка може да буде контаминирана, дужина за слетање, одређена према подацима које је прихватила ваздухопловна власт за ове услове, не прелази расположиву дужину за слетање.

ОДЕЉАК Ј – МАСА И ПОЛОЖАЈ ТЕЖИШТА АВИОНА

OPS 1.605 Опште одредбе

(видети Додатак 1 OPS 1.605)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да у свакој фази лета, оптерећење, маса и положај тежишта авиона буду у границама прописаним у одобреном летачком приручнику авиона или у оперативном приручнику ако је он строжији.
- (б) Авио-превозник је дужан да одреди масу и положај тежишта свих авиона стварним мерењем пре почетка коришћења, а затим, сваке четврте године, ако се узима појединачна маса авиона или сваке девете године ако се користи маса за флоту. Збирни утицаји модификација и поправки на масу и положај тежишта авиона морају да буду обрачунати и на одговарајући начин документовани. Маса авиона мора да се поново одреди ако утицај модификација на масу и положај тежишта није познат.
- (в) Авио-превозник је дужан да одреди масу свих оперативних ставки и чланова посаде који чине суву оперативну масу авиона, мерењем или употребом стандардних вредности за масу. Утицај њиховог положаја на тежиште авиона мора да буде одређен.
- (г) Авио-превозник је дужан да утврди масу укрцаног терета, укључујући и баласт, стварним мерењем или одређујући масу укрцаног терета у складу са стандардном масом путника и пртљага сходно OPS 1.620.
- (д) Авио-превозник је дужан да одреди масу укрцаног горива користећи стварну густину, а ако је она непозната, маса укрцаног горива се израчунава у складу са методом наведеним у оперативном приручнику авиона.

OPS 1.607 Појмови

- (а) Сува оперативна маса је укупна маса авиона спремног за лет која не укључује искористиво гориво и укупну масу путног терета, а обухвата:
 - 1. посаду и пртљак посаде;
 - 2. кетеринг и опрему покретног путничког сервиса;
 - 3. питку воду и хемикалије тоалета.
- (б) Максимална маса авиона без горива је максимално дозвољена маса авиона, без искористивог горива. Маса горива у посебним резерворима мора да буде обухваћена масом авиона без горива ако је то наведено у ограничењима летачког приручника авиона.
- (в) Максимална структурална маса на слетању - максимално дозвољена маса авиона на слетању под нормалним околностима.
- (г) Максимална структурална маса на полетању - максимално дозвољена маса авиона на почетку залета у полетању.
- (д) Категорије путника:
 - 1. одрасли су лица старости од 12 година и више;
 - 2. деца су лица старости од две године до 12 година;

3. бебе су лица која имају мање од две године.
- (ђ) Путни терет је укупна маса путника, пртљага и робе, укључујући и терет за чији се превоз не плаћа накнада.

OPS 1.610 Оптерећење, маса и положај тежишта авиона

У оперативном приручнику, авио-превозник мора да одреди начела и методе које се односе на оптерећење и систем одређивања масе и положаја тежишта авиона, а које испуњавају захтеве прописане у OPS 1.605. Овај систем мора да обухвати све врсте планираних летова.

OPS 1.615 Вредности маса за посаду

- (а) Авио-превозник је дужан да користи следеће вредности маса при одређивање суве оперативне масе авиона:
1. стварну масу, укључујући и пртљак посаде; или
 2. стандардне масе, укључујући ручни пртљак, и то 85 kg за члана летачке посаде и 75 kg за члана кабинске посаде; или
 3. друге стандардне масе које су прихватљиве за ваздухопловну власт.
- (б) Авио-превозник је дужан да коригује суву оперативну масу у случају додатног пртљага члана посаде. За одређивање положаја тежишта авиона мора да буде познато место на коме се налази додатни пртљак члана посаде.

OPS 1.620 Вредности масе за путнике и пртљак

- (а) Авио-превозник мора да израчуна масу путника и предатог пртљага стварним мерењем масе сваког лица и стварним мерењем масе пртљага или употребом стандардних вредности масе наведених у табелама број 1, 2 и 3, изузев ако је расположиви број путничких седишта у кабини авиона мањи од 10. У том случају маса путника може да буде одређена усменом изјавом сваког путника или изјавом датом у име сваког путника, на коју се додаје унапред одређена константа за израчунавање ручног пртљага и одеће. Поступак примене стварне или стандардне масе, као и поступак усменог изјашњавања морају да буду прописани у оперативном приручнику.
- (б) Ако се стварна маса одређује мерењем, авио-превозник је обавезан да обезбеди да личне ствари путника и ручни пртљак буду укључени у ту масу. Мерење се врши непосредно, пре укрцавања, на одговарајућем месту.
- (в) Ако се одређује стварна маса путника коришћењем стандардне вредности за масу, користе се стандардне вредности масе приказане у табелама број 1 и број 2. Стандардне масе укључују ручни пртљак и масу сваког лица млађег од две године коју држи одрасла особа на једном путничком седишту. Беба која заузима одвојено путничко седиште сматра се дететом у смислу ове одредбе.
- (г) Вредности масе за путнике за авионе са 20 или више путничких седишта

1. За авион са 20 или више расположивих путничких седишта примењују се стандардне масе за мушкарце и стандардне масе жене, наведене у табели број 1. Ако је укупан број расположивих путничких седишта 30 или више, примењује се вредност масе “сви одрасли” из табеле број 1.
2. У Табели број 1, празнични чартер значи чартер лет као део празничног путничког пакета. Примена вредности масе које се односе на празнични чартер подразумева да се мање од 5% путничких седишта у авиону користи за превоз одређених категорија путника, без плаћања накнаде за превоз.

Табела број 1

Путничких седишта:	20 или више		30 или више
	Мушкарци	Жене	Сви одрасли
Сви летови осим празничних чартера	88 kg	70 kg	84 kg
Празнични чартер летови	83 kg	69 kg	76 kg
Деца	35 kg	35 kg	35 kg

- (д) Вредност масе путника за авионе са 19 или мање путничких седишта
1. ако је укупан број расположивих путничких седишта у авиону 19 или мање, примењују се стандардне вредности за масу из Табеле број 2.
 2. На летовима на којима се ручни пртљаг не уноси у кабину авиона или на којима се ручни пртљаг обрачунава посебно, наведене вредности за масу мушкарца и за масу жена могу да се умање за 6 kg. Ствари, као што су: капут, кишобран, мала ручна торба, новчаник, новине и књиге или мали фотоапарат не сматрају се ручним пртљагом.

Табела 2

Путничких седишта	1 - 5	6 - 9	10 -19
Мушкарци	104 kg	96 kg	92 kg
Жене	86 kg	78 kg	74 kg
Деца	35 kg	35 kg	35 kg

- (ђ) Вредности масе за пртљаг
1. Ако је број расположивих путничких седишта у кабини авиона 20 или више примењују се стандардне вредности за масу из табеле број 3, и то за сваки комад регистрованог пртљага. За авионе са 19 или мање путничких седишта користити се стварна маса регистрованог пртљага, одређена мерењем;
 2. За потребе коришћења подата из Табеле број 3:
 - (i) домаћи лет је лет код ког су полазни и одредишном аеродром у границама једне државе;
 - (ii) лет у оквиру европског подручја је лет код ког су полазни и одредишни аеродром у оквиру подручја одређеног у Додатку 1 OPS 1.620 (ђ);
 - (iii) интерконтинентални лет је лет код ког су полазни и одредишни аеродром на различитим континентима.

Табела број 3
Авиони са 20 или више путничких седишта

Врста лета	Стандардна маса пртљага
Домаћи	11 kg
Европски	13 kg
Интерконтинентални	15 kg
Сви остали	13 kg

- (е) Ако авио-превозник намерава да користи стандардне вредности масе које се разликују од оних које су дате у табелама број 1, 2 и 3, предходно мора да обавести ваздухопловну власт о разлозима и да унапред добије њено одобрење. Такође, мора да тражи одобрење за план детаљног мерења и да примени статистичко-аналитичке методе из додатка 1 OPS 1.620(е). После провере и одобрења резултата прегледа мерења од стране ваздухопловне власти, измењене стандардне вредности масе применљиве су само за тог авио-превозника. Измењене стандардне вредности масе могу да буду коришћене само у околностима које одговарају околностима под којима је разматрање обављено. Ако измењене стандардне масе премашују вредности дате у табелама број 1, 2 и 3 користе се веће вредности.
- (ж) На лету на коме се очекује одређен број путника чија маса, укључујући и ручни пртљак, прелази стандардну масу путника, авио-превозник је дужан да одреди стварну масу путника мерењем или додавањем одговарајуће вредности масе .
- (з) Ако се користи стандардна вредност масе за регистровани пртљак и ако већи број путника пријављује пртљак чија маса очигледно прелази стандардну масу пртљага, авио-превозник је дужан да одреди стварну масу пртљага мерењем или додавањем одговарајуће вредности масе.
- (и) Авио-превозник је дужан да обезбеди да вођа ваздухоплова буде обавештен да се користи нестандардни метод за одређивање масе терета и да тај метод буде приказан у документацији за масу и положај тежишта авиона.

OPS 1.625 Документација о маси и положају тежишта авиона
(видети Додатак 1 OPS 1.625)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди документацију о маси и положају тежишта авиона пре сваког лета наводећи у њој целокупан терет, као и његов распоред у авиону. На основу документације о маси и положају тежишта авиона вођа ваздухоплова утврђује да ли су терет и његов распоред у границама вредности масе и положаја тежишта авиона. У документацији мора да буде наведено име лица које ју је припремило. Лице које надгледа утовар авиона мора да потврди потписом да су терет и његов распоред у складу са документацијом о маси и положају тежишта авиона. Документ мора да потпише вођа ваздухоплова (видети OPS 1.055 (а)12.).
- (б) Авио-превозник је дужан да одреди поступке за промену оптерећења авиона која настане после израде документације о маси и положају тежишта авиона.

- (в) Авио-превозник може да примењује поступке прописане у (а) и (б) које је одобрила ваздухопловна власт.

Додатак 1 OPS 1.605

Маса и положај тежишта авиона – опште одредбе

(видети OPS 1.605)

- (а) Одређивање суве оперативне масе авиона
1. Мерење масе авиона
 - (i) Новим авионима се маса мери у фабрици и могу да се користе без поновног мерења ако су записи о маси и положају тежишта авиона прилагођени извршеним преправкама или изменама. Авиони које од авио-превозника који има одобрени програм контроле масе преузима други авио-превозник који, такође, има одобрени програм контроле масе, не мере се пре коришћења ако није прошло више од четири године од њиховог последњег мерења.
 - (ii) Маса и положај тежишта авиона одређују се периодично. Авио-превозник одређује интервал између два мерења, у складу са OPS 1.605(б). Маса и положај тежишта се мора поновно утврдити:
 - (А) мерењем масе;
 - (Б) прорачуном, ако је авио-превозник у стању да оправда исправност изабране методе прорачуна.ако укупна промена суве оперативне масе прелази $\pm 0.5\%$ од максималне масе на слетању или ако промена положаја тежишта прелази 0.5% од средње аеродинамичке тетиве.
 2. Маса и положај тежишта за флоту авиона
 - (i) за флоту или скуп авиона истог модела и конфигурације могу да се користе средња вредност суве оперативне масе и положај тежишта авиона, при чему су суве оперативне масе и положаји тежишта појединачних авиона у границама одступања прописаним у (ii) и испуњавају услове прописане у (iii), (iv) и (a)3.
 - (ii) одступања
 - (А) ако сува оперативна маса измереног авиона или израчуната сува оперативна маса авиона из састава флоте одступа више од $\pm 0.5\%$ максималне структуралне масе на слетању, од установљене суве оперативне масе за флоту или тежиште одступа више од $\pm 0.5\%$ од средње аеродинамичке тетиве флоте, авион се искључује из састава флоте. Могу да се формирају одвојене флоте, свака са различитом масом флоте;
 - (Б) Ако је маса авиона у границама толеранције суве оперативне масе за флоту, а положај тежишта авиона изван допуштеног одступања флоте, авион се може користити са сувом оперативном масом за флоту, али са индивидуалним (посебним) положајем тежишта;

- (В) одређени авион који у поређењу са другим авионима из флоте, има физички мерљиве разлике (нпр. бифе или конфигурацију седишта) које доводе до прекорачења толеранције флоте, може остати у флоти, уз одговарајуће исправке масе и/или положаја тежишта;
 - (Г) авиони за које средња аеродинамичка тетива није објављена користите се тако што се на њих примењује индивидуална маса и вредности положаја тежишта или подлежу посебној студији и одобрењ.
- (iii) Употреба вредности масе за флоту авиона
- (А) ако после мерења масе авиона дође до промене у опреми авиона или до промене конфигурације авиона, авио-превозник је дужан да провери да ли је маса авиона у границама толеранције прописане у (2) (ii).
 - (Б) авиони који нису били мерени од последњег одређивања масе за флоту могу да остану у саставу флоте и на њих се примењује вредност масе за флоту и положаја тежишта за флоту, само ако су вредности масе и положаја тежишта за одређени авион измењене у складу са насталим променама у опреми или конфигурацији авиона, а после тих промена маса и положај тежишта тог авиона остају у границама толеранције вредности прописане у (2)(ii). Ако вредности масе и положаја тежишта авиона нису у границама прописаних одступања, авио-превозник мора да одреди нове вредности масе и положаја тежишта за флоту, сходно прописаном у (2)(i) и 2(ii) или да користи тај авион у складу са вредностима његове масе и његовог положаја тежишта;
 - (В) да би авион могао да се укључи у постојећу флоту и да би на њега могле да се примењују вредности масе и положај тежишта за ту флоту, авио-превозник је дужан да, мерењем или прорачуном, утврди да ли је вредност масе и положаја тежишта тог авиона у границама толеранције одређени у (2)(ii);
- (iv) за испуњење услова прописаних у (2)(i), вредност масе и положаја тежишта за флоту поново мора да се утврди после сваке процене масе и положаја тежишта за флоту.
3. Број авиона који морају да буду измерени да би се добила вредност за флоту:
- (i) ако је “n” број авиона у флоти која користи вредности масе и положаја тежишта за флоту, авио-превозник, у периоду између две процене масе и положаја тежишта за флоту, мора да измери одређени број авиона наведен у табели која следи:

Број авиона у флоти	Најмањи број мерења
2 или 3	N
4 до 9	$(n + 3) / 2$
10 или више	$(n + 51) / 10$

- (ii) мере се они авиони из састава флоте који најдуже нису били мерени;
 - (iii) период између два узастопна утврђивања масе за флоту мора да буде краћи од 48 месеци;
4. Поступак за утврђивање масе авиона
- (i) мерење врши произвођач или овлашћена организација за одржавање авиона;
 - (ii) при мерењу масе авиона морају да се предузму уобичајене мере безбедности, као што су:
 - (А) провера да ли авион испуњава услове за мерење;
 - (Б) провера прорачуна тачности;
 - (В) чишћење авиона;
 - (Г) мерење се врши у затвореном простору;
 - (iii) опрема за мерење мора да буде прописно калибрисана, подешена на нулу и да се користи према упутствима произвођача. Скале уређаја за мерење масе авиона мора да калибрише произвођач, надлежни орган за мере или друга овлашћена организација сваке друге године или у периоду који је одредио произвођач опреме за мерење. Узима се онај период који је краћи. Опрема мора да омогући прецизно и тачно мерење масе авиона.
- (б) Посебне стандардне масе за укрцани терет. Авио-превозник може да захтева да ваздухопловна власт одобри примену стандардних вредности масе за друге врсте терета.
- (в) Укрцавање у авион
1. Укрцавање терета у авион врши се под надзором обученог особља;
 2. Укрцавање терета се врши у складу с подацима који су коришћени за прорачун масе и положаја тежишта авиона;
 3. Авио-превозник је дужан да испуни додатна структурална ограничења, као што су ограничења јачине пода авиона, максимално оптерећење по дужном метру, максимална маса која може да се смести у робни одељак и/или максимално ограничење за масу која може да се смести на седиште.
- (г) Границе положаја тежишта авиона
1. Оперативне границе положаја тежишта авиона. Ако се путницима не додељују седишта или ако није познат број путника по реду седишта, маса терета у појединачним робним одељцима и количина горива у резервоарима, за израчунавање положаја тежишта авиона користе се оперативне границе положаја тежишта које су у границама положаја тежишта авиона које је одредио произвођач. При одређивању оперативних граница положаја тежишта авиона мора да се узме у обзир могуће одступање од предвиђеног распореда терета. Ако се примењује слободан избор седишта, авио-

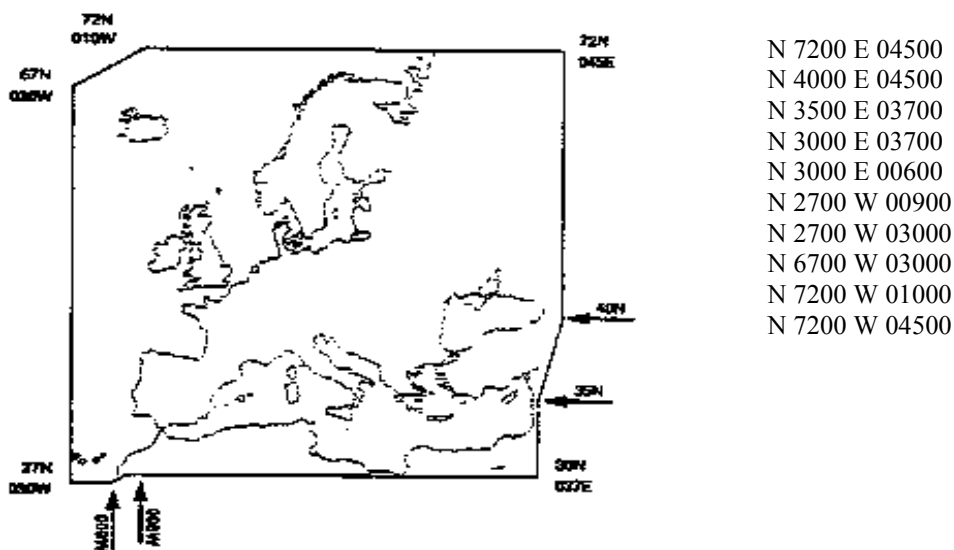
превозник је дужан да одреди поступке за равномерно распоређивање путника у путничкој кабини авиона. Оперативне границе положаја тежишта морају да буду прихватљиве за ваздухопловну власт;

2. Положај тежишта у току лета. Авио-превозник је дужан да покаже да је при одређивању оперативних граница положаја тежишта авиона узета у обзир промена положаја тежишта до које може да дође у току лета, а која је последица кретања путника, посаде и потрошње (премештања) горива.

Додатак 1 OPS 1.620(ђ)

Одређивање простора за летове у подручју Европе

У смислу OPS 1.620(ђ), летовима у подручју Европе, осим домаћих летова, сматрају се летови који се обављају у простору ограниченом следећим тачкама, као што је приказано на следећој слици:



Додатак 1 OPS 1.620 (е)

Поступак за одређивање измењених вредности стандардне масе за путнике и регистровани пртљаг

(а) Путници

1. Мерење методом узорака. Просечна маса путника и ручног пртљага одређује се мерењем случајних узорака. Избор случајног узорка се заснива на просечној маси путника, узимајући у обзир врсту летова, учесталост летова на различитим рутама, да ли је лет у доласку или је лет у одласку, период у коме се обавља саобраћај и број седишта у авиону.
2. Величина узорка се одређује на основу:
 - (i) броја путника, одређеног из пробног узорка, коришћењем уобичајеног статистичког поступка заснованог на интервалу

поузданости од 1% ако се путници не раздвајају по полу или 2% ако се путници раздвајају по полу;

(ii) за авионе

(А) који имају 40 путничких седишта или више, укупно 2 000 путника;

(Б) који имају мање од 40 путничких седишта, укупно 50 x број путничких седишта.

Величина узорка се одређује на основу веће вредности која је добијена на основу 2(i) и 2(ii).

3. Маса путника. Маса путника обухвата и масу личних ствари које путници уносе у авион. За одређивање случајног узорка путника, деца до две године старости се мере заједно са одраслом особом која их прати (видети OPS 1.620 (в),(г) и (д));

4. Место мерења. Место на коме се врши одређивање масе путника мора да буде у близини авиона, тако да се маса путника не мења пре и после мерења;

5. Вага за мерење масе путника. Вага за мерење масе путника мора да буде капацитета 150 kg и више. Дозвољена грешка је 500 g. Вага мора да показује тачну вредност у границама до 0.5% или 200 g, у зависности која је вредност већа;

6. Записивање вредности масе. За сваки лет за који се маса путника одређује методом случајног узорка мора да се забележи маса путника, категорија путника (нпр. мушко, женско, деца) и број лета.

(б) Регистровани пртљаг - статистички поступак за одређивање нове вредности стандардне масе пртљага, засноване на просечној маси узорка пртљага минимално захтеване величине узорка, у основи је исти као поступак за одређивање масе путника, одређен у (а)1, с тим да је интервал поузданости 1%. Најмање 2 000 комада регистрованог пртљага мора да буде измерено.

(в) За одређивање нове вредности стандардне масе путника и регистрованог пртљага

1. Потребно је да се анализира утицај нове вредности стандардне масе за путнике и регистрованог пртљага на сигурност летења.

2. За авион са 20 или више путничких седишта, примењују се нове вредности масе.

3. За мање авионе, на нову масу путника додаје се вредност из табеле која следи:

Број путничких седишта	Повећање масе
1 - 5	16 kg
6 - 9	8 kg
10 - 19	4 kg

Нова вредност стандардне масе ако се путници не раздвајају по полу примењује се на авионе који имају 30 или више путничких седишта. Нове вредности стандардне масе регистрованог пртљага примењују се за авионе који имају 20 или више путничких седишта;

4. Авио-превозник може да поднесе план ваздухопловним властима на одобрење и после одступања од исправљене вредности стандардне масе која је одређена коришћењем поступака предвиђених у овом додатку. Одступање мора да буде поновно утврђено у року до пет година.
5. Ако се путници не раздвајају по полу, исправљене вредности стандардне масе заснивају се на односу мушко-женско 80:20, за све летове, изузев празничних чартер летова који се заснивају на односу мушко-женско 50:50. Ако авио-превозник, на одређеним рутама или летовима, тражи одобрење за коришћење другачијег односа раздвајања по полу, ваздухопловној власти се подносе подаци који приказују да је алтернативни однос мушко/женско добро процењен и покрива најмање 84% стварног односа мушко/женско на узорку од најмање 100 репрезентативних летова.
6. Нова вредност масе за путнике изражава се у килограмина и заокружује се на најближи цео број. Нова вредност масе за регистровани пртљаг изражава се у килограмина, а заокружује се на најближих 0.5 kg.

Додатак 1 OPS 1.625

Документ за израчунавање масе и положаја тежишта авиона

(а) Документ за израчунавање масе и положаја тежишта авиона

1. Садржај документа:
 - (i) документ за израчунавање масе и положаја тежишта авиона садржи:
 - (А) ознаку регистрације и тип авиона;
 - (Б) број и датум лета;
 - (В) име вође ваздухоплова;
 - (Г) име лица које је израдило документ;
 - (Д) суву оперативну масу и одговарајући положај тежишта авиона;
 - (Ђ) масу горива на полетању и масу горива потребног за лет;
 - (Е) масу других потрошних флуида, изузев горива;
 - (Ж) масу путника, пртљага, робе и баласта;
 - (З) масу авиона на полетању, масу авиона на слетању и масу авиона без горива;
 - (И) распоред терета;
 - (Ј) положај тежишта авиона;
 - (К) највећу дозвољену вредност масе авиона и границе положаја тежишта авиона.
 - (ii) авио-превозник може да изостави неке податке из документа за израчунавање масе и положаја тежишта авиона ако то одобри ваздухопловна власт;
2. Промене у последњем тренутку - вођа ваздухоплова мора да буде упознат са променом масе и положаја тежишта авиона која настане по закључивању документа. Промене масе и положаја тежишта авиона које настану по закључивању документа морају да буду унете у документ. У оперативном

приручнику морају да буду прописане максимално дозвољене промене масе и положаја тежишта авиона које могу да се прихвате као промена у последњем тренутку. Ако су вредности масе и положаја тежишта авиона изнад прописаних вредности, мора да се уради новаидокумент.

- (б) Систем за аутоматску обраду података о маси и положају тежишта авиона - ако се за израду документа за израчунавање масе и положаја тежишта авиона користи програмски пакет, авио-превозник је дужан да провери исправност рада система, тачност улазних и тачност излазних података у периоду који није дужи од шест месеци.
- (в) Систем за аутоматску обраду података о маси и положају тежишта авиона који је део авионске опреме. За коришћење система за аутоматску обраду података о маси и положају тежишта авиона авио-превозник мора да има одобрење ваздухопловне власти ако овај систем користи као примарни за израчунавање масе и положаја тежишта.
- (г) Систем за аутоматски пренос података. Ако се подаци о маси и положају тежишта авиона шаљу на авион системом за аутоматски пренос података, копија закључног документа о маси и положају тежишта авиона који је прихватио вођа ваздухоплова мора да остане на земљи.

ОДЕЉАК К – ИНСТРУМЕНТИ И ОПРЕМА АВИОНА

OPS 1.630 Опште одредбе

- (а) Лет може да почне ако су инструменти и опрема:
 - (1) одобрени и уграђени на прописан начин, изузев оних наведених у (ц);
 - (2) исправни и употребљиви за тај лет, изузев ако је другачије прописано у МЕЛ листи (видети OPS 1.030).
- (б) Стандарди за инструменте и опрему прописани су Европским правилником техничких стандарда (*ETSO*) и примењују се ако није другачије одређено неким другим прописом. Инструменти и опрема који су били одобрени пре доношења *ETSO* не морају да испуњавају услове предвиђене *ETSO* или другим прописима, ако то није изричито прописано.
- (в) Делови опреме за које није потребно одобрење за уградњу:
 - (1) осигурачи наведени у OPS 1.635;
 - (2) батеријске лампе наведене у OPS 1.640(а)(4);
 - (3) мерач времена наведен у OPS 1.650(б) и 1.652(б);
 - (4) носач карте наведен у OPS 1.652(п);
 - (5) комплети прве помоћи наведени у OPS 1.745;
 - (6) опрема за хитну медицинску помоћ наведена у OPS 1.810;
 - (7) мегафони наведени у OPS 1.810;
 - (8) опрема за преживљавање и пиротехничка опрема која се користи за сигнализацију наведена у OPS 1.835(а) и (в);

- (9) сидра за море и опрема за привезивање, сидрење или маневрисање за хидроавионе и амфибије на води наведени у OPS 1.840.
- (10) сигурносни појасеви за децу наведени у OPS 1.730(a)(3).
- (г) Опрема авиона коју користе чланови посаде са места на којима седе у току лета мора да буде лако доступна и употребљива.
- (д) Инструменти које користе чланови посаде авиона морају да буду постављени тако да члан посаде, са места на којем седи, може лако да види ознаке на њима, уз најмању промену положаја и правца гледања у односу на смер лета.

OPS 1.635 Уређаји за заштиту електричних инсталација

У авиону, у току лета, морају да се налазе резервни осигурачи чији је број најмање 10% од броја постављених осигурача исте врсте или 3 комада од сваке врсте, у зависности шта је веће.

OPS 1.640 Светла на авиону

Авион мора да буде опремљен:

- (а) За летове који се обављају дању:
 - (1) системом светала која се користе за избегавање судара;
 - (2) осветљењем које је прикључено на електрични систем авиона тако да се омогући одговарајуће осветљење за инструменте и опрему који су од значаја за сигурост лета;
 - (3) осветљењем прикљученим на електрични систем авиона у циљу обезбеђења осветљење у простору предвиђеном за путнике;
 - (4) батеријским лампама за сваког члана посаде авиона која му је лако доступна када седи на свом месту.
- (б) За летове који се обављају ноћу, поред опреме наведене у (а) авион мора да буде опремљен:
 - (1) навигационим/позиционим светлима;
 - (2) са два светла која се користе при слетању или једним светлом ако се напаја из два одвојена електрична система;
 - (3) за хидроавион или амфибију, светлима која су за њих прописана.

OPS 1.645 Брисачи ветробранског стакла

Авион чија је максимална одобрена маса на полетању већа од 5 700 kg може да се користи под условом да је свако пилотско место опремљено брисачем ветробранског стакла или другом одговарајућом опремом која омогућава јасну видљивост за време падавина.

OPS 1.650 Опрема за летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење

Авион може да се користи дању, по правилима за визуелно летење, ако је опремљен додатном опремом коју чини:

- (а) магнетни компас;
- (б) уређај за мерење времена који показује време у сатима, минутима и секундама;
- (в) осетљиви барометарски висиномер калибрисан у фитима, са могућношћу постављања подскеле калибрисане у хектопаскалинама/милибарима и са могућношћу подешавања на различите вредности притиска у току лета;
- (г) брзиномер калибрисан у чворовима;
- (д) мерач вертикалне брзине;
- (ђ) показивач заокрета и клизања авиона или координатор заокрета са уграђеним показивачем клизања авиона;
- (е) вештачки хоризонт;
- (ж) синхронизовани показивач смера;
- (з) инструмент који у пилотској кабини показује спољну температуру ваздуха, калибрисан у ступенима Целзијуса;
- (и) за летове који трају до 60 минута, а полетање и слетање се врши на истом аеродрому, при чему је авион удаљен од аеродрома највише 50 наутичких миља, инструменти прописани у (ђ), (е) и (ж), и у (ј)(4), (ј)(5) и (ј)(6), могу да буду замењени показивачем заокрета и клизања или координатором заокрета са уграђеним показивачем клизања или са оба показивача заокрета и клизања.
- (ј) ако лет обављају два члана летачке посаде, други члан мора да има одвојене следеће инструменте:
 - (1) осетљиви барометарски висиномер калибрисан у фитима, са могућношћу постављања подскеле калибрисане у хектопаскалинама/милибарима и подешавања на различите вредности притиска у току лета;
 - (2) брзиномер калибрисан у чворовима;
 - (3) мерач вертикалне брзине;
 - (4) показивач заокрета и клизања авиона или координатор заокрета са уграђеним показивачем клизања авиона;
 - (5) вештачки хоризонт;
 - (6) синхронизовани показивач смера;
- (к) систем за мерење брзине мора да буде опремљен пито-цеви која може да се загрева или другим одговарајућим средством за спречавање квара или лошег рада система који може да настане услед кондензације и залеђивања, и то:
 - (1) за авионе чија је максимална одобрена маса на полетању 5 700 kg и више или највећи одобрени број путничких седишта девет или више;
 - (2) за авионе којима је прво уверење о пловидбености издато од 1. априла 1999. године;
- (л) сваки члан летачке посаде мора да има засебан показивач и засебан селектор и другу одговарајућу опрему;

- (љ) показивач за упозорење о недовољном напајању летачких инструмената електричном енергијом;
- (м) авиони са ограничењима повезаним са стишљивошћу на коју указују показивачи брзине, морају да буду опремљени показивачем маховог броја за сваког члана летачке посаде на његовом месту;
- (н) летење дању, по правилима за визуелно летење, може да се обавља ако је авион опремљен слушалицама са конзолним микрофоном или другим одговарајућим микорофоном за сваког члана летачке посаде који је на дужности.

OPS 1.652 Опрема за летове који се обављају ноћу, по правилима за визуелно летење и летове који се обављају по правилима за инструментално летење

За летење по правилима за инструментално летење или за летење ноћу, по правилима за визуелно летење, авион мора да буде опремљен навигационим инструментима и одговарајућом опремом коју чини:

- (а) магнетни компас;
- (б) показивач тачног времена који показује време у сатима, минутима и секундама;
- (в) два осетљива барометарска висиномера калибрисана у фитима, са могућношћу постављања подскеле калибрисане у хектопаскалина/милибарима и са могућношћу подешавања на различите вредности притиска у току лета;
- (г) систем за мерење брзине који укључује и систем за упозорење на проблеме у раду пито-цеви, а који се састоји од пито-цеви која може да се загрева или се њен правилан рад, у условима када може да дође до кондензације и залеђивања, омогућава на неки други начин. Авиони који имају највећи одобрени број путничких седишта девет и мање или чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg и којима је уверење о пловидбености издато пре 1. априла 1998. не морају да имају систем за упозорења на проблеме у раду пито-цеви;
- (д) мерач вертикалне брзине;
- (ђ) показивач заокрета и клизања авиона;
- (е) вештачки хоризонт;
- (ж) синхронизовани показивач смера;
- (з) инструмент који у пилотској кабини показује спољну температуру ваздуха, калибрисан у ступенима Целзијуса;
- (и) два независна статичка система притиска, изузев за авионе на елисни погон чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg, за које је дозвољен један статички систем притиска и други начин којим се обезбеђује добијање података о статичком притиску;
- (ј) ако лет обављају два члана летачке посаде, други члан летачке посаде мора на свом месту да има:
 - (1) осетљиви барометарски висиномер, калибрисан у фитима, са могућношћу постављања подскеле калибрисане у хектопаскалина/милибарима и са могућношћу подешавања на различите вредности притиска у току лета;

- (2) систем за мерење брзине који укључује и систем за упозорење на проблеме у раду пито-цеви, а који се састоји од пито-цеви која може да се загрева или се њен правилан рад у условима у којима може да дође до кондензације и залеђивања омогућава на неки други начин. Авиони који имају највећи одобрени број путничких седишта девет и мање или чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg и којима је уверење о пловидбености издато пре 1. априла 1998. не морају да имају систем за упозорење на проблеме у раду пито-цеви;
- (3) мерач вертикалне брзине;
- (4) показивач заокрета и клизања авиона;
- (5) вештачки хоризонт;
- (6) синхронизовани показивач смера;
- (к) авиони чија је максимална одобрена маса на полетању 5 700 kg и више и са највећим одобреним бројем путничких седишта девет и више, морају да имају додатни (резервни) показивач положаја (вештачки хоризонт) који може да се користи са оба места која користе чланови летачке посаде, тако да:
 - (1) стално буде укључен у уобичајеним условима лета, а који се, у случају потпуног отказа електричног система, напаја из независног извора електричне енергије;
 - (2) омогући поуздан рад система у трајању од 30 минута после потпуног отказа електричног система, укључујући и остала оптерећења система за напајање која се користе у случају нужде и за оперативне поступке;
 - (3) ради независно од других делова система вештачког хоризонта;
 - (4) аутоматски ради у случају потпуног отказа електричног система;
 - (5) је осветљен, изузев за авионе чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg који су регистровани до 1. априла 1995. године, са вештачким хоризонтом постављеним на левој страни табле са инструментима;
- (л) за испуњење услова прописаних у (к), посади авиона мора да буде познато када се помоћни вештачки хоризонт напаја из извора електричне енергије који је предвиђен за коришћење у случају нужде. У случају да се вештачки хоризонт напаја из сопственог извора, на табли са инструментима или на самом инструменту, мора да постоји ознака која указује да се вештачки хоризонт напаја електричном енергијом из сопственог извора;
- (љ) носач карте који је постављен тако да карта која се налази на њему може лако да се чита и која може бити осветљења;
- (м) показивач заокрета и клизања авиона који може да се замени резервним систем за приказивање положаја који је одобрен у складу са техничком стандардима за производњу ваздухопловног производа и начином којим се потврђује испуњеност стандарда (CS) 25.1303(б)(4) или другим прописом;
- (н) одвојени показивачи и посебни селектори и друга опрема за сваког члана летачке посаде, ако се захтевају двоструки инструменти;
- (њ) инструменти за приказивање недовољног напајања инструмената електричном енергијом;

- (о) показивач маховог броја на месту сваког члана летачке посаде, за авионе са ограничењем стишљивости коју показују показивачи брзине;
- (п) комплет за радио-везу (слушалице и микрофон) за главу и тастер за активирање предајника који се налази на управљачкој команди за сваког члана летачке посаде за летове који се обављају по правилима за инструментално летење и летове који се обављају ноћу, по правилима за визуелно летење.

OPS 1.655 Додатна опрема за летове који се обављају са једним чланом летачке посаде, по правилима за инструментално летење

Летови који се обављају по правилима за инструментално летење могу да се обављају с једним чланом летачке посаде само ако је авион опремљен аутоматским пилотом који одржава висину и смер лета.

OPS 1.660 Систем који упозорава на достизање висине лета и одступање од висине лета

- (а) Авиони на турбоелисни погон чија је максимална одобрена маса на полетању 5 700 kg и више или имају највећи одобрени број путничких седишта девет и више и авиони на турбомлазни погон могу да се користе само ако су опремљени системом за упозорење на достизање висине лета и одступање од висине лета који може да упозори чланове летачке посаде звучним сигналом да:
 - (1) се авион приближава одабраној висини лета;
 - (2) је авион одступио од одабране висине лета,
 изузев за авионе чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg или који имају највећи одобрени број путничких седишта више од девет, којима је прво уверење о пловидбености издато пре 1. априла 1972. године, а који су регистровани пре 1. априла 1995. године.

OPS 1.665 Системи за упозоравање на опасно приближавање земљи (*Ground Proximity Warning System –GPWS* и *Terrain Awareness Warning System –TAWS*)

- (а) Авион на турбомлазни погон чија је максимална одобрена маса на полетњу већа од 5 700 kg или највећи одобрени број путничких седишта девет и више може да се користи само ако је опремљен системом за упозоравање на опасно приближавање авиона земљи;
- (б) Систем за упозоравање на опасно приближавање авиона земљи мора аутоматски и правовремено да упозори посаду авиона звучним сигналом који може да прати и светлосни сигнал, на брзину понирања, близину земље, губитак висине после полетања или на почетку поновљеног прилаза, неправилну конфигурацију терена у току слетања и на одступање авиона од нагиба прилазне равни.
- (в) Систем за упозоравање на опасно приближавање тертену (*TAWS*) мора на време, аутоматски, визуелним или звучним сигналом да упозори на опасно

приближавање терену. Систем за упозоравање на опасно приближавање терену мора да омогући препознавање терена испред као и да пружи податке о висини терена.

OPS 1.668 Систем за спречавање судара у ваздуху

Авион на турбомлазни погон чија је максимална одобрена маса на полетању 5 700 kg или више или са највећим одобреним бројем путничких седишта већим од 19, не може да се користи ако није опремљен сисетмом за спречавање судара у ваздуху који има најмање карактеристике система за спречавање судара у ваздуху *ACAS II*.

OPS 1.670 Авионски метеоролошки радар

- (a) Авион чија је максимална одобрена маса на полетању 5 700 kg и већа или авион који има максимални одобрени број путничких седишта већи од девет, а чије кабине нису под притиском, може да се користи ако је опремљен авионским метеоролошким радаром за летове који се обављају ноћу или у метеоролошким условима за инструментално летење, у подручјима у којима се очекује грмљавинска непогода или друге опасне временске појаве, које могу да се открију авионским метеоролошким радаром.
- (б) У авионима на елисни погон чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg или са највећим одобреним бројем путничких седишта који није већи од девет, а чија је кабина под притиском, авионски метеоролошки радар може да се замени другом одговарајућом опремом коју одобри ваздухопловна власт, а која је у могућности да открије грмљавинске непогоде или друге опасне временске појаве које могу да се открију авионским метеоролошким радаром.

OPS 1.675 Опрема за летење у условима залеђивања

- (a) У очекиваним или стварним условима залеђивања авион може да се користи ако је опремљен за летење у условима залеђивања и ако има одобрење за летење у тим условима.
- (б) Ноћу, у очекиваним или стварним условима залеђивања, авион може да се користи само ако има опрему за осветљење којим може да се открије присуство леда. Осветљење не сме да ствара блештање или одсјај који би могли да ометају посаду у вршењу дужности.

OPS 1.680 Опрема за откривање космичке радијације

- (a) Авион који лети на висинама изнад 15 000 m (49 000 ft) мора да има опрему:
 - (1) за откривање и мерење примљене космичке радијације (укупне јонске и неутронске радијације галактичког и сунчевог порекла) и укупну количину примљене радијације у току лета;

- (2) којом се, на свака три месеца, узима узорак зрачења, ако то прихвати ваздухопловна власт.

OPS 1.685 Систем интерфона за чланове летачке посаде

Авион са вишечланом посадом мора да буде опремљен системом интерфона за посаду и комплетом за радиовезу (слушалице и микрофон) за главу (али не ручног микрофона) за све чланове посаде.

OPS 1.690 Систем интерфона за чланове посаде

- (a) Авион чија је максимална одобрена масе на полетању 15 000 kg и више или са највећим одобреним бројем путничких седишта већим од 19 може да се користи ако је опремљен системом интерфона за чланове посаде, изузев за авион чије је прво уверење о пловидбености издато пре 1. априла 1965. године и који је регистрован у Републици Србији.
- (б) Систем интерфона за чланове посаде:
- (1) мора да ради независно од система за обавештавање путника, изузев ручних комплета, комплета за главу, микрофона, селекторских прекидача и сигналних уређаја;
 - (2) мора да омогући двосмерну комуникацију између пилотске кабине и:
 - (i) одељака за путнике;
 - (ii) бифеа који нису у нивоу путничке кабине;
 - (iii) издвојене кабине за посаду ако није у нивоу путничке кабине;
 - (3) мора да буде лако доступан са места сваког члана посаде у пилотској кабини;
 - (4) мора да буде лако доступан са места сваког члана кабинске посаде, поред сваког излаза за случај нужде или пара излаза за случај нужде у истом нивоу;
 - (5) мора да има систем за упозоравање који чини звучни или светлосни систем који користе чланови летачке посаде да упозоре чланове кабинске посаде или које користе чланови кабинске посаде да упозоре чланове летачке посаде;
 - (6) мора да има средство за пријем позива којим се утврђује да ли је у питању уобичајени позив или позив у случају нужде;
 - (7) мора да омогући двосмерну комуникацију између земаљског особља и најмање два члана летачке посаде док је авион на земљи.

OPS 1.695 Систем озвучења за путнике

- (a) Авион који има највећи одобрени број путничких седишта већи од 19 може да се користи ако има уграђен систем озвучења за путнике.
- (б) Систем озвучења за путнике мора да:

- (1) ради независно од система интерфона, изузев ручних комплета, комплета за главу, микрофона, селекторских прекидача и уређаја за сигнализацију;
- (2) буде лако доступан за сваког члана посаде са његовог места;
- (3) за сваки излаз за путнике који је предвиђен да се користи у случају нужде, а који се налази непосредно поред седишта за кабинску посаду, има микрофон који је лако доступан члану посаде са његовог места, с тим што један микрофон може да се користи за више излаза, под условом да растојање између излаза омогућава уобичајену говорну комуникацију између чланова кабинске посаде који седе;
- (4) има могућност да у року од десет секунди члан кабинске посаде може да реагује са радног места на којем је могућа његова употреба;
- (5) се чује и да се разазнаје на свим путничким седиштима, седиштима за чланове кабинске посаде и у тоалетима.

OPS 1.700 Уређај за бележење звука у пилотској кабини - 1

- (a) Вишемоторни турбомлазни авион који има највећи одобрени број путничких седишта девет и више или чија је максимална одобрена масе на полетању 5 700 kg и више, не може да се користи ако му је прво уверење о пловидбености издато после 1. априла 1998. године ако није опремљен уређајем за бележење звука у пилотској кабини који, поред времена, бележи и:
 - (i) гласовну комуникацију у пилотској кабини авиона обављену посредством радио-станице;
 - (ii) звуке у пилотској кабини, укључујући звуке из микрофона на слушалици и микрофона у масци;
 - (iii) гласовну комуникацију чланова летачке посаде у пилотској кабини који користе систем интерфона;
 - (iv) глас или звучни знак идентификације навигацијског или прилазног средства из звучника или слушалица;
 - (v) гласовну комуникацију чланова летачке посаде ако користе систем озвучења путничке кабине.
- (б) Уређај за снимање звука у пилотској кабини мора да буде такав да може да бележи податке снимљене у току последња два сата лета. За авионе чија је максимална одобрена маса на полетању 5 700 kg и мање то време износи 30 минута.
- (в) Снимање звука у пилотској кабини почиње аутоматски, пре него што авион започне кретање на сопствени погон, а завршава се када авион престане да се креће на сопствени погон. Ако се систем за снимање звука напаја из спољњег извора електричне енергије, снимање звука у пилотској кабини мора да почне још у току провера у пилотској кабини, пре почетка рада мотора, а завршава се после провера у пилотској кабини, по завршетку лета.
- (г) Уређај за снимање звука мора да има нараву која помаже при проналажењу уређаја у води.

OPS 1.705 Уређај за бележење звука у пилотској кабини - 2

- (a) Вишемоторни турбомлазни авион који има максималну одобрену масу на полетању до 5 700 kg или који има највећи одобрени број путничких седишта девет и више не може да се користи ако му је прво уверење о пловидбености издато у периоду између 1. јануара 1990. године и 31. марта 1998 године, ако није опремљен уређајем за снимање звука у пилотској кабини, који бележи:
- (1) гласовну комуникацију у пилотској кабини обављену посредством радиостанице.
 - (2) звуке у пилотској кабини, укључујући звуке из микрофона на слушалици и микрофона у масци;
 - (3) гласовну комуникацију чланова летачке посаде у пилотској кабини који користе систем интерфона;
 - (4) глас или звучни знак идентификације навигацијског или прилазног средства из звучника или слушалица;
 - (5) гласовну комуникацију чланова летачке посаде ако се користи систем озвучења путничке кабине.
- (б) Уређај за снимање звука у пилотској кабини мора да буде такав да може да бележи податке снимљене у току последњих 30 минута лета.
- (в) Снимање звука у пилотској кабини почиње аутоматски, пре него што авион започне кретање на сопствени погон, а завршава се када авион престане да се креће на сопствени погон. Ако се систем за снимање звука напаја из спољњег извора електричне енергије снимање звука у пилотској кабини мора да почне још у току провера у пилотској кабини, пре почетка рада мотора, а завршава се после провера у пилотској кабини, по завршетку лета.
- (г) Уређај за снимање звука мора да има нараву који помаже при проналажењу уређаја у води.

OPS 1.710 Уређај за бележење звука у пилотској кабини - 3

- (a) Авион који има максималну одобрену масу на полетању 5 700 kg и више и коме је прво уверење о пловидбености издато пре 1. априла 1998 године, може да се користи ако је опремљен уређајем за бележење звука у пилотској кабини који бележи:
- (1) гласовну комуникацију у пилотској кабини обављену посредством радиостанице;
 - (2) гласовну комуникацију чланова посаде у пилотској кабини авиона;
 - (3) гласовну комуникацију чланова посаде у пилотској кабини који користе систем интерфона;
 - (4) глас или звучни сигнал идентификације навигацијског или прилазног средства из звучника или слушалица;
 - (5) гласовну комуникацију чланова летачке посаде када користе систем озвучења путничке кабине.

- (б) Уређај за записивање гласова у пилотској кабини мора да буде такав да може да бележи податке снимљене у последњих 30 минута лета.
- (в) Снимање звука у пилотској кабини почиње пре него што авион започне кретање на сопствени погон, а завршава се када авион престане да се креће на сопствени погон.
- (г) Уређај за записивање звука мора да има нараву која помаже при проналажењу уређаја у води.

OPS 1.715 Уређај за бележење података о лету авиона - 1

(види Додатак 1 OPS 1.715)

- (а) Вишемоторни турбомлазни авион који има највећи одобрени број путничких седишта девет или више и максималну одобрену масу на полетању 5 700 kg и више, може да се користи ако му је прво уверење о пловидбености издато после 1. априла 1998. године и ако је опремљен уређајем за дигитално бележење и чување података о лету, као и уређајем којим се забележени подаци могу прочитати из меморије.
- (б) Уређај за бележење података о лету мора да буде такав да може да бележи податке о лету снимљене у последњих 25 сати лета. За авионе који имају максималну одобрену масу на полетању 5 700 kg или мање то време може да износи 10 сати.
- (в) Уређај за бележење података о лету, поред времена, мора да бележи и:
 - (1) параметре лета наведене у табели А1 или А2 из Додатка 1 OPS 1.715;
 - (2) додатне параметре наведене у табели Б Додатка 1 OPS 1.715, за авионе чија је максимална одобрена маса на полетању 27 000 kg или више;
 - (3) све додатне параметре које пропише ваздухопловна власт, ако је реч о поступку утврђивања сертификата о типу авиона или поступку утврђивања додатног сертификата о типу;
 - (4) параметре неведене у табели Ц, Додатка 1 OPS 1.715, за авион који поседује електронски показивач параметара лета, изузев за авион коме је прво уверење о пловидбености издато пре 20. августа 2002 године, а код кога бележење параметара није могуће јер:
 - (i) сензор није могуће набавити;
 - (ii) опрема авиона мора да се модификује;
 - (iii) сигнал није подударан са системом за бележење података.
 У овом случају параметри лета не морају да се бележе ако то одобри ваздухопловна власт.
- (г) Подаци морају да буду добијени из извора у авиону који омогућавају тачну повезаност са подацима који су приказани летачкој посади.
- (д) Бележење података о лету почиње аутоматски када авион почне кретање на сопствени погон, а завршава се аутоматски када авион престане да се креће на сопствени погон.
- (ђ) Уређај за бележење података о лету авиона мора да има и нараву која помаже у проналажењу уређаја у води.
- (е) Авион, коме је прво уверење о пловидбености издато у периоду од 1. априла 1998. године до 1. априла 2001. године, не мора да испуњава захтеве прописане по OPS 1.715(в). За примену ове одредбе потребно је одобрење ваздухопловне власти. Да

би се ова одредба применила потребно је доказати ваздухопловним властима да је за примену одредбе OPS 1.715(в) потребна велика измена у авионским системима и опреми која није саставни део уређаја за бележење параметара о лету авиона или да авион испуњава одредбе наведене у OPS 1.720(в), с тим да параметар 15б из табеле А, додатка 1 OPS 1.720, не мора да се бележи.

OPS 1.720 Уређај за бележење података о лету авиона - 2

(види додатак 1 OPS 1.720)

- (а) Авион који има максималну одобрену масу на полетању 5 700 kg и више и прво уверење о пловидбености које је издато у периоду између 1. јуна 1990. године и 31. марта 1998. године, може да се користи ако је опремљен уређајем за дигитално бележење и чување података о лету као и уређајем којим се забележени подаци могу прочитати из меморије.
- (б) Уређај за бележење података о лету мора да буде такав да може да забележи податке о лету снимљене у последњих 25 сати лета.
- (в) Уређај за бележење података о лету, поред података о времену мора да бележи:
 - (1) параметре лета наведене у табели А Додатка 1 OPS 1.720;
 - (2) додатне параметре који су наведени у табели Б Додатка 1 OPS 1.720, за авион чија је максимална одобрена маса на полетању 27 000 kg и више.
- (г) за авионе чија је максимална одобрена маса на полетњу до 27000 kg, ако је прихватљиво за ваздухопловну власт, параметри 14 и 15б који су наведени у табели А Додатка 1 OPS 1.720 не морају бити забележени, ако:
 - (1) сензор није могуће лако набавити;
 - (2) систем за бележење параметара лета није довољног капацитета;
 - (3) је потребна промена опреме помоћу које се добијају подаци о лету авиона.
- (д) код авиона чија је максимална одобрена маса на полетњу 27000 kg и више, параметар 15б из табеле А Додатка 1 OPS 1.720 и параметри 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 и 31 из табеле Б Додатка 1 OPS 1.720, не морају да се бележе. Да би се примењивала ова одредба потребно је доказати ваздухопловним властима да:
 - (1) сензор није могуће лако набавити;
 - (2) систем за бележење параметара није довољног капацитета;
 - (3) је потребна промена опреме помоћу које се добијају подаци о лету авиона;
 - (4) сигнал навигацијских податка (*NAV* избор фреквенције, *DME* растојање, географска ширина и дужина, брзина у односу на земљу, одступање) није доступан у дигиталном облику.
- (ђ) Параметри који могу да се добију прорачуном, помоћу параметара који се бележе, не морају да се бележе ако то прихвати ваздухопловна власт.
- (е) Подаци морају да буду добијени из извора у авиону који омогућавају тачну повезаност са подацима који су приказана летачкој посади
- (ж) Бележење података о лету почиње када авион почне кретање на сопствени погон, а завршава се када авион престане да се креће на сопствени погон.
- (з) Уређај за бележење података о лету мора да има и нараву која помаже у проналажењу уређаја у води.

OPS 1.725 Уређај за бележење података о лету авиона - 3
(види додатак 1 OPS 1.725)

- (а) Авион на турбомлазни погон који има максималну одобрену масу на полетању 5 700 kg и више коме је прво уверење о пловидбености издато до 1. јуна 1990. године може да се користи ако је опремљен уређајем за дигитално бележење и чување података о лету, као и уређајем којим се забележени подаци могу прочитати из меморије.
- (б) Уређај за бележење података о лету мора да забележи податке о лету снимљене у последњих 25 сати лета.
- (в) Уређај за бележење података о лету, поред података о времену, мора да забележи и:
 - (1) параметре који су наведени у табели А Додатка 1 OPS 1.725
 - (2) додатне параметре од 6 до 15б из табеле Б Додатка 1 OPS 1.725, ако авион има максималну одобрену масу на полетању 27 000 kg и више и коме је први сертификат о типу издат после 30. септембра 1969. године. Параметри 13, 14 и 15б из табеле Б додатка 1 OPS 1.725 не морају да се бележе, ако то прихвати ваздухопловна власт, а докаже се да:
 - (i) сензор није могуће лако набавити;
 - (ii) систем за бележење параметара није довољног капацитета;
 - (iii) је потребна промена опреме помоћу које се добијају подаци о лету авиона.
 - (3) Параметре:
 - (i) од 6 до 15б који су наведени у табели Б Додатка 1 OPS 1.725, за авион коме је прво уверење о пловидбености издато после 1. јануара 1989. године, а који има максимална одобрена масу на полетању између 5 700 kg и 27 000 kg,
 - (ii) који су наведени у табели Б Додатка 1 OPS 1.725, за авион коме је прво уверење о пловидбености издато после 1. јануара 1987. године, а чија је максимална одобрена маса на полетању преко 27000 kg, под условом да је систем којим се врши бележење параметара лета одговарајућег капацитета, сензор доступан, а промена у опреми која омогућава бележење податка није потребна.
- (г) Параметри који могу да се добију прорачуном, помоћу параметара који се бележе, не морају да се бележе ако то прихвати ваздухопловна власт.
- (д) Подаци се добијају из извора у авиону, који омогућава тачну повезаност са подацима који су приказани летачкој посади.
- (ђ) Бележење података о лету почиње када авион почне кретање на сопствени погон, а завршава се када авион престане да се креће на сопствени погон.
- (е) Уређај за бележење података о лету авиона мора да има и нараву која помаже у проналажењу уређаја у води.

OPS 1.727 Комбиновани уређај за бележење података

- (a) Бележење звука у пилотској кабини и бележење података о лету авиона може да се обави:
 - (i) комбинованим уређајем за бележење података, ако је авион опремљен уређајем за бележење звука у пилотској кабини или уређајем за бележење параметара лета авиона;
 - (ii) комбинованим уређајем за бележење података, ако је авион чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg, опремљен уређајем за бележење звука у пилотској кабини и уређајем за бележење параметара лета;
 - (iii) помоћу два комбинована уређаја за бележење података, ако је авион чија је максимална одобрена маса на полетању преко 5 700 kg, опремљен уређајем за бележење звука у пилотској кабини и уређајем за бележење параметара лета.
- (б) Комбиновани уређај за бележење података је уређај који бележи:
 - (i) гласовну комуникацију и звуке;
 - (ii) параметре којима се бележе подаци о лету.

OPS 1.730 Седишта, сигурносни појасеви и појасеви за посаду и сигурносна опрема за дете

- (a) Авион може да се користи ако је опремљен:
 - (1) седиштем или лежајем за свако лице старије од две године;
 - (2) сигурносним појасом, са или без дијагоналног везивања преко рамена, или сигурносним појасом на сваком путничком седишту за путника старијег од две године;
 - (3) додатном везом за сваку дете до две године старости која је прихватљива за ваздухопловну власт;
 - (4) сигурносним раменим појасом који се везује преко рамена, за седиште које користи члан летачке посаде и за седиште смештено поред пилотског седишта које има додаткак за аутоматску заштиту тела у случају наглог кочења;
 - (5) сигурносним раменим појасом за седиште које користи члан кабинске посаде и за седиште на коме седи посматрач. Овим захтевом се, у случају проширене посаде, не спречава да члан кабинске посаде употребљава путничко седиште.
 - (6) седиштима за чланове кабинске посаде постављених у близини излаза за случај нужде. Кабинска посада може да седи и на другим седиштима, ако то доприноси брзини евакуације путника из авиона. Седишта морају да буду окренута напред или назад, унутар угла од 15° у односу на уздужну осу авиона.
- (б) Сигурносни рамени појас може да има само једну тачку отпуштања.

- (в) У авиону чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg може да се користи сигурносни рамени појас који се дијагонално везује, а у авиону чија је максимална одобрена маса на полетању до 2 730 kg сигурносни појасеви могу да се користе уместо сигурносних рамених појасева, ако такав појас не може да се причврсти.

OPS 1.731 Ознаке за везивање сигурносног појаса и ознаке забрање пушења

Авион, у коме сва седишта за путнике нису видљива из пилотске кабине, може да се користи, ако је опремљен знацима који показују да путници и кабинска посада морају да буду везани сигурносним појасевима и да пушење није допуштено.

OPS 1.735 Врата и завесе у кабини авиона

Авион може да се користи ако је опремљен:

- (а) вратима између путничке и пилотске кабине са натписом “Само за посаду“ и уређајем за закључавање који спречава путнике да отворе врата без одобрења посаде авиона, ако авион има највећи одобрени број путничких седишта већи од 19.
- (б) уређајем за отварање врата која одвајају путничку кабину од осталог простора у којем се налазе излази у случају нужде. Уређај за отварање врата мора да буде лако доступан.
- (в) завесом која се користи за одвајање путничке кабине од осталог простора авиона, при чему она мора да има могућност да се закачи или привеже;
- (г) натписом, на свим унутрашњим вратима или у близини завесе, којим се указује да врата, односно завеса морају да буду у отвореном положају у току полетања и слетања, као и у случају да се кроз њих пролази до излаза у случају нужде;
- (д) вратима која може да откључа члан посаде, а која су доступна путницима и које путник може да закључа.

OPS 1.745 Комплет прве помоћи

- (а) Авион мора да буде опремљен комплетом прве помоћи који је лако доступан. Број комплета за прву помоћ зависи од броја уграђених путничких седишта.

Број уграђених путничких седишта	Захтевани број комплета прве помоћи
0 до 99	1
100 до 199	2
200 до 299	3
300 и више	4

- (б) Комплет прве помоћи мора да се:
- (1) проверава у редовним интервалима чиме се утврђује да ли садржај адекватан;
 - (2) допуни после истека рока важења или после употребе појединих медикамената.

OPS 1.755 Комплет за пружање медицинске помоћи у случају нужде

- (a) Авион који има највећи одобрени број путничких седишта већи од 30, мора да буде опремљен комплетом за пружање медицинске помоћи у случају нужде, ако је нека тачка на планираној рути на растојању које одговара времену од 60 минута лета (при нормалној брзини крстарења) од аеродрома на коме може да буде указана стручна медицинска помоћ.
- (б) Вођа ваздухоплова мора да обезбеди да производима из комплета рукују само обучени доктори, медицинске сестре или друго оспособљено особље.
- (в) Комплет за пружање медицинске помоћи мора да буде смештен на сигурно место (по могућству у пилотску кабину) и мора да буде отпоран на прашину и влагу. Садржај комплета за пружање медицинске помоћи мора да се проверава у редовним интервалима чиме се утврђује да ли садржај адекватан. Комплет мора да се допуни по истеку рока важења или после употребе неког средства које се налазило у комплету.

OPS 1.760 Кисеоник за прву помоћ

- (a) Авион, коме је кабина под притиском, и у коме се захтева присуство кабинске посаде, може да се користи, на висинама изнад 25 000 ft, ако је опремљен доводом неразређеног кисеоника за путнике, којима из физиолошких разлога може да буде потребан кисеоник после декомпресије кабине. Количина потребног кисеоника мора да се одреди на основу просечне брзине протока од најмање три литра при стандардној температури, количини влаге и притиску у минути по особи. Количина кисеоника мора да буде довољна за остатак лета после декомпресије кабине која је настала на висинама између 8000 ft и 15 000 ft, и то за најмање 2% путника, односно за најмање једно лице. На располагању морају да буду две разделне јединице које могу да буду преносног типа.
- (б) Количина кисеоника за прву помоћ се одређује на основу висине и трајања лета, у складу са оперативним поступцима утврђеним за сваки лет и руту.
- (в) Опрема за довод кисеоника мора да обезбеди доток од најмање четири литра у минути. Проток кисеоника може да се смањи до две литре у минути, на било којој висини.

OPS 1.770 Додатна количина кисеоника за авионе са кабином под притиском (видети додатак 1 OPS 1.770)

- (a) Опште одредбе:
 - (1) авион са кабином под притиском може да се користи на висинама изнад 10 000 ft ако има уграђену опрему за довод додатног кисеоника која може да обезбеди складиштење и снабдевање кисеоником.
 - (2) потребна количина додатног кисеоника мора да се одреди на основу висине и трајања лета, као и претпоставке да се декомпресија кабине дешава на висини лета и у тачки на путањи лета која је најкритичнија у погледу

потребе за кисеоником и да ће, после пада притиска у кабини, авион да понире у складу са поступцима у случају нужде који су наведени у летачком приручнику авиона до сигурне висине за руту, која дозвољава сигуран наставак лета и слетање;

- (3) после декомпресије кабине, сматра се да је притисак у кабини исти као и притисак на висини на којој се налази авион, уколико се не покаже ваздухопловној власти да пад притиска у кабини или у систему притиска неће довести до изједначавања притиска у кабини са притиском на висини на којој авион лети. У том случају се највећа висина притиска у кабини узима као основа за одређивање снабдевања кисеоником.

(б) Опрема за довод додатног кисеоника и услови за снабдевање кисеоником

1. Чланови летачке посаде

- (i) члан летачке посаде који је на дужности у пилотској кабини мора да има могућност да користи додатни кисеоник, у складу са Додатком 1 OPS 1.770. Ако лица која седе у пилотској кабини користе додатни кисеоник из извора предвиђеног за летачку посаду, сматрају се члановима летачке посаде, док се у осталим случајевима сматрају путницима.
- (ii) чланови летачке посаде који нису обухваћени (б)1.(i), сматрају се путницима;
- (iii) маске за кисеоник морају да буду смештене тако да буду лако доступне члановима летачке посаде док су на својим радним местима.
- (iv) маске за кисеоник које користе чланови летачке посаде, на висини изнад 25 000 ft, морају да буду подобне за брзу употребу;

2. Чланови кабинске посаде, додатни чланови посаде и путници

- (i) чланови кабинске посаде и путници морају да имају могућност да користе додатни кисеоник како је наведено у Додатку 1 OPS 1.770, изузев у случају примене прописаног у (v). Додатни чланови кабинске посаде, у односу на минимални број чланова кабинске посаде, у погледу коришћења додатног кисеоника, сматрају се путницима;
- (ii) авиони који лете на висинама изнад 25 000 ft морају да имају довољан број прикључака и маски или довољан број преносних јединица за коришћење кисеоника за све чланове кабинске посаде. Резервни прикључци и преносне јединице морају да буду равномерно распоређене у кабини, како би се омогућило брзо коришћење кисеоника, без обзира на положај члана посаде у тренутку декомпресије;
- (iii) авиони који лете на висинама изнад 25 000 ft морају да имају довољан број прикључака за коришћење кисеоника. Прикључци морају да буду равномерно распоређени у кабини и доступни сваком лицу, без обзира где седи. Укупан број јединица за расподелу кисеоника и прикључака мора да буде већи од броја уграђених седишта, најмање за 10%;

- (iv) авиони, којима је прво уверење о пловидбености издато после 9. новембра 1998. године, а који лете на висинама изнад 25 000 ft или на висинама испод 25 000 ft, а не могу сигурно да понире на висину од 13 000 ft за четири минута, морају да имају опрему за аутоматско активирање опреме за коришћење кисеоника која мора да буде лако доступна сваком лицу, без обзира где седи. Укупан број јединица за расподелу кисеоника мора да буде већи за 10% од броја уграђених седишта. Додатне јединице морају да буду равномерно распоређене у кабини.
- (v) Код авиона који нису одобрени за летове изнад 25 000 ft, захтеви за количином додатног кисеоника из Додатка 1 могу да се смање тако да се количина додатног кисеоника одређује на основу укупног времена лета на висинама између 10 000 ft и 13 000 ft, за све чланове кабинске посаде и најмање 10% путника ако, на било којој тачки руте на којој лети, авион може да се спусти у року од четири минута на висину од 13 000 ft.

OPS 1.775 Додатна количина кисеоника за авионе којима кабина није под притиском

(видети Додатак 1 OPS 1.775)

- (a) Опште одредбе
 - (1) авион чија кабина није под притиском може да се користи на висинама изнад 10 000 ft ако има уграђену опрему за довод додатног кисеоника која може да обезбеди складиштење и снабдевање кисеоником
 - (2) количина додатног кисеоника одређује се за сваки појединачни лет, на основу висине, трајања лета и планиране руте, у складу са поступцима (укључујући и поступке у случају нужде) прописаним у оперативном приручнику;
 - (3) авион који лети на висини изнад 10 000 ft мора да има опрему која омогућава довољно и правилно снабдевање кисеоником.
- (б) Захтеви за снабдевање додатним кисеоником
 - (1) члан летачке посаде у пилотској кабини мора да има могућност коришћења додатног кисеоника према Додатку 1. Ако се сва лица која седе у пилотској кабини снабдевају кисеоником из извора кисеоника за летачку посаду, сматрају се члановима летачке посаде;
 - (2) чланови кабинске посаде и путници морају да имају могућност да користе додатни кисеоник према Додатку 1. Додатни чланови кабинске посаде, у односу на најмањи захтевани број чланова кабинске посаде, сматрају се путницима.

OPS 1.780 Заштитна опрема за дисање

- (а) Авион коме је кабина под притиском, авион чија је максимална одобрена маса на полетању већа од 5 700 kg и авион са највећим одобреним бројем путничких седишта већим од 19, а чија кабина није под притиском, може да се користи:
 - (1) ако члан летачке посаде на дужности у пилотској кабини може да користи опрему за заштиту очију, носа и уста и ако она може да обезбеди потребну количину кисеоника неопходну за 15 минута. Кисеоник који се користи при употреби ове опреме може да буде обезбеђен од додатног кисеоника који се захтева према OPS 1.770(б)(1) или OPS 1.775(б)(1). У случају вишечлане летачке посаде, када на лету нема кабинске посаде, у авиону мора да се налази преносива опрема за заштиту очију, носа и уста за једног члана летачке посаде и обезбеђен кисеоник за дисање за најмање 15 минута;
 - (2) ако има довољан број преносне опреме за заштиту очију, носа и уста за све чланове кабинске посаде, а која омогућава употребу кисеоника за дисање за најмање 15 минута.
- (б) Преносива опрема за дисање која је предвиђена за летачку посаду мора да буде смештена у пилотској кабини и да буде лако доступна за тренутну употребу сваком члану летачке посаде са његовог радног места.
- (в) Преносива опрема за дисање предвиђена за кабинску посаду мора да буде постављена поред радног места сваког члана кабинске посаде.
- (г) Додатна, лако доступна преносива опрема, мора да буде обезбеђена и постављена поред преносивог уређаја за гашење пожара, у складу са OPS 1.790(в) и (г), изузев ако је уређај за гашење пожара смештен у одељку за смештање терета. У том случају, преносива опрема за дисање мора да буде постављена изван робног одељка, али у близини улаза у одељак.
- (д) Употреба преносиве опреме за дисање не сме да спречава комуникацију као што је прописано у OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 и OPS 1.850.

OPS 1.790 Ручни апарати за гашење пожара

Авион може да се користи ако у летачкој кабини, путничкој кабини, робном одељку и бифеу постоје ручни апарати за гашење пожара. Апарат за гашење пожара мора да испуњава следеће услове:

- (а) врста и количина средства за гашење пожара мора да одговара врсти пожара, с тим да, средство које се примењује за гашење пожара у путничкој кабини мора да садржи што мању концентрацију отровних гасова;
- (б) у пилотској кабини авиона мора да буде најмање један ручни апарат за гашење пожара који садржи *Halon 1211* (бромоклородифлуорометан-CBrClF₂) или друго одговарајуће средство. Овар ручни апарат мора бити лако доступан летачкој посади.
- (в) у сваком бифеу који се налази ван путничке кабине, мора да буде најмање један лако доступан ручни апарат за гашење пожара;

- (г) у сваком робном одељку класе А, Б, Е и одељку за смештај пртљага мора да буде најмање један лако доступан ручни апарат за гашење пожара;
- (д) у путничкој кабини, ручни апарати за гашење пожара, морају да буду равномерно распоређени и лако доступни. Број ових апарата се одређује у зависности од максималног одобреног броја путничких седишта у кабини авиона.

Највећи одобрени број путничких седишта	Број апарата за гашење
7 до 30	1
31 до 60	2
61 до 200	3
201 до 300	4
301 до 400	5
401 до 500	6
501 до 600	7
601 или више	8

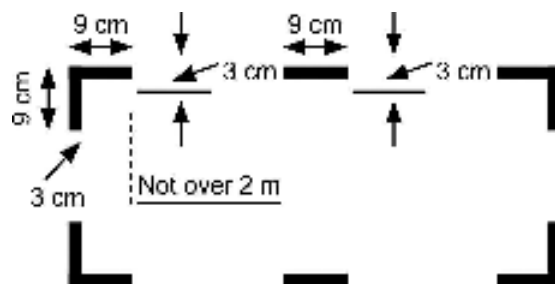
- (ђ) у путничкој кабини авиона који има највећи одобрени број путничких седишта између 31 и 60, морају да буду један апарат или два апарата за гашење пожара, а ако је највећи број одобрених путничких седишта у кабини више од 61, мора да садржи *Halon 1211* (бромоклородифлуорометан - CBrClF₂) или друго одговарајуће средство за гашење пожара.

OPS 1.795 Секире и полуге

- (а) Авион чија је максимална одобрена маса на полетању већа од 5 700 kg или са највећим одобреним бројем путничких седишта већим од девет мора да има најмање једну секиру или гвоздену полуку у пилотској кабини. Авион чији је највећи одобрени број путничких седишта већи од 200, мора да има две секире или две гвоздене полуге у близини задњег бифеа.
- (б) Секире и гвоздене полуге које се налазе у путничкој кабини не смеју да буду на месту на којем путници могу да их виде.

OPS 1.800 Означивање места за просецање кабине

Део трупа авиона, погодан за улазак спасилачке службе у случају нужде, мора да буду сликовито означен. Ознака може бити црвене или жуте боје и може да се уоквири белом бојом. Ако су угаоне ознаке удаљене више од 2 m, спојне линије, дужине 9 cm x 3 cm, морају да буду уметнуте тако да између суседних ознака размак не буде већи од 2 m:



OPS 1.805 Средства која се користе за евакуацију

- (a) Излаз за путнике може да се користи за евакуацију ако је висина прага излаза:
- (1) до 1.83 m (6 ft), ако је авион на земљи и стајни трап извучен;
 - (2) већа од 1.83 m (6 ft), мерена после пада или неизвлачења једне или више ногу стајног трапа, ако је захтев за прво издавање уверења о пловидбености предат после 1. априла 2000. године. Овакви излази морају да имају опрему која омогућава путницима и посади сигурно спуштање на земљу.
- (б) Опрема којом се обезбеђује сигурно спуштање путника и посаде на земљу не мора да се налази на излазима који се налазе изнад крила, ако је место на крилу авиона, где се завршава пут у случају напуштања авиона на висини до 1.83 m (6 ft), ако авион стоји са извученим стајним трапом, а закрилца су у положају за полетање или слетање, зависно од тога који је положај закрилаца на већој висини изнад земље.
- (в) Авион мора да има уређај којим се обезбеђује сигурно спуштање чланова летачке посаде на земљу, ако има посебан излаз за напуштање авиона за чланове летачке посаде у случају нужде, чија је најнижа тачка на висини:
- (1) већој од 1.83 m (6 ft), мерено када авион стоји са извученим стајним трапом;
 - (2) већој од 1.83 метра (6 ft), мерено у случају удеса или неизвлачења једне или више ногу стајног трапа, а за који је поднет захтев за прво издавање уверења о пловидбености после 1. априла 2000. године;

OPS 1.810 Мегафони

- (a) Авион са највећим одобреним бројем седишта већим од 60 у коме се налази бар један путник, мора да буде опремљен преносивим мегафоном коме је извор напајања батерија. Мегафон мора да буде лако доступан у току евакуације авиона. Број мегафона зависи од броја путничких седишта и одређује се на основу следеће табеле:
- (1) за сваку путничку кабину:

Број путничких седишта	Захтевани број мегафона
61 до 99	1
100 или више	2

- (2) авиони који имају путничку кабину у више нивоа. Ако је укупан број путничких седишта већи од 60, потребан је најмање један мегафон.

OPS 1.815 Светло за случај нужде

- (a) Авион који има највећи одобрени број путничких седишта већи од девет мора да има систем осветљења који се користи за олакшавање евакуације. Овај систем мора да има посебан извор напајања електричном енергијом. Систем осветљења у случају нужде се састоји од:
- (1) за авионе који имају највећи одобрени број путничких седишта већи 19:
 - (i) извора општег осветљења кабине;
 - (ii) осветљења на поду у подручју излаза који се користи у случају нужде;
 - (iii) осветљења за ознаке које указују на излаз за случај нужде;
 - (iv) спољњег осветљења на излазима који се користе у случају нужде, а налазе се на крилима и на другим излазима који имају уграђену опрему за излаз путника, за авионе за које је поднет захтев за издавање уверења о типу или другог документа пре 1. маја 1972. године, а користе се ноћу;
 - (v) спољног осветљења на свим излазима који се користе у случају нужде, за авионе за које је поднет захтев за издавање уверења о типу или другог документа после 1. маја 1972. године, а који се користи ноћу;
 - (vi) система којим се обележава пут за евакуацију на поду путничке кабине, за авионе којима је уверење о типу први пут издато после 1. јануара 1958. године.
 - (2) за авионе који имају до 19 седишта, а који су одобрени према CS-23 или CS-25:
 - (i) извора општег осветљења кабине;
 - (ii) унутрашњег осветљења у подручју излаза који се користе у случају нужде;
 - (iii) осветљена за излазе који се користе у случају нужде и ознака које указују на место излаза;
 - (3) за авионе који имају до 19 седишта, а нису одобрени према CS-23 или CS-25, од извора општег осветљења кабине.
- (б) Авион који има до девет путничких седишта, а користи се ноћу, може да се користи ако је опремљен извором општег осветљења путничке кабине који олакшава евакуацију путника из авиона. Систем општег осветљења може да има куполаста светла или друга светла која се већ налазе у авиону и која могу да раде и када се искључи авионска батерија.

OPS 1.820 Предајник за одређивање места несреће (ELT)

- (a) Авион који има највећи одобрени број путничких седишта већи од 19 може да се користи ако је опремљен:
 - (i) једним аутоматским или са два предајника за одређивање места несреће;
 - (ii) са два предајника, од којих је један аутоматски, ако му је прво уверење о пловидбености издато после 1. јула 2008. године.
- (б) Авион који има највећи одобрени број путничких седишта до 19 може да се користи ако је опремљен:
 - (i) једним предајником за одређивање места несреће;
 - (ii) једним аутоматским предајником за одређивање места несреће, ако му је прво уверење о пловидбености издато после 1. јула 2008. године.
- (в) Предајник за одређивање места несреће мора да испуњава захтеве наведене у *ICAO* Анекс 10, том III.

OPS 1.825 Прслуци за спасавање

- (a) Авион који је опремљен прслуцима за спасавање са позиционим светлом за свако лице може да се користи:
 - (1) за летове изнад воде, на удаљеностима већим од 50 NM од обале;
 - (2) ако полеће или слеће на аеродром на коме је прилазна или одлетна путања изнад воде тако да у случају несреће авион може да слети на воду.Прслук за спасавање мора да буде на месту које је лако доступно са седишта или лежаја. Прслуци за спасавање деце до две године старости могу да се замене другим плутајућим средствима опремљеним позиционим светлима.
- (б) Хидроавион или амфибија на води може да се користи ако је опремљен прслуцима за спасавање који имају позиционо светло, за свако лице у авиону. Прслук за спасавање мора да буде лако доступан са сваког седишта или лежаја. Прслуци за спасавање за децу до две године старости могу бити замењени другим плутајућим средствима опремљеним позиционим светлима.

OPS 1.830 Чамци за спасавање и предајници за одређивање места несреће (ELT) за продужене летове изнад воде

- (a) Продужени летови изнад воде могу да се обављају на одређеној удаљености од копна, где је могуће принудно слетање, при чему та удаљеност одговара растојању краћем од:
 - (1) растојања које одговара времену од 120 минута лета, при брзини крстарења или 400 NM, у случају авиона који може да настави лет до аеродрома после отказа критичног мотора са било које тачке руте или планираног скретања са руте;
 - (2) растојања које одговара времену од 30 минута лета, при брзини крстарења или 100 NM, за све остале авионе, ако авион није опремљен у складу са прописаним у (б) и (в).

- (б) Довољно чамаца за спасавање свих лица у авиону - ако нема додатних чамаца довољног капацитета, број пловака и број места у чамцима мора да буде већи од номиналног капацитета чамаца да се сместе сви путници у случају губитка једног од чамаца највећег капацитета. Спасилачки чамци морају да буду опремљени:
 - (1) светлом којим се осветљава место на којем се налазе преживели;
 - (2) опремом за спасавање, укључујући и средства за преживљавање, сходно лету који се обавља.
- (в) Најмање два предајника за одређивање места несреће који морају да емитују сигнал на фреквенцијама прописаним у *ICAO* Анекс 10, свеска V, поглавље 2

OPS 1.835 Опрема за преживљавање

Авион може да лети изнад подручја у којима је трагање и спасавање отежано, ако је опремљен:

- (а) пиротехничком опремом која може да се користи за сигнализирање, а која је описана у *ICAO* Анекс 2;
- (б) једним предајником за одређивање места несреће (*ELT*) који може да емитује сигнал на фреквенцијама прописаним у *ICAO* Анексу 10, свеска V, поглавље 2;
- (в) додатном опремом за преживљавање која зависи од руте на којој се лети и броја путника у авиону. Ова опрема не мора да буде у авиону ако се подручје у коме трагање и спасавање није тешко:
 - (1) налази на растојању које одговара времену од:
 - (i) 120 минута лета са отказом једног мотора при брзини крстарења, ако авион може да настави лет до аеродрома са отказом критичног мотора са било које тачке руте или планираног скретања са руте;
 - (ii) 30 минута лета при брзини крстарења, у случају осталих авиона.
 - (2) налази на растојању које одговара времену од 90 минута лета, при брзини крстарења од подручја погодног за принудно слетање и ако је авион одобрен према *CS-25* или другом одговарајућем пропису.

OPS 1.840 Опрема за хидроавион и амфибију

- (а) Хидроавион и амфибија на води мора да има:
 - (1) сидро за воду и другу опрему која олакшава пловидбу, сидрење и маневрисање авиона на води, а која одговара величини, тежини и карактеристикама авиона;
 - (2) опрему која даје звучне сигнале у циљу спречавања судара на мору.

Додатак 1 OPS 1.715

Уређаји за бележење података о лету – листа параметара који морају да буду забележени

Напомена: бројеви који се налазе у првој колони односе се на серијске бројеве одређене у документу *EUROCAE, ED55*

Табела А1 - Авион чија је максимална одобрена маса на полетању преко 5 700 kg

Бр.	Параметар	Бр.	Параметар
1	Време, релативно време рада	10	Положај закрилаца и положај команде закрилаца
2	Висина по притиску	11	Положај предкрилаца и положај команди предкрилаца
3	Инструментална брзина	12	Статус риверса
4	Инструментални курс	13	Позиција спојлера на земљи и положај ручице ваздушних кочница
5	Вертикално убрзање	14	Укупна температура или температура спољног ваздуха
6	Уздужни положај	15	Статус и радни статус аутопилота, аутоматског подешавања снаге и <i>AFCS</i>
7	Попречни положај	16	Уздужно убрзање (уздужна оса)
8	Ручно подешавање радио-фреквенције	17	Попречно убрзање
9	Потисак/снага на сваком мотору и позиција ручице потиска/снаге у пилотској кабини		

Табела А2 - Авион чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg

Бр.	Параметар	Бр.	Параметар
1	Време, релативно време рада	10	Положај закрилаца и положај команде закрилаца
2	Висина по притиску	11	Положај предкрилаца и положај команди предкрилаца
3	Инструментална брзина	12	Статус риверса
4	Инструментални курс	13	Позиција спојлера на земљи и положај ручице ваздушних кочница
5	Вертикално убрзање	14	Укупна или температура спољног ваздуха
6	Уздужни положај	15	Статус и радни статус аутопилота, аутоматског подешавања снаге и <i>AFCS</i>
7	Попречни положај	16	Уздужно убрзање (уздужна оса)
8	Ручно подешавање радио-фреквенције	17	Попречно убрзање
9	Потисак/снага на сваком мотору и позиција ручице потиска/снаге у пилотској кабини		

Табела Б - Додатни параметри за авион чија је максимална одобрена маса на полетању преко 27 000 kg

Бр.	Параметар
18	Примарне контроле лета – положаји командних површина положај пилотских команди (пропињање, ваљање и скретање)
19	Положај уздужног тримера
20	Радио висина
21	Вертикално одступање од путање понирања (ILS путања понирања или MLS висина)
22	Хоризонтално одступање од путање правца (ILS линија или MLS азимут)
23	Прелет преко маркера
24	Упозорења
25	Резервисано (препоручује се за RNS фреквенције)

Бр.	Параметар
26	Резервисано (препоручује се за DME даљину)
27	Положај сигурносног прекидача стајног трапа или положај на земљи/у ваздуху
28	Систем упозорења на опасно приближавање земљи
29	Нападни угао
30	Упозорење ниског притиска (хидроуличних и пнеуматских система)
31	Брзина у односу на земљу
32	Положај стајног трапа или положај ручице стајног трапа

Табела Ц - Авион опремљен електронским показивачима

Бр.	Бр.	Параметар
33	6	Подешавање барометраског притиска (за свако пилотско место)
34	7	Селектована висина
35	8	Селектована брзина
36	9	Селектовани махов број
37	10	Селектована вертикална врзина

Бр.	Бр.	Параметар
38	11	Селектовани инструментални курс
39	12	Селектована путања лета
40	13	Селектована висина одлуке
41	14	Странице показивања EFIS
42	15	Странице показивања више функционалног/моторског/упозоравајућег екрана

Додатак 1 OPS 1.720

Уређаји за бележење података о лету – 2 - листа параметара који морају дабуду забележени

Табела А- Авион чија је максимална одобрена маса на полетању преко 5 700 kg

Бр.	Параметар
1	Време, релативно време рада
2	Висина по притиску
3	Инструментална брзина
4	Инструментални курс
5	Вертикално убрзање
6	Уздужни положај
7	Попречни положај
8	Ручно подешавање радио-фреквенције - изузев ако не постоји други начин синхронизације FDR и CVR
9	Снага на сваком мотору

Бр.	Параметар
10	Положај закрилаца и положај команде закрилаца
11	Положај предкрилаца и положај команди предкрилаца
12	Статус риверса (само за турбомлазне авионе)
13	Позиција спојлера на земљи и положај ручице ваздушних кочница
14	Укупна или температура спољног ваздуха
15а	Радни статус аутопилота
15б	Радни мод аутопилота, радни мод и статус аутоматског подешавања снаге мотора и AFCS система

Табела Б - Додатни параметри за авион чија је максимална одобрена маса на полетању преко 27 000 kg

Бр.	Параметар
16	Уздужно убрзање
17	Попречно убрзање
18	Примарне контроле лета – положаји командних површина и положај пилотских команди (пропињање, ваљање и скретање)
19	Положај уздужног тримера
20	Радио висина
21	Одступање од равни понирања
22	Одступање од правца
23	Прелет маркера
24	Главно упозорење

Бр.	Параметар
25	NAV 1 и NAV 2 селектована фреквенција
26	DME 1 и DME 2 даљина
27	Положај сигурносног прекидача стајног трапа
28	Систем упозорења на опасно приближавање земљи
29	Нападни угао
30	Хидраулика, сваки систем (низак притисак)
31	Навигациони подаци
32	Положај стајног трапа или положај ручице стајног трапа

Додатак 1 OPS 1.725

Уређаји за бележење података о лету – 3 - Листа параметара који морају бити забележени

Табела А: Авион чија је максимална одобрена маса на полетању преко 5 700 kg

Бр.	Параметар
1	Време, релативно време рада
2	Висина по притиску
3	Инструментална брзина

Бр.	Параметар
4	Инструментални курс
5	Вертикално убрзање

Табела Б: Додатни параметри за авион чија је максимална одобрена маса на полетању преко 27 000 kg

Бр.	Параметар
6	Уздужни положај
7	Попречни положај
8	Запис о притиску тастера за радио предају - осим ако не постоји други начин синхронизације FDR и CVR
9	Снага на сваком мотору
10	Положај закрилаца и положај команде закрилаца
11	Положај предкрилаца и положај команди предкрилаца
12	Статус риверса (само за турбомлазне авионе)
13	Позиција спојлера на земљи и/ положај ручице ваздушних кочница
14	Укупна или температура спољног ваздуха
15a	Радни статус аутопилота
15b	Радни мод аутопилота, радни мод и статус аутоотрогла и AFCS система
16	Уздужно убрзање
17	Попречно убрзање
18	Примарне команде лета – положаји командних површина и положај пилотских команди (пропињање, ваљање и скретање)

Бр.	Параметар
19	Положај уздужног тримера
20	Радио висина
21	Одступање од равни понирања
22	Одступање од правца
23	Прелет маркера
24	Главно упозорење
25	NAV 1 и NAV 2 селектована фреквенција
26	DME 1 и DME 2 даљина
27	Положај сигурносног прекидача стајног трапа
28	Систем упозорења на опасно приближавање земљи
29	Нападни угао
30	Хидроулика, сваки систем (низак притисак)
31	Навигациони подаци (географска ширина, дужина и брзина у односу на земљу)
32	Положај стајног трапа или положај ручице стајног трапа

Додатак 1 OPS 1.770

Минимални захтеви за додатним кисеоником за авионе са кабином под притиском (Напомена 1)

(а)	(б)
СНАБДЕВАЊЕ ЗА:	ТРАЈАЊЕ И БАРОМЕТАРСКА ВИСИНА КАБИНЕ
1. Лица која седе у пилотској кабини на својим радним местима	Укупно време лета у току којег висина кабине прелази 13 000 ft и укупно време лета у току којег висина кабине између 10 000 ft и 13000 ft после првих 30 минута лета на тој висини, али у сваком случају најмање: 30 минута за авионе одобрене за летовена висини до 25 000 ft (Напомена 2) 2 сата за авионе одобрене за летовена висини изнад 25 000 ft (Напомена 3).
2. Све чланове кабинске посаде	Укупно време лета, у трајању од најмање 30 минута, у току којег висина кабине прелази 13 000 ft (Напомена 2), и укупно време лета у току којег је висина кабине између 10 000 ft и 13 000 ft после првих 30 минута летења на тој висини.
100% путника (Напомена 5)	Укупно време летења, у трајању од најмање 10 минута, у току којег висина кабине прелази 15 000 ft . (Напомена 4)
30% путника (Напомена 5)	Укупно време летења у току којег је висина кабине између 14 000 ft и 15 000 ft.
10% путника (Напомена 5)	Укупно време летења у току којег је висина кабине између 10 000 ft и 14 000 ft после првих 30 минута летења на тој висини.

Напомена 1: Снабдевање мора да узме у обзир висину кабине и профил спуштања на одрђеној рути.

Напомена 2: Минимално снабдевање представља ону количина потребног кисеоника за сталну брзину понирања са највеће дозвољене висине лета авиона на 10 000 ft у 10 минута и тог лета, у трајању од 20 минута на висини од 10 000 ft.

Напомена 3: Минимално снабдевање је она количина кисеоника која је потребна за сталну брзину понирања са највеће дозвољене висине лета на 10 000 ft, у трајању од 10 минута, а потом за лет на висини од 10 000 ft, у трајању од 110 минута. Количина кисеоника која је прописана OPS 1.780(а)(1) може да буде укључена у одређивање потребног снабдевања.

Напомена 4: Минимално снабдевање је она количина кисеоника која је потребна за константну брзину понирања са највеће дозвољене висине лета на 15 000 ft, у трајању од 10 минута.

Напомена 5: У смислу ове табеле, израз “путници“ означава путнике који се стварно налазе у авиону, укључујући и децу.

Додатак 1 OPS 1.775

Додатна количина кисеоника за авионе чије кабина није под притиском

(а)	(б)
СНАБДЕВАЊЕ ЗА:	ТРАЈАЊЕ И БАРОМЕТАРСКА ВИСИНА КАБИНЕ
1. Лица која седе у пилотској кабини на својим радним местима	Укупно време лета на висини изнад 10 000 ft.
2. Чланове кабинске посаде	Укупно време лета на висини изнад 13000 ft и за време дуже од 30 минута на висини између 10 000 ft и 13000 ft.
3. 100% путника (види напомену)	Укупно време лета на висини изнад 13 000 ft
4. 10% путника (види напомену)	Укупно време лета после 30 минута на висини између 10 000 ft и 13 000 ft.

Напомена: У смислу ове табеле израз “путници“ означава стваран број путника у авиону, укључујући и децу млађу од две године.

ОДЕЉАК Л – КОМУНИКАЦИОНА И НАВИГАЦИОНА ОПРЕМА

OPS 1.845 Опште одредбе

- (a) Лет може да почне ако је комуникациона и навигациона опрема авиона:
 - (1) одобрена и уграђена у складу са прописаним условима за њено коришћење;
 - (2) уграђена тако да отказ или квар опреме која се користи за комуникацију и навигацију нема за поседицу квар друге опреме која се користи за исту сврху;
 - (3) исправна за врсту лета који треба да се обави, изузев ако је другачије предвиђено у МЕЛ листи (видети OPS 1.030);
 - (4) смештена тако да члановима летачке посаде, у току лета, буде лако доступна са њихових радних места.
- (б) Стандарди за комуникациону и навигациону опрему прописани су Европским правилником техничких стандарда (*ETSO*) и примењују се ако није другачије одређено неким другим прописом. Комуникациона и навигациона опрема која је одобрена пре доношења *ETSO* не мора да испуњава услове предвиђене *ETSO* или другим прописима, ако то није изричито прописано.

OPS 1.850 Радио-опрема

- (a) Авион мора да има одговарајућу радио-опрему.
- (б) Ако авион мора да има два независна (потпуна и одвојена) радио-система, сваки систем мора да има независну антенску инсталацију, изузев кад се користи бежична антена или други подједнако поуздан антенски систем када је потребна само једна антена.
- (в) Поред услова прописаних у (a), радио-комуникациона опреме мора да омогући комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121.5 MHz.

OPS 1.855 Панел са аудио селектором

За летење по правилима за инструментално летење авион мора да буде опремљен панелом са аудио селектором који је доступан сваком члану летачке посаде.

OPS 1.860 Радио-опрема за летове који се обављају по правилима за визуелно летење дуж рута на којима се лети према видљивим оријентирима на земљи

За летење по правилима за визуелно летење, на рутама на којима може да се лети према видљивим оријентирима на земљи, авион мора да има радио-комуникациону опрему која, у уобичајеним условима летења, може да:

- (a) обезбеди везу са одговарајућим станицама на земљи;
- (б) обезбеди везу са одговарајућим уређајима за контролу летења из било које тачке у контролисаном ваздушном простору у коме се лети;
- (в) прима метеоролошке податке.

OPS 1.865 Опрема за комуникацију и навигацију за летење по правилима за инструментално летење (IFR) или за летење по правилима за визуелно летење (VFR) дуж рута на којима не може да се лети према видљивим оријентирима на земљи

- (а) За летење по правилима за инструментално летење (IFR) или за летење по правилима за визуелно летење (VFR) на рутама на којима не може да се лети према видљивим оријентирима на земљи авион мора да буде опремљен радио опремом (комуникационом и SSR одзив) у складу са захтевима пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.
- (б) Радио-опрема обухвата:
 - (1) два независна радио-комуникациона система која су, у уобичајеним околностима, неопходна за везу са земаљским станицама из сваке тачке на рути, укључујући скретања са руте;
 - (2) опрему SSR одзива сходно прописаним условима за руту дуж које се лети.
- (в) за кратке летове који се обављају у NAT MNPS ваздушном простору, а који се не одвијају преко северног дела Атлантског океана, авион може бити опремљен једним комуникационим системом далеког домета (HF систем) само ако је за тај део ваздушног простора објављен алтернативни поступак за комуникацију.
- (г) Навигациона опрема. Радио-опрема
 - (1) обухвата:
 - (i) један пријемни VOR систем, један ADF систем и један DME систем. Изузетно, ADF систем не мора да буде уграђен ако није неопходан у свим фазама планираног лета;
 - (ii) један ILS систем или MLS систем неопходан за навигацију у прилазу;
 - (iii) један систем за пријем сигнала радио-маркера неопходан за навигацију у прилазу;
 - (iv) један систем за просторну навигацију ако је неопходна за руте дуж којих се лети;
 - (v) један додатни DME систем на рути, или на делу руте, ако се навигација врши само на основу DME сигнала;
 - (vi) један додатни VOR пријемни систем на рути или на делу руте, ако се навигација врши само на основу VOR сигнала;
 - (vii) један додатни ADF систем на рути или на делу руте, ако се навигација врши само на основу NDB сигнала;
 - (2) испуњава прописане навигационе перформансе (RNP) за лет у одређеном ваздушном простору.
- (д) Авион који није опремљен ADF системом или навигационом опремом наведеном у (в)(1)(vi) и/или (в)(1)(vii), може да се користи ако има алтернативну опрему чије коришћење је одобрила ваздухопловна власт за руту дуж које се планира да лети. Алтернативна опрема мора да омогући сигурно летење на планираној рути.
- (ђ) авион који се користи за летење по правилима за инструментално летење (IFR) може да буде опремљен само VHF комуникационом опремом, ILS системом и VOR

пријемником који су одобрени у складу са стандардима функционисања за заштиту од *FM* сметњи.

- (e) Авион који се користи за *ETOPS* летове мора да има комуникациону опрему за успостављање везе са одговарајућим земаљским центрима. Одржавање везе је обавезно на рутама на којима могу да се обављају *ETOPS* летови, дуж којих се налазе средства за везу. За *ETOPS* летове у трајању дужем од 180 минута авион мора да има уграђену опрему за преношење звучног сигнала или опрему за преношење података. Ако дуж руте нема средства за везу, ако није могуће успоставити везу звучним сигналом или је веза лошег квалитета мора да постоји резервни начин за успостављање везе.

OPS 1.866 Опрема за одзив - Транспондер

- (a) Авион мора да буде опремљен:
 - (i) *SSR* транспондером који даје податке о висини по притиску;
 - (ii) другим *SSR* транспондером који одговара захтевима за руту дуж које се лети.

OPS 1.870 Додатна навигациона опрема за летење у *MNPS* ваздушном простору

- (a) За летење у *MNPS* ваздушном простору авион мора да има навигациону опрему предвиђену ИКАО Документом 7030 у складу са захтевима региона у којем се планира да авион лети.
- (б) Навигациона опрема мора да буде видљива и лако доступна сваком члану посаде са места на којем седи.
- (в) За летење без ограничења у *MNPS* ваздушном простору, авион мора да има два независна навигациона система за летење на дугим линијама (*LRNS*).
- (г) За летење у *MNPS* ваздушном простору по посебним објављеним рутама авион мора да има један навигациони систем за летење на дугим линијама (*LRNS*), ако другачије није прописано.

OPS 1.872 Опрема за летење у ваздушном простору са смањеним минимумом вертикалног раздвајања (*RVSM*)

- (a) Авион који лети у *RVSM* ваздушном простору мора да има:
 1. два независна система за мерење висине;
 2. систем за упозорење о висини;
 3. аутоматским систем за контролу висине;
 4. *SSR* транспондер са системом за обавештавање о висини који може да буде повезан са системом за мерење висине.

OPS 1.873 Електронска навигациона база података

- (a) навигациона база података која се користи за навигационе уређаје који представљају основно средство за навигацију мора да буде писмом о прихватању (*LoA*) одобрена као тип 2;
- (б) навигациона база података која није одобрена као тип 2 може да се користи ако ваздухопловна власт одобри додатне поступке којима се обезбеђује усклађеност са прописаним стандардима;
- (в) авио-превозник не сме да користи навигациону базу података за друге потребе изузев ако ваздухопловна власт не одобри коришћење додатних поступака којима се обезбеђује испуњавање прописаних стандарда;
- (г) авио-превозник мора да врши контролу рада навигационих уређаја и контролу коришћења навигационе базе података у складу са одредбама OPS 1.035;
- (д) Авио-превозник мора да пропише поступке за достављање и пренос података у навигационе уређаје у одговарајућем року.

ОДЕЉАК М – ОДРЖАВАЊЕ АВИОНА

OPS 1.875 Опште одредбе

- (a) Авион одржава и предаје на употребу овлашћена организација изузев претполетних прегледа.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди континуирану пловидбеност авиона у складу са OPS 1.180.

ОДЕЉАК Н – ЛЕТАЧКА ПОСАДА

OPS 1.940 Састав летачке посаде

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди:
 - (1) да састав и број чланова летачке посаде, на одређеним местима која одговарају њиховим дужностима, одговара минималном броју чланова посаде одређеном у летачком приручнику авиона (*AFM*);
 - (2) да летачка посада, када то захтева врста лета, обухвата додатне чланове чији број није мањи од прописаног у оперативном приручнику;
 - (3) да чланови летачке посаде имају важећу дозволу прихватљиву за ваздухопловну власт и да су оспособљени и способни за обављање послова за које су овлашћени;
 - (4) пропише поступке прихватљиве за ваздухопловну власт, којима се спречава планирање летачке посаде у којој су сви чланови без искуства;
 - (5) да пилот којег је авио-превозник одредио за вођу ваздухоплова може да повери обављање лета другом одговарајуће оспособљеном пилоту;

- (6) ако се летачким приручником авона предвиђа инжењер летач, летачка посада обухвата инжењера летача или одговарајуће оспособљеног члан летачке посаде који је прихватљив за ваздухопловну власт;
 - (7) да чланови летачке посаде који раде по било ком правном основу, испуњавају услове одељка Н. Чланови летачке посаде које авио-превозник одреди за вођу ваздухоплова, морају да заврше основну обуку за управљање радом посаде (*CRM*) пре него што почну да лете у линијском саобраћаја, без надзора.
- (б) Минималан број чланова летачке посаде за летење по правилима за инструментално летење (*IFR*) или за ноћно летење
- (1) за турбоелисне авионе са највећим одобреним бројем путничких седишта 9 и више и за турбомлазне авионе, летачку посаду чине најмање два пилота;
 - (2) авионима, који нису обухваћени (б)(1), може да управља само један пилот, под условом да су испуњени услови из Додатка 2 OPS 1.940. Ако услови предвиђени у Додатку 2 нису испуњени, минималну летачку посаду чине најмање два пилота.

OPS 1.943 Основна обука за управљање радом чланова посаде (*CRM*)

- (а) Ако члан летачке посаде није претходно завршио основну обуку за управљање радом чланова посаде, авио-превозник је дужан да омогући да члан летачке посаде заврши обуку.
- (б) Члан летачке посаде који није завршио обуку из људског фактора мора да заврши теоријски курс заснован на програму људских могућности и ограничења за *ATPL* пре него што почне основну обуку за управљање радом чланова посаде или истовремено са њом.
- (в) Основну обуку за управљање радом чланова посаде врши најмање један инструктор који је прихватљив за ваздухопловну власт, а за посебне области могу да се ангажују одговарајући стручњаци.
- (г) Основна обука за управљање радом чланова посаде се врши према програму који је сатавни део оперативног приручника.

OPS 1.945 Прелазна обука и провера

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди:
 - (1) да сваки члан летачке посаде заврши одговарајућу обуку за стицање овлашћења за летење на типу авиона ако прелази са једног типа авиона на други тип или класу авиона за који се захтева обука за стицање овлашћења за летење на другом типу или класи авиона.
 - (2) да члан летачке посаде, пре него што почне да лети у линијском саобраћају, без надзора, заврши прелазну обуку коју је прописао авио-превозник ако:
 - (i) прелази на авион за који је потребно ново овлашћење за тип или класу;
 - (ii) почне да ради код другог авио-превозника;

- (3) да прелазну обуку врши стручно особље сходно садржају обуке прописаном у оперативном приручнику. Особље које одређује садржај прелазне обуке за управљање радом чланова посаде при промени типа авиона или промени авио-превозника мора да буде оспособљено;
 - (4) да одреди обим прелазне обуке, на основу увида у претходну обуку члана летачке посаде;
 - (5) да услови у погледу оспособљености и искуства члана летачке посаде за прелазну обуку буду утврђени у оперативном приручнику;
 - (6) да члан летачке посаде обави провере прописане у OPS 1.965(б), као и обуку и провере прописане у OPS 1.965(г) пре започињања линијског летења под надзором;
 - (7) да се после завршетка линијског летења под надзором обави провера, као што је прописано у OPS 1.965(в);
 - (8) у току прелазне обуке, члан летачке посаде не може да лети на другом типу или класи авиона;
 - (9) да је обука за управљање радом чланова посаде саставни део прелазне обуке.
- (б) У случају промене типа или класе авиона, провера захтевана OPS 1.965(б) може да буде комбинована са провером способности за овлашћење за тип или класу авиона, у складу са условима за издавање летачких дозвола.
 - (в) Прелазна обука и обука за стицање овлашћења за други тип или класу авиона, неопходне за издавање летачких дозвола могу да буду комбиноване.
 - (г) Пилот који похађа обуку за тип авиона, без налета (*ZFTT* курс) мора да:
 - (1) почне линијско летење под надзором, што је пре могуће, у року од 21 дана од дана када је обављена провера способности.
Ако линијско летење под надзором није почето у року од 21 дана од дана када је обављена провера способности, авио-превозник је дужан да спроведе обуку која је прихватљива за ваздухопловну власт.
 - (2) обави шест полетања и слетања на уређају за симулирање летења који је сертификован и има дозволу за коришћење ваздухопловне власти, у року од 21 дана по обављеној провери способности. Обуку на уређају за симулирање летења врши овлашћени инструктор за летење на типу авиона (*TRI(A)*) који седи на пилотском седишту. Број полетања и слетања може да се смањи ако то одобри ваздухопловна власт. Ако пилот не обави полетња и слетања у периоду од 21 дан, авио-превозник је дужан да обезбеди обуку освежења знања, прихватљиву за ваздухопловну власт.
 - (3) обави прва четири полетања и слетања у току линијског летења под надзором инструктора летења на типу авиона (*TRI(A)*) који се налази на пилотском седишту. Број полетања и слетања може да се смањи ако то одобри ваздухопловна власт.

OPS 1.950 Обука за разлике и обука упознавања

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде заврши:

- (1) обуку за разлике која захтева додатно знање и обуку на одговарајућем уређају за симулирано летење за одређени тип авиона:
 - (i) ако лети на другој варијанти истог типа авиона или другом типу авиона исте класе на којем тренутно лети;
 - (ii) при промени опреме и поступака на типовима или варијантама на којима тренутно лети;
 - (2) обуку упознавања за коју је потребно додатно знање:
 - (i) ако лети на другом авиону истог типа или варијанте;
 - (ii) при промени опреме и измени поступака на типовима или варијантама авиона на којима лети.
- (б) У оперативном приручнику мора се навести када се врши обука за разлике и обука упознавања.

OPS 1.955 Именовање вође ваздухоплова

- (а) За вођу ваздухоплова авио-превозник може да именује пилота који има:
- (1) искуство прописано у оперативном приручнику које је прихватљиво за ваздухопловну власт;
 - (2) завршену одговарајућу обуку за вођу ваздухоплова, за летове са вишечланом посадом
- (б) Обука за вођу ваздухоплова прописана је у оперативном приручнику и састоји се од:
- (1) обуке на уређају за симулирано летење (укључујући обуку у линијском летењу), као и обуку у лету;
 - (2) провере стручности коју врши авио-превозник;
 - (3) обуке упознавања са одговорностима вође ваздухоплова;
 - (4) обуке на линијама под надзором. Обука пилота који су већ оспособљени за одређени тип авиона састоји се од најмање десет сектора;
 - (5) провере обучености за вођу ваздухоплова на линији, као што је прописано у OPS 1.965(в) и оспособљености за летење на рутама и аеродромима, као што је прописано у OPS 1.975;
 - (6) одговарајућег дела обуке за управљања радом чланова посаде.

OPS 1.960 Вођа ваздухоплова који има дозволу професионалног пилота авиона

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди:
- (1) да професионални пилот авиона (*CPL*) не буде одређен за вођу ваздухоплова на авиону који је у летачком приручнику одобрен за летење са једним пилотом, изузев:
 - (i) ако превози путника по правилима за визуелно летење (*VFR*), ван круга чији је полупречник 50 NM, са центром на аеродрому полетања, пилот мора да има најмање 500 сати укупног времена летења авионом или важеће овлашћење за инструментално летење;

- (ii) ако лети вишемоторним авионом по правилима за инструментално летење (*IFR*), пилот мора да има најмање 700 сати укупног летења авионом, од чега 400 сати као пилот коме је додељено обављање лета (у складу са захтевима за издавање летачких дозвола), од чега 100 сати летења по правилима за инструментално летење (*IFR*), укључујући 40 сати летења вишемоторним авионом. 400 сати летења као пилот коме је додељено обављање лета може да се замени сатима рада у својству другог пилота, тако да се два сата летења у својству другог пилота рачунају као један сат летења у својству пилот коме је додељено извршење лета, под условом да су ти сати остварени у вишечланој пилотској посади;
- (2) да су испуњени услови прописани у Додатку 2 OPS 1.940, ако професионални пилот авиона лети као једини пилот у посади, по правилима за инструментално летење (*IFR*);
- (3) да вођа ваздухоплова на летовима са вишечланом посадом, поред прописаног у (а)(1), мора да заврши обуку за вођу ваздухоплова која је прописана у OPS 1.955(а)(2).

OPS 1.965 Периодична обука и провера

(видети Додатке 1 и 2 OPS 1.965)

- (а) Опште одредбе - Авио-превозник је дужан да обезбеди:
 - (1) да члан летачке посаде заврши периодичну обуку и проверу за тип или варијанту авиона на којем лети;
 - (2) да програм периодичне обуке и провере буде утврђен у оперативном приручнику и одобрен од стране ваздухопловне власти;
 - (3) да периодичну обуку спроводи:
 - (i) обука на земљи и освежење знања – стручно особље;
 - (ii) обука на авиону и на уређају за симулирано летење – инструктор за тип авиона (*TRI*), инструктор за класу авиона (*CFI*) и инструктор за обуку на уређају за симулирано летење (*SFI*) који испуњавају услове авио-превозника у погледу искуства и знања из области наведених у Додатку 1 OPS 1.965(а)(1)(i)(А) и (Б), који су саставни део обуке;
 - (iii) обука за руковање опремом за ванредну ситуацију и сигурносот – одговарајуће оспособљено особље;
 - (iv) обука за управљање радом чланова посаде (*CRM*):
 - (А) увођење елемената *CRM* у све фазе периодичне обуке. Авио-превозник је дужан да обезбеди да особље које врши периодичну обуку буде одговарајуће оспособљено.
 - (Б) Обука *CRM* по модулима - најмање један *CRM* инструктор, прихварљив за ваздухопловну власт, а за посебне области могу да се ангажују одговарајући стручњаци.
 - (4) Периодичне провере спроводи:

- (i) проверу стручности од стране авио-превозника (*OPC*) - испитивач овлашћен за тип авиона (*TRE*), класу авиона (*CRE*) или, ако се провера врши на уређају за симулирано летење, *TRE*, *CRE* или испитивач на вештачком уређају за обуку (*SFE*), који имају завршену обуку за *CRM* и обуку за оцену *CRM* вештина;
 - (ii) линијске провере – одговарајуће обучен вођа ваздухоплова којег именује авио-превозник, који је прихватљив за ваздухопловну власт;
 - (iii) проверу руковања опремом у случају ванредне ситуације и сигурносном опремом - одговарајуће обучено особље.
- (б) Провера стручности коју врши авио-превозник
 - (1) Авио-превозник је дужан да обезбеди:
 - (i) да сваки члан летачке посаде обави проверу стручности коју спроводи авио-превозник у спровођењу уобичајених поступака, ванредних поступака и поступака у случају нужде;
 - (ii) да провера буде спроведена без спољне визуелне референце ако члан летачке посаде треба да лети по правилима за инструментално летење (*IFR*);
 - (iii) да сваки члан летачке посаде обави проверу стручности при редовном обављању својих дужности као члан посаде авиона.
 - (2) рок важења провере стручности коју спроводи авио-превозник је шест месеци, рачунајући од краја месеца у коме је провера обављена. Ако је провера обављена у току последња три месеца важења претходне провере стручности, рок њеног важења продужиће се за време од датума када је провера обављена до истека шест месеци од датума истека предходне провере стручности.
- (в) Линијска провера - авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде обави линијску проверу на авиону у циљу провере способности у спровођењу уобичајених поступака у лету на линији, а који су описани у оперативном приручнику авио-превозника. Рок важења линијске провере је 12 месеци, рачунајући од краја месеца у коме је провера обављена. Ако је провера обављена у току последња три месеца важења претходне линијске провере, рок њеног важења продужиће се за време од датума када је провера обављена до истека 12 месеци од датума истека предходне линијске провере.
- (г) Обука и провера руковања опремом у случају нужде и сигурносном опремом – авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде обави обуку и проверу у погледу познавања места где се опрема налази и њене употребе у случају нужде као и сигурносне опреме која се налази у авиону. Рок важења ове провере је 12 месеци, рачунајући од краја месеца у коме је провера обављена. Ако је провера обављена у току последња три месеца важења претходне провере, рок њеног важења продужиће се за време од датума када је провера обављена до истека 12 месеци од датума истека предходне провере.
- (д) Управљање радом чланова посаде. Авио-превозник је дужан да обезбеди:
 - (1) да елементи управљања радом чланова посаде буду укључени у све фазе периодичне обуке;

- (2) да члан летачке посаде заврши модуларну обуку управљања радом чланова посаде. Главни теме обуке за управљање радом посаде морају да буду обрађене у року од 3 године.
- (ђ) Обука на земљи и освежење знања
Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде обави обуку на земљи и освежење знања најмање једном у 12 месеци. Ако је обука обављена у току последња три месеца важења претходне обуке, следећа обука на земљи и освежење знања мора да буде завршено у року од 12 месеци од датума истека претходне обуке.
- (е) Обука на авиону / уређају за симулирано летење
Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде заврши обуку на авиону/ уређају за симулирано летење најмање сваких 12 месеци. Ако је обука обављена у току последња три месеца важења претходне обуке, следећа обука на авиону/уређају за симулирано летење мора да се обави у року од 12 месеци од датума истека претходне обуке.

OPS 1.968 Оспособљеност пилота за летење са било ког пилотског седишта
(видети Додатак 1 OPS 1.968)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да:
- (1) пилот који може да буде одређен да лети на било којем пилотском седишту успешно заврши одговарајућу обуку и проверу;
 - (2) програм обуке и провере буде утврђен у оперативном приручнику и прихватљив за ваздухопловне власти.

OPS 1.970 Скорашње искуство

- (а) авио-превозник је дужан да обезбеди да:
- (1) пилот не може да буде члан минималне сертификоване посаде, ни као пилот који лети, ни као пилот који асистира, ако у претходних 90 дана није обавио најмање три полетања и три слетања авионом као пилот који лети или на уређају за симулирано летење истог типа/класе;
 - (2) пилот који нема важеће овлашћење за инструментално летење не може да управља авионом ноћу, као вођа ваздухоплова, изузев ако је обавио најмање једно слетање ноћу у претходних 90 дана као пилот који лети или на уређају за симулирано летење истог типа/класе.
- (б) Рок од 90 дана може да буде продужен на највише 120 дана летењем на линији, под надзором инструктора или испитивача за тај тип авиона. За период преко 120 дана захтев за скорашње искуство је испуњен обуком/летом на авиону или на уређају за симулирано летење истог типа.

OPS 1.975 Знање о рути и о аеродромима

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да, пре него што одреди пилота за вођу ваздухоплова или за пилота којем вођа ваздухоплова може да препусти управљање

- летом, пилот стекне одговарајуће знање о рути на којој треба да лети, аеродромима (укључујући алтернативне), уређајима и поступцима које треба да користи.
- (б) Рок важења квалификације за руте и аеродроме је 12 месеци, који се продужава:
 - (1) до краја месеца у коме је стечено знање о рути; или
 - (2) до краја месеца када је обављен последњи лета на рути или ка аеродрому.
 - (в) Знање о рути и о аеродромима може да се обнови летењем на одређеној рути или ка аеродрому у току периода важења прописаног у (б).
 - (г) Ако се важење обнови у току последња три месеца важења претходно стеченог знања о рути и аеродромима, период важења се продужава до датума истека претходно стеченог знања о рути и о аеродромима.

OPS 1.978 Алтернативна обука и програм обучености (ATQP)

(видети Додатак 1 OPS 1.978)

- (а) После две године летња без прекида, авио-превозник може да измени захтеве обуке и провере наведене у додатку 1 OPS 1.978(а) алтернативном обуком и програмом обучености (ATQP) који су одобриле ваздухопловне власти. Период од 2 године непрекидног летења може да буде скраћен по дискреционом праву ваздухопловних власти.
- (б) ATQP садржи обуку и проверу која обезбеђује и одржава ниво показане стручности који није мањи од нивоа стручности постигнутог применом одредби OPS 1.945, 1.965 и 1.970. Стандард обуке летачке посаде и оспособљености морају да буду успостављени пре увођења ATQP, при чему критеријуми за испуњење стандарда морају да буду одређени.
- (в) Авио-превозник који подноси захтев за одобрење ATQP мора да поднесе план имплементације ваздухопловним властима, у складу са прописаним у (в) Додатка 1 OPS 1.978.
- (г) Поред услова из OPS 1.965 и 1.970, авио-превозник мора да обезбеди да сваки члан посаде обави линијски орјентисану процену (LOE).
 - (1) LOE се спроводи на уређају за симулирано летење. LOE може да се спроведе на некој другој одобреној ATQP обуци.
 - (2) Рок важења LOE је 12 месеци, до краја месеца у коме је LOE обављен. Ако се издаје у току последња три месеца важења претходног LOE, рок важења се продужава од датума издавања до истека 12 месеци од датума истека претходне провере.
- (д) После 2 године летења са одобреном ATQP обуком, авио-превозник може, уз одобрење ваздухопловних власти, да продужи рок важења периодичне обуке и провере и скорашњег искуства прописаног у OPS 1.965 и 1.970:
 - (1) провера стручности коју спроводи авио-превозник – 12 месеци, рачунајући од краја месеца у коме је провера обављена. Ако је провера обављена у току последња три месеца важења претходне провере стручности, рок њеног важења продужиће се за време од датума када је провера обављена до истека 12 месеци од датума истека претходне провере стручности.

- (2) линијска провера – 24 месеца, рачунајући од краја месеца у коме је провера обављена. Ако је провера обављена у току последња три месеца важења претходне линијске провере, рок њеног важења продужиће се за време од датума када је провера обављена до истека 24 месеца од датума истека предходне линијске провере.
 - (3) провера руковања опремом у случају нужде, као и сигурносном опремом – 24 месеца, рачунајући од краја месеца у коме је провера обављена. Ако је провера обављена у току последња три месеца важења претходне провере, рок њеног важења продужиће се за време од датума када је провера обављена до истека 24 месеца од датума истека предходне провере.
- (ђ) За *ATQP* је одговорано одговорно лице.

OPS 1.980 Летење на више од једног типа или варијанти авиона
(видети Додатак 1 OPS 1.980)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде не лети на више од једног типа или варијанте авиона, изузев ако је оспособљен за то.
- (б) При разматрању могућности за давање одобрења за летење на више од једног типа или варијанти авиона, авио-превозник је дужан да обезбеди да разлике и/или сличности авиона оправдавају такве летове, узимајући у обзир:
 - (1) ниво технологије;
 - (2) оперативне процедуре;
 - (3) карактеристике опслуживања.
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде који лети на више од једног типа или варијанти авиона испуњава захтеве прописане у одељку Н за сваки тип или варијанту авиона, изузев ако је надлежни орган одобрио употребу кредита стеченог претходном обуком, проверама и скорашњим искуством.
- (г) Авио-превозник је дужан да у оперативном приручнику пропише одговарајуће поступке и/или ограничења у коришћењу авиона које су одобриле ваздухопловне власти, за све летове на више од једног типа или варијанти авиона, укључујући:
 - (1) најмањи ниво искуства члана летачке посаде;
 - (2) најмањи ниво искуства на једном типу или варијанти авиона, пре почетка обуке за управљање другим типом или варијантом авиона;
 - (3) поступак током којег ће члан летачке посаде квалификован за један тип или варијанту авиона да буде обучен и оспособљен за други тип или варијанту авиона;
 - (4) захтеве скорашњег искуства примењивог за сваки тип или варијанту авиона.

OPS 1.981 Летење на хеликоптерима и авионима

- (а) Ако члан летачке посаде управља и хеликоптером и авионом:
 - (1) авио-превозник је дужан да обезбеди да управљање хеликоптером и авионом буде ограничено на један тип авиона, односно хеликоптера;

- (2) авио-превозник мора, у свом оперативном приручнику, да утврди одговарајуће поступке и/или ограничења у коришћењу авиона или хеликоптера, које одобрава ваздухопловна власт.

OPS 1.985 Записи о обуци

- (a) Авио-превозник је дужан да:
 - (1) чува записе о обављеним обукама, проверама и положеним испитима, као што је прописано у OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 и 1.975 за сваког члана летачке посаде;
 - (2) члану летачке посаде омогући приступ записима о прелазним и периодичним обукама и проверама које се на њега односе.

Додатак 1 OPS 1.940

Ослобађање дужности чланова летачке посаде током лета

- (a) Члана летачке посаде, на дужностима за командама авиона, у току лета, може да замени други одговарајуће оспособљени члан летачке посаде.
- (б) Ослобађање члана летачке посаде дужности вође ваздухоплова
 - (1) вођа ваздухоплова може управљање летом да препусти:
 - (i) другом оспособљеном вођи ваздухоплова;
 - (ii) пилоту оспособљеном као што је прописано у (в), само за летење изнад *FL* 200,
- (в) Минимални захтеви за пилота који замењује вођу ваздухоплова:
 - (1) важећа дозвола пилота транспортног авиона;
 - (2) прелазна обука и провера (укључујући обуку за овлашћење за тип авиона), као што је прописано у OPS 1.945;
 - (3) периодичне обуке и провере, као што је прописано у OPS 1.965 и OPS 1.968;
 - (4) оспособљеност за руте, као што је прописано у OPS 1.975.
- (г) Ослобађање од дужности другог пилота
 - (1) другог пилота може да замени:
 - (i) други одговарајуће оспособљени пилот;
 - (ii) други пилот који може да га замени у фази крстарења, оспособљен као што је прописано у (д).
- (д) Минимални захтеви за другог пилота који може да га замени у крстарењу
 - (1) важећа дозвола професионалног пилота, са овлашћењем за инструментално летење;
 - (2) прелазна обука и провера, укључујући обуку за овлашћење за тип авиона, као што је прописано у OPS 1.945, изузев захтева за обуку за полетање и слетање;
 - (3) периодичне обуке и провере, као што је прописано у OPS 1.965, изузев захтева за обуку у полетању и у слетању;
 - (4) летење у својству другог пилота у току лета, само изнад *FL* 200;

- (5) скорашње искуство, као што је прописано у OPS 1.970 се не захтева. Пилот је дужан да обави обуку обнављања у лету или на уређају за симулирано летење у периодима који не прелазе 90 дана. Обука освежења знања може да се комбинује са обуком прописаном у OPS 1.965;
- (f) замена оператера система– оператера система, у току лета, може да замени члан посаде који поседује дозволу инжењера летача или члан летачке посаде који има овлашћења прихватљива за ваздухопловну власт.

Додатак 2 OPS 1.940

Летење по правилима за инструментално летење (*IFR*) или летење ноћну, са једним пилотом

- (a) Авионима на које се односи OPS 1.940(б)(2) може да управља један пилот, по правилима за инструментално летење или ноћу ако су испуњени следећи захтеви:
 - (1) да оперативни приручник садржи програм прелазне и периодичне обуке пилота, који укључује додатне захтеве за летове који се обављају са једним пилотом;
 - (2) да поступци у пилотској кабини обухватају:
 - (i) управљање мотором и поступање у случају нужде;
 - (ii) употребу уобичајених и ванредних листа провере, као и листа провере у случају нужде;
 - (iii) комуникацију са контролом летења;
 - (iv) поступке при одласку и прилазу;
 - (v) руковање аутоматским пилотом;
 - (vi) употребу поједностављене документације у току лета;
 - (3) да су периодичне провере прописане у OPS 1.965 спроведене применом поступака које примењује пилот када је једини члан летачке посаде на типу или класи авиона;
 - (4) да пилот има најмање 50 сати летења на одређеном типу или класи авиона, по правилима за инструментално летење, од којих је десет сати на месту вође ваздухоплова;
 - (5) да скорашње искуство обухвата пет летова који се обављају по правилима за инструментално летење, укључујући три инструментална прилаза изведена у претходних 90 дана на типу или класи авиона, ако је пилот једини члан летачке посаде или проверу *IFR* инструменталног прилаза на типу или класи авиона.

Додатак 1 OPS 1.945

Прелазна обука

- (a) Прелазна обука обухвата:
 - (1) обуку на земљи и проверу познавања авионских система и познавања уобичајених и ванредних поступака, као и поступка у случају нужде;

- (2) обуку и проверу за руковање сигурносном опремом и опремом која се користи у случају нужде. Ова обука мора да буде завршена пре почетка обуке на авиону;
- (3) обуку и проверу на авиону и уређају за симулирање летења;
- (4) летење на линији под надзором и линијску проверу.
- (б) Прелазна обука мора да буде спроведена по редоследу наведеном у (а).
- (в) Елементи обуке за управљање радом чланова посаде (*CRM*) морају да буду укључњни у прелазну обуку и спроводе их одговарајуће оспособљена лица.
- (г) Ако члан летачке посаде није претходно завршио прелазну обуку, авио-превозник је дужан да обезбеди да, поред захтева из (а), члан летачке посаде заврши основну обуку за пружање прве помоћи и обуку за поступке у случају принудног слетања на воду, уз употребу опреме у води.

Додатак 1 OPS 1.965

Периодична обука и провера – пилоти

- (а) *Периодична обука обухвата:*
 - (1) обуку на земљи и обуку за освежење знања:
 - (i) програм обуке на земљи и програм обуке за освежење знања садрже:
 - (А) познавање авионских система;
 - (Б) оперативне поступке и захтеве, укључујући поступке одлеђивања и спречавања залеђивања и онеспособљеност пилота;
 - (В) преглед незгода, удеса и догађаја;
 - (ii) знање стечено после завршене обуке на земљи и обуке за освежење знања мора да се потврди на одговарајући начин;
 - (2) обука на авиону и на уређају за симулирање летења
 - (i) програм обуке на авиону и на уређају за симулирање летења обухвата главне отказе авионских система и поступке у вези с отказима који су се десили у претходне три године;
 - (ii) при извођењу обуке у авиону, отказ мотора мора да буде симулиран;
 - (iii) обука на авиону и уређају за симулирање летења може да се комбинује са провером стручности;
 - (3) Обука за руковање сигурносном опремом и опремом која се користи у случају нужде
 - (i) обука за руковање може да се комбинује са провером руковања сигурносном опремом и опремом која се користи у случају нужде и спроведи се у авиону или на одговарајућем уређају за обуку;
 - (ii) годишњи програм обуке за руковање сигурносном опремом и опремом која се користи у случају нужде обухвата:
 - (А) стварну употребу прслука за спасавање;
 - (Б) стварну употребу заштитне опреме за дисање;
 - (В) стварно руковање апаратима за гашење пожара;

- (Г) упутства о месту где се опрема налази и употребу опреме за спасавање и сигурносне опреме која се налази у авиону;
- (Д) упутства о месту где се излази налазе и употребу излаза;
- (Ђ) безбедносне поступке;
- (iii) Програм обуке која се спроводи сваке треће године обухвата:
 - (А) стварно руковање излазима;
 - (Б) приказ руковања тобоганом;
 - (В) стварно гашење стварног или симулираног пожара употребом опреме за гашење пожара која се налази у авиону, изузев апарата који садрже халон или гашење пожара на други начин ако то одобри ваздухопловна власт;
 - (Г) утицај дима у затвореном простору и стварна употреба одговарајуће опреме;
 - (Д) стварно или симулирано руковање пиротехничким средствима;
 - (Ђ) приказ употребе сплава за спасавање.
- (4) Обука за руковођење посадом (*CRM*)
 - (i) елементи *CRM* морају бити саставни део свих фаза периодичне обуке.
 - (ii) програм обуке по специфичним модулима мора да буде дефинисан тако да све главне теме *CRM* обуке буду обрађене у периоду који не прелази 3 године, и то:
 - (А) људска грешка и поузданост, ланац грешке, препознавање грешке и спречавање грешке;
 - (Б) сигурносна култура у оквиру компаније, *SOP*, организациони чиниоци;
 - (В) стрес, управљање стресом, замор и пажња;
 - (Г) усвајање информација и поступање по њима, свесност ситуације, управљање стресом;
 - (Д) доношење одлука;
 - (Ђ) комуникација и координација у летачкој кабини и ван летачке кабине;
 - (Е) вођство и тимско понашање, заједничко деловање;
 - (Ж) аутоматизација и употреба аутоматизације;
 - (З) специфичности које се односе на тип авиона;
 - (И) разматрање појединачних случајева;
 - (Ј) додатна подручја на која треба обратити пажњу, а која су одређена у оквиру програма превенције удеса и програма сигурности лета (види *OPS 1.037*);
 - (iii) авио-превозник је дужан да пропише поступке којима ажурира периодичне програме за *CRM*. Измена програма мора да се изврши најкасније у периоду од 3 године. Измена програма обухвата резултате добијене на основу *CRM* спроведених процена посаде и

податке који су од раније били познати у оквиру програма спречавања удеса и програма сигурности летења.

- (б) Периодична провера - периодична провера обухвата:
- (1) проверу стручности коју врши авио-превозник
 - (i) провера стручности коју врши авио-превозник обухвата следеће маневре:
 - (А) прекинуто полетање ако је уређај за симулирано летење на располагању, а у другим случајевима само вежбе покрета;
 - (Б) полетање са отказом мотора између брзина V1 и V2 или чим то сигурносни разлози дозволе;
 - (В) прецизни инструментални прилаз до минимума, с отказом једног мотора, код вишемоторних авиона;
 - (Г) непрецизни прилаз до минимума;
 - (Д) неуспели инструментални прилаз од минимума с отказом једног мотора, код вишемоторних авиона;
 - (Ђ) слетање с отказом једног мотора. Код једномоторних авиона захтева се вежба принудног слетања.
 - (ii) ако се изводе маневри с отказом мотора, квар мотора мора да буде симулиран.
 - (iii) поред провера прописаних у (i)(А) до (Ђ), захтеви за продужење или обнову овлашћења за тип авиона морају да буду испуњени сваких дванаест месеци и могу да се комбинују са провером стручности коју врши авио-превозник;
 - (iv) за пилота који лети само *VFR* летове, провере прописане у (i)(В) до (Д), могу да се изоставе, изузев у случају прилаза и одлета вишемоторним авионом, са отказом једног мотора.
 - (v) проверу стручности коју врши авио-превозник мора да обави испитивач за овлашћења на типу авиона.
 - (2) Провера употребе сигурносне опреме и опреме која се користи у случају нужде. Елементи који се проверавају су они који су били предмет обуке у складу са (а)(3);
 - (3) Линијске провере.
 - (i) линијске провере морају да потврде способност члана летачке посаде да лет на линији може да обави на задовољавајући начин, укључујући поступке пре и после лета и употребу опреме, као што је одређено у оперативном приручнику;
 - (ii) летачка посада мора да буде оцењена у вештини руковођења посадом у складу са методологијом прихватљивом за ваздухопловну власт која је утврђена у оперативном приручнику. Сврха ове оцене је да:
 - (А) обезбеди повратну информацију посади (групну или индивидуалну) како би се одредила поновна обука;
 - (Б) се унапреди систем *CRM* обуке;
 - (iii) *CRM* оцена самостално не треба да се користи као разлог неуспешно обављене линијске провере.

- (iv) ако су пилотима додељене дужности пилота који лети и пилота који не лети они морају да буду проверени на обе дужности;
- (v) линијске провере морају да се обаве у авиону;
- (vi) линијске провере мора да обави вођа ваздухоплова кога је именовао авио-превозник и који је прихватљив за ваздухопловну власт. Лице које спроводи линијску проверу, а које је описано у OPS 1.965(a)(4)(ii), треба да буде обучено за CRM и да су његове вештине за CRM оцењене. То лице треба да користи седиште намењено за посматрача. У дуголинијском саобраћају за који се планира додатни члан летачке посаде, лице које врши линијску проверу може да обавља послове пилота ослобођеног дужности у фази крстарења и није присутно у пилотској кабини у току полетања, одласка, почетка крстарења, понирања, прилаза и слетања. Његова CRM оцена заснива се на посматрању у току информисања пре уласка у авион, информисања у кабини, информисања у летачкој кабини и у фазама лета када је присутан у летачкој кабини авиона.

Додатак 2 OPS 1.965

Периодична обука и провера – оператори система

- (a) Периодична обука и провера за операторе система мора да задовољи захтеве за пилота и друге додатне специфичне дужности, изузев оних ставки које се не односе на операторе система.
- (б) Периодична обука и провера за операторе система мора, кад год је то могуће, да буде спроведена истовремено са периодичном обуком и провером пилота.
- (в) Линијску проверу мора да обави вођа ваздухоплова кога је именовао авио-превозник и који је прихватљив за ваздухопловне власти, инструктор или испитивач за овлашћење на типу за операторе система.

Додатак 1 OPS 1.968

Оспособљеност пилота да ради на било ком пилотском седишту

- (a) Вође ваздухоплова чије дужности од њих захтевају да раде на десном седишту и обављају дужности другог пилота или вође ваздухоплова од којих се захтева да спроводе обуку или испитују са десног седишта, морају да заврше додатну обуку и проверу, као што је одређено у оперативном приручнику, истовремено са проверама стручности, како је прописано у OPS 1.965(б). Додатна обука мора да обухвати најмање следеће:
 - (1) отказ мотора у току полетања;
 - (2) прилаз и продужавање из неуспелог прилаза с отказом једног мотора;
 - (3) слетање с отказом једног мотора;
- (б) Када се маневри с отказом једног мотора изводе на авиону, квар мотора мора да се симулира.

- (в) При управљању са десног седишта, провере које су прописане у OPS за рад са левог седишта морају да буде ваљане и важеће.
- (г) Пилот који замењује вођу ваздухоплова мора да демонстрира, истовремено са проверама стручности од стране авио-превозника прописанима у OPS 1.965(б), извођење аутоматских радњи и поступака који нису сталан посао пилота којег замењује. Ако разлике између левог и десног седишта нису значајне (нпр. због употребе аутоматског пилота) вежба може да се изведе са било ког седишта.
- (д) Пилот, изузев вође ваздухоплова, који седи на левом седишту мора да демонстрира извођење аутоматских радњи и поступака, истовремено са проверама стручности, како је прописано у OPS 1.965(б), што би у другим условима било у одговорности вође ваздухоплова који ради као пилот који не лети. Ако разлике између левог и десног седишта нису значајне (нпр. због коришћења аутоматског пилота), вежба може да се изведе са било ког седишта.

Додатак 1 OPS 1.978

Алтернативни програм обуке и програм обучености

- (а) Авио-превозников алтернативни програм обуке *ATQP* може применити следеће захтеве који се односе на обуку и обученост:
 - (1) OPS 1.450 додатак 1 OPS 1.450 – Летење у условима смањене видљивости;
 - (2) OPS 1.945 Прелазна обука и провера и Додатак 1 OPS 1.945;
 - (3) OPS 1.950 Обука за разлике и упознавање;
 - (4) OPS 1.955 (г) – предложени вођа ваздухоплова;
 - (5) OPS 1.965 Периодична обука и провера и Додаци 1 и 2 OPS 1.965;
 - (6) OPS 1.980 Летење на више од једног типа или варијанти авиона и Додатак 1 OPS 1.980;
- (б) садржај *ATQP* – алтернативне обуке:
 - (1) документација која дефинише обим и захтеве програма;
 - (2) анализа задатака како би се одредили задаци које треба анализирати у погледу:
 - (i) знања;
 - (ii) захтеваних вештина;
 - (iii) обуке која се заснива на додатној вештини
 - (iv) одговарајуће показатеље понашања.
 - (3) Планови и програми наставе – структура и садржај плана наставе одређује се анализом задатака и обухвата циљеве провере обучености, укључујући када и како се ови циљеви постижу. Ваздухопловна власт мора да прихвати план и програм рада.
 - (4) Посебан програм обуке за:
 - (i) Сваки тип, односно класу авиона у овину *ATQP*;
 - (ii) Инструкторе (*CRI/SFI/TRI*) и друго особље које се бави обуком летачког особља;
 - (iii) Инспитиваче (*CRI/SFI/TRI*) треба да обухвати стандардизацију инструктора и испитивача;

- Повратну спрегу информација са циљем потврде и побољшања плана и програма наставе како би се потврдило да је програм задовољавајућег нивоа. Метод оцењивања летачке посаде, како у току прелазне обуке, тако и у току периодичне обуке и провере. Процес оцењивања обухвата оцену догађаја као дела *LOE*. Метод оцењивања мора да буде усаглашен са OPS 1.965;
- (7) Интегрисан систем контроле квалитета који обезбеђује усаглашеност са процесима и поступцима програма наставе.
 - (8) Процес којим је описан метод који се користи ако програми праћења и процене не обезбеђују усаглашеност са утврђеним стандардима провере обучености и оспособљености чланова летачке посаде.
 - (9) Програм анализе и праћења података
- (в) Примена – авио-превозник је дужан да развије стратегију процене и примене програма, прихватљиву за ваздухопловне власти, при чему је потребно да се испуне следећи захтеви:
- (1) Процес примене се састоји из следећих фаза:
 - (i) Случај безбедности који поткрепљује ваљаност:
 - (А) Измењених стандарда за обуку и оспособљавање када се упореде са стандардима који су постигнути у складу са OPS 1 пре увођења *ATQP*.
 - (Б) Нових метода обуке који су примењени као део *ATQP*. Ако надлежни орган одобри, авио-превозник може да одреди одговарајући метод који се разликује од формалног случаја сигурности.
 - (ii) Ако се врши анализа задатка како се захтева ставом (б)(2), како би авио-превозник дефинисао програм циљне обуке и, с тим у вези, циљева те обуке.
 - (iii) период рада током којег се врши прикупљање и анализа информација у циљу ефикасности случаја безбедности или сличног и потврде анализе задатка. Током овог периода авио-превозник наставља са радом у складу са захтевима OPS 1 који претходе увођењу *ATQP*. Трајање овог периода треба да буде усаглашено са ваздухопловном влашћу.
 - (2) По испуњењу наведеног авио-превозник добија дозволу за спровођење обуке и оспособљавања према *ATQP*.

Додатак 1 OPS 1.980

Управљање више од једног типа или варијанти авиона

- (а) Ако члан летачке посаде лети на више од једне класе, типа или варијанте авиона наведених у JAR-FCL и доданим поступцима за класу авиона са једним пилотом и/или JAR-FCL и одговарајућим процедурама за авион са једним пилотом, али не са једним овлашћењем уписаним у дозволу, авио-превозник мора да се усагласи са следећим:
 - 1. члан летачке посаде не сме да управља са више од:

- (i) три типа или варијанте авиона са клипним мотором, или
 - (ii) три типа или варијанте турбоелисних авиона; или
 - (iii) једнога типа или варијанте турбоелисног авиона и једног типа или варијанте авиона са клипним мотором; или
 - (iv) једног типа или варијанте турбоелисног авиона и било ког авиона посебне класе.
2. OPS 1.965 за сваки тип или варијанту авиона којим се управља, изузев ако је авио-превозник демонстрирао одређене поступке и/или оперативна ограничења која су прихватљива за ваздухопловне власти.
- (б) Ако члан летачке посаде лети на више типова или варијанти авиона са једним или више овлашћења уписаних у дозволи, као што је одређено у JAR-FCL и додатних процедура за авион са више чланова посаде, авио-превозник је дужан да обезбеди:
- 1. да најмањи број допуне летачке посаде, одређен у оперативном приручнику, буде исти за сваки тип или варијанту авиона којима треба да управља;
 - 2. да члан летачке посаде не лети на више од два типа или варијанти авиона за које је потребно посебно овлашћење;
 - 3. само једним авионом из овлашћења у дозволи може да управља у једном лету, изузев ако авио-превозник утврди поступке за обезбеђење одговарајућег времена за припрему.
- Напомена: у случајевима када је више од једног овлашћења уписано у дозволи, видети (в) и (г).
- (в) Ако члан летачке посаде управља већим бројем типова или варијанти авиона наведених у JAR-FCL и додатних процедура које се односе на авион са вишечланом посадом, али не у оквиру једног овлашћења уписаног у дозволи, авио-превозник мора да се усагласи са:
- 1. (б)(1), (б)(2) и (б)(3);
 - 2. (г).
- (г) Ако члан посаде управља са више од једног типа или варијанти авиона наведених у JAR-FCL и додатних процедура које се односе на авион са вишечланом посадом, али не у оквиру једног овлашћења уписаног у дозволи, авио-превозник је дужан да испуни:
- 1. (б)(1), (б)(2) и (б)(3);
 - 2. пре коришћења привилегије два овлашћења у дозволи:
 - (i) чланови летачке посаде морају да обаве две узастопне провере стручности од стране оператора и морају да имају 500 сати на одређеним дужностима у посади која обавља јавни авио-транспорта код истог авио-превозника;
 - (ii) ако пилот стекне искуство код авио-превозника и користи привилегије два овлашћења уписана у дозволи и буде унапређен у вођу ваздухоплова код истог авио-превозника на једном од тих типова авиона, најмање потребно искуство на дужности вође ваздухоплова је шест месеци и 300 сати, при чему пилот мора да обави две узастопне провере стручности пре него што буде поновно способан за коришћење два овлашћења из дозволе;

- (3) Пре почетка обуке за и летења на другом типу или варијанти авиона, чланови летачке посаде морају да проведу три месеца и 150 сати летења на основном авиону који мора да укључују најмање једну проверу стручности;
- (4) по завршетку почетне линијске провере на новом типу, 50 сати летења или 20 сектора мора да буде остварено искључиво на авионима са овлашћењем за нови тип.
- (5) OPS 1.970 за сваки тип којим се управља, изузев ако ваздухопловна власт одобри употребу кредита у складу са прописаним у (7).
- (6) Период током којег се захтева искуство летења на линији на свакоме типу авиона мора да буде утврђено у оперативном приручнику;
- (7) Ако се тражи одобрење за кредит да би се скратила обука и провера и умањили захтеви за скорашње искуство између типова авиона, авио-превозник је дужан да покаже ваздухопловним властима које ставке због сличности није потребно понављати на сваком типу или варијанти авиона;
 - (i) OPS 1.965(б) захтева две провере стручности превозника сваке године. Када се одобри кредит, у складу са ставом (7), провере стручности авио-превозника наизменично се изводе на два типа авиона. Свака провера стручности превозника чини проверу стручности за други тип поновно ваљаном. Под условом да период између лиценцираних провера стручности не прелази оно означено у JAR-FCL за сваки тип, захтеви JAR-FCL мора да буду задовољени. Поред тога, релевантна и одобрена периодична обука мора да буде одређена у оперативном приручнику;
 - (ii) OPS 1.965(в) захтева једну линијску проверу сваке године. Ако се одобри кредит, у складу са ставом (7), линијске провере треба да се наизменично изводе на типовима или варијантама авиона; свака линијска провера чини линијску проверу за други тип или варијанту авиона поновно важећом;
 - (iii) годишња обука и провера за хитну и сигурносну опрему мора да покрије све захтеве за сваки тип;
- (8) OPS 1.965 за сваки тип или варијанту којом се управља, изузев ако ваздухопловна власт није одобрила кредит у складу са прописаним у (7).
- (e) Ако члан летачке посаде управља комбинацијом типова или варијанти авиона као што је дефинисано у JAR-FCL и доданих процедура које се односе на авион са једним чланом посаде и JAR-FCL и додатних процедура за авионе са вишечланом посадом, авио-превозник је дужан да демонстрира да су специјални поступци и/или оперативна ограничења одобрени у складу са OPS 1.980 (г).